

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

TRAMWAY DU PÔLE MÉTROPOLITAIN DE LILLE ET SA COURONNE

SECTEUR **WATTIGNIES – SECLIN**

MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA
DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES
DE TRANSPORTS

Novembre 2022



MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE



SOMMAIRE

1 CONTEXTE

1.1	Concertation préalable des projets de nouvelles lignes de transport du SDIT et bilan des garants	3
1.2	Demandes de précisions du bilan des garants sur le secteur de Wattignies – Seclin	4
1.3	Engagements du bilan du Maître d’Ouvrage	4

2 SECTEUR WATTIGNIES – SECLIN

2.1	Objectif de l’étude	8
2.2	Méthodologie	9
2.2.1	Détermination du corridor d’études	9

2.2.2	Analyse du potentiel de desserte	11
2.2.3	Modélisation de trafic	12
2.2.4	Mise en perspective des offres tramway et TER/SEM	13
2.3	Service Express Métropolitain (SEM)	15
2.4	Analyse des potentiels de desserte	16
2.5	Analyse des déplacements	18
2.6	Résultats de la modélisation de trafic voyageurs	21
2.7	Coût du prolongement	22
2.8	Mise en perspectives des offres tramway et TER/SEM	23
2.8.1	Offre TER existante	23
2.8.2	Offre TER à horizon du projet SEM	24
2.8.3	Comparaison avec le tramway	24



1 – Contexte

1.1 Concertation préalable des projets de nouvelles lignes de transport du SDIT et bilan des garants

La Métropole Européenne de Lille (MEL) s'est dotée d'un Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT), établissant sa feuille de route en matière d'infrastructures de transports collectifs structurants à l'horizon 2035. Ce schéma, concerté en 2019, objet de la délibération n°19 C 0312, adopté lors du conseil métropolitain du 28 juin 2019, prévoit notamment la création de nouvelles liaisons en transports collectifs structurants.

Dans ce cadre, 4 projets de lignes nouvelles de transport en commun en mode lourd ont été considérés comme prioritaires :

- Tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing,
- Tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne,
- Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille – Villeneuve-d'Ascq,
- Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Villeneuve-d'Ascq – Marcq-en-Barœul.

Ces projets ont fait l'objet d'une concertation préalable spécifique du 21 février 2022 au 5 avril 2022.

Pour les projets de tramway, 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 M. Christophe Bacholle et M. Jean-Claude Ruyschaert en garants de cette concertation.

Les garants de la concertation ont rendu public leur bilan en date du 5 mai 2022. Ce bilan comporte un avis sur le déroulement de la concertation, une synthèse des arguments exprimés et des demandes de précisions et recommandations adressées au Maître d'Ouvrage.

Le bilan des garants est disponible sur le site de la Commission Nationale du Débat Public :

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

Il est également consultable en ligne sur le site internet de la participation citoyenne de la MEL :

https://participation.lillemetropole.fr/uploads/decidim/attachment/file/1527/Bilan_de_la_concertation_Tramways_MEL_4_mai_2022.pdf

1.2 Demandes de précisions du bilan des garants sur le secteur de Wattignies – Seclin

Dans le bilan établi par les garants de la concertation, une demande de précision a été formulée sur le secteur de Wattignies – Seclin :

- Il est demandé à la MEL de justifier par une étude de trafic l'opportunité d'un tramway sur le tronçon Seclin Wattignies.

Le bilan des garants en précise ainsi l'objectif :

- Sur ce tronçon, l'opportunité d'un tramway a été contestée, en raison de la desserte actuelle ou future par le réseau ferroviaire. Il conviendrait que le Maître d'Ouvrage apporte par une étude de trafic des précisions quant à la fréquentation attendue et au trafic espéré sur ce tronçon (ou certaines parties de ce tronçon), au regard de la capacité de transport d'un tramway et de sa rentabilité.
- Fournir les prévisions de trafic justifiant de l'opportunité du tramway sur la section Wattignies-Seclin, au regard de la concurrence de la desserte ferroviaire actuelle ou future.

En effet, dans la synthèse des arguments exprimés concernant l'opportunité pendant la concertation, les garants relatent les éléments suivants dans leur bilan sur ce secteur :

La pertinence du tramway est également questionnée pour le secteur Sud du projet entre Wattignies et Seclin. Le projet de desserte par le réseau TER de ces territoires avec un cadencement au quart d'heure apparaît aux yeux de certains comme très concurrentiel et voire plus intéressant, en termes de temps de transport que le tramway.

1.3 Engagements du bilan du Maître d'Ouvrage

Le 24 juin 2022, le Conseil de la métropole a approuvé le bilan du Maître d'Ouvrage de la concertation préalable et confirmé la poursuite du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne, en tenant compte des orientations et engagements présentés dans le bilan.

Le bilan du Maître d'Ouvrage est disponible sur le site de la Commission Nationale du Débat Public et sur le site internet de la participation citoyenne de la MEL :

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

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

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

Dans le bilan du Maître d'Ouvrage, la Métropole Européenne de Lille a pris les engagements suivants concernant les réponses aux demandes de préconisations des garants sur le secteur de Wattignies-Seclin :

Demandes de précisions du bilan des garants : 05/05/2022	Réponses du Maître d'Ouvrage : 24/06/2022 (Délibération 22-C-0166 du conseil métropolitain)	Délais d'engagement du Maître d'Ouvrage
Il est demandé à la MEL de justifier par une étude de trafic l'opportunité d'un tramway sur le tronçon Seclin Wattignies	Sur le secteur Wattignies-Seclin, la Métropole Européenne de Lille approfondit les études d'opportunité d'un tramway sur le tronçon Wattignies Seclin au regard de la desserte TER.	Fin 2022





2 – Secteur Wattignies – Seclin

Demande de précisions du bilan des garants :

Il est demandé à la MEL de justifier par une étude de trafic l'opportunité d'un tramway sur le tronçon Seclin Wattignies

Réponse de la Métropole Européenne de Lille :

Sur le secteur Wattignies-Seclin, la Métropole Européenne de Lille approfondit les études d'opportunité d'un tramway sur le tronçon Wattignies Seclin au regard de la desserte TER.

2.1 Objectif de l'étude

L'étude a pour objectif d'approfondir l'opportunité d'un tramway sur le tronçon Wattignies-Seclin en analysant les potentiels de desserte et les estimations de fréquentation d'un projet de ligne de tramway au regard de l'offre TER existante et à venir dans le secteur.



2.2 Méthodologie

2.2.1 Détermination du corridor d'études

Pour étudier l'opportunité de réaliser un tramway, le premier indicateur à examiner est le potentiel de desserte qui évalue les populations, emplois et scolaires situés à proximité de la future ligne.

Cet indicateur est analysé selon un corridor géographique qui permet d'avoir une première estimation de la pertinence de la ligne.

Or à ce stade du projet, plusieurs variantes de tracés sont encore à l'étude sur le secteur de Seclin :

- Variante par la route de Lille ou par la zone industrielle,
- Variante par l'ancienne voie ferrée et la gare de Seclin pour rejoindre le quartier de la Mouchonnière ou par la rue Bouvry pour rejoindre le centre-ville.

La présente analyse n'a pas pour objectif de répondre à la problématique des différents choix de tracés possibles dans Seclin mais d'analyser l'opportunité de desservir Seclin en tramway.

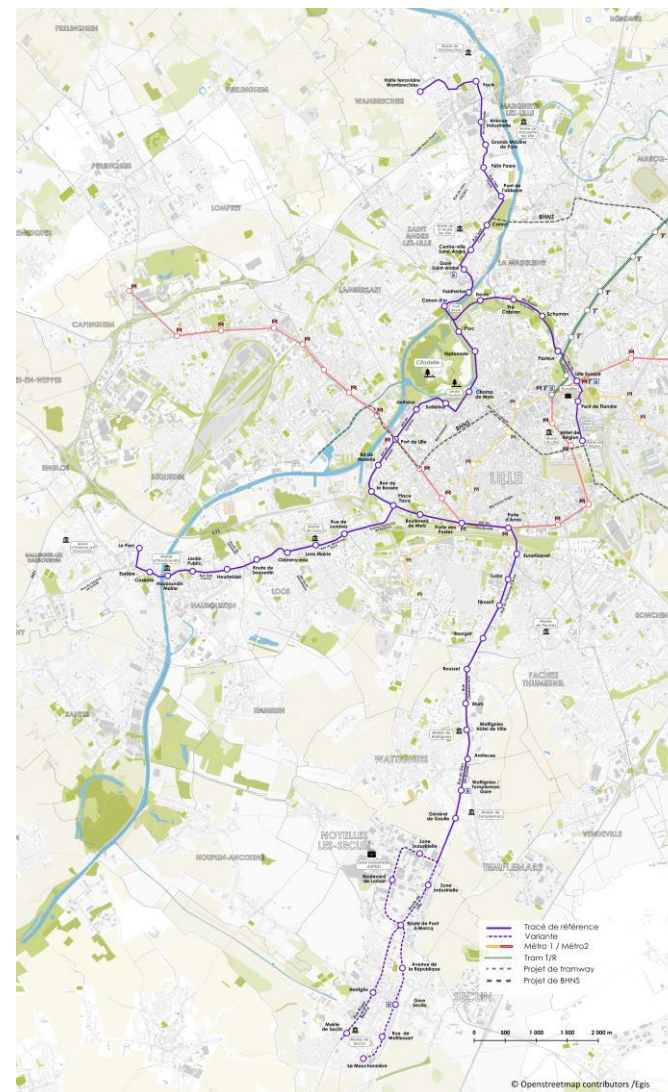


FIGURE 1 : PROJET DE TRAMWAY DU PÔLE METROPOLITAIN LILLE ET SA
COURONNE | SOURCE : MEL – OPENSTREETMAP

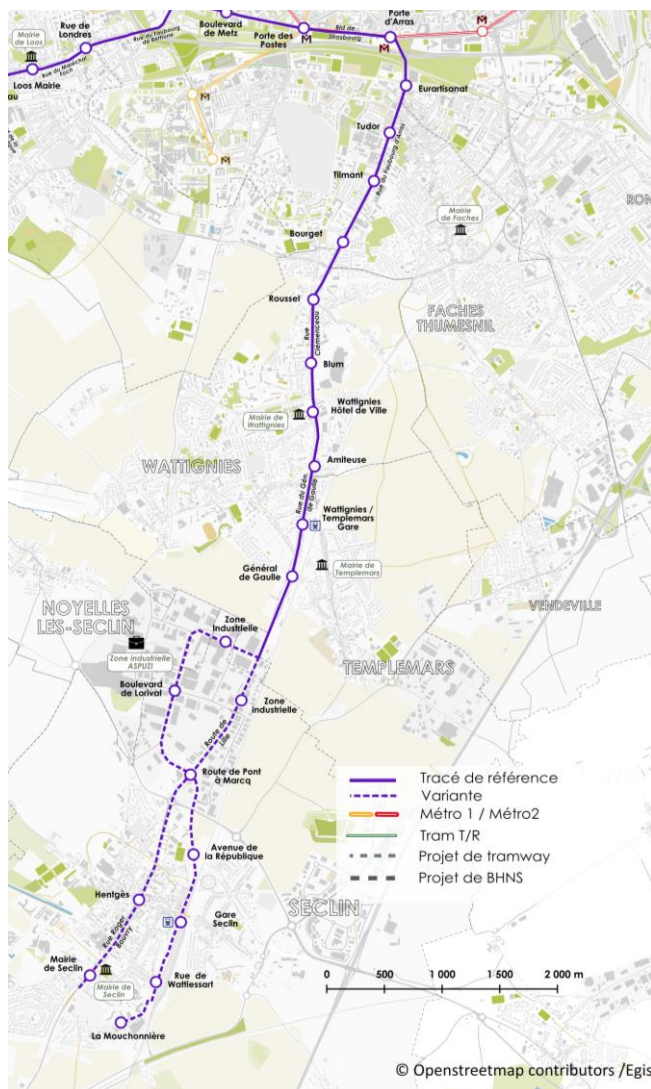


FIGURE 2 : BRANCHE SUD DU PROJET DE TRAMWAY DU PÔLE METROPOLITAIN LILLE ET SA COURONNE | SOURCE : MEL – OPENSTREETMAP

Afin de prendre une hypothèse pour le corridor d'analyse, il est considéré pour la présente étude un tracé de tramway desservant l'intérieur de la zone industrielle de Seclin et se poursuivant ensuite vers la gare TER de Seclin pour enfin desservir le quartier de la Mouchonnière.

Sans préjuger du choix de tracé final, considérer cet itinéraire permet de mieux appréhender le potentiel d'usagers au droit de la zone Industrielle et une meilleure approche de l'opportunité au regard de la desserte TER.

Le corridor analysé s'étend ainsi, au sud de la gare de Wattignies – Templémars, de part et d'autre de la rue du Général de Gaulle, comprend la zone industrielle et la route de Lille, le boulevard Joseph Hentgès à l'Ouest, la gare et l'ancienne voie ferrée, jusqu'au quartier de la Mouchonnière.

Il couvre ainsi à la fois la zone industrielle ainsi qu'une importante partie urbanisée de la commune.

La distance usuelle pour considérer les potentiels desservis par un tramway est de 500 m, ce qui correspond à environ 8 à 10 minutes de marche à pied.

Le corridor étudié s'étend donc sur 500 mètres de part et d'autre du tracé pris en hypothèse.

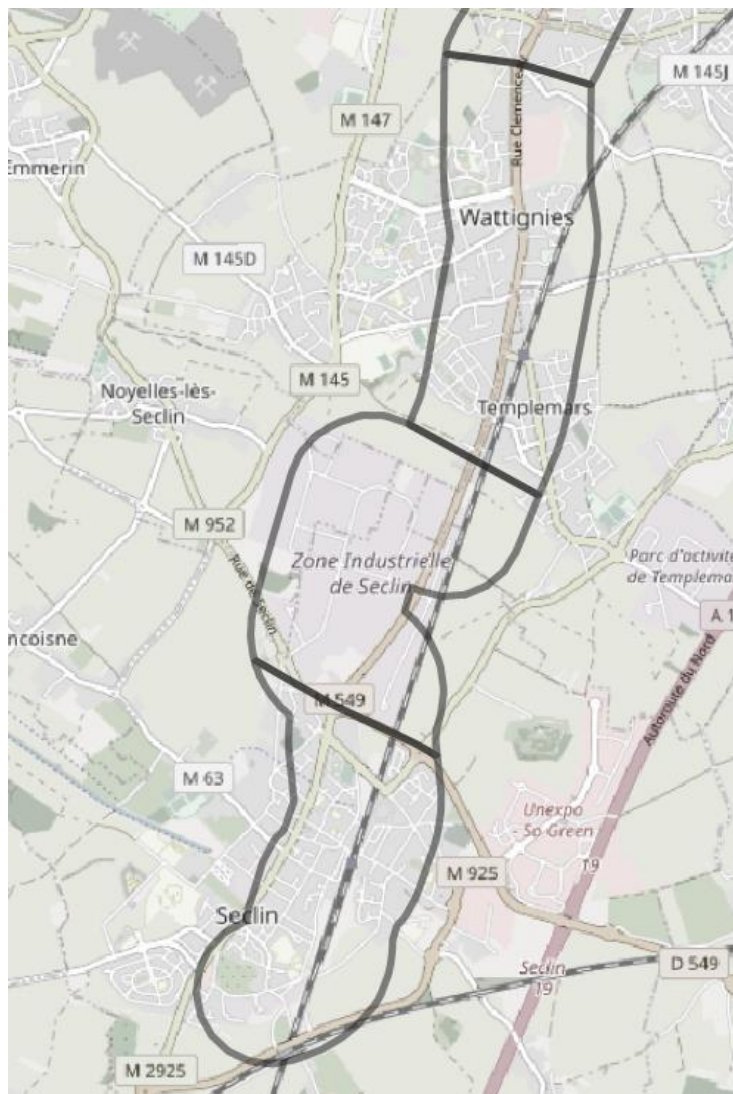


FIGURE 3 : CORRIDOR ÉTUDIÉ DANS LA PRESENTE ANALYSE | SOURCE : MEL
– OPENSTREETMAP

2.2.2 Analyse du potentiel de desserte

Cet indicateur permet d'apprécier, à l'horizon 2035 qui est celui du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT), le tissu urbain dans lequel s'insèrera le tramway et les potentiels de desserte afférents.

Dans cette analyse, les potentiels ou opportunités de desserte sont estimés sur la base des densités actuelles auxquelles sont appliquées les évolutions de développement urbain et économique projetées à l'horizon 2035 concernant :

- Les habitantes et habitants,
- Les emplois,
- Les scolaires (primaire, secondaire),
- Les étudiantes et étudiants.

La distance usuelle pour considérer les potentiels desservis par un tramway est de 500m, correspondant au corridor retenu pour la présente étude.

De plus, afin d'évaluer la performance du tracé d'un point de vue coût/bénéfice, un indicateur supplémentaire est retenu. Il s'agit du nombre d'opportunités desservies par kilomètre de tracé soit la somme des opportunités desservies (population + emplois + scolaires à 500m de la ligne) divisée par la longueur en kilomètre de la ligne à réaliser. Il permet ainsi d'évaluer le potentiel desservi, au regard du nombre de kilomètres à réaliser, et donc au regard du coût d'investissement.

2.2.3 Modélisation de trafic

Une modélisation de la ligne de tramway desservant Seclin a été réalisée selon le tracé pris comme hypothèse (tracé zone industrielle /gare de Seclin).

Cette modélisation a été effectuée selon un modèle monomodal axé sur les transports collectifs urbains et développé sur l'ensemble des communes de la Métropole.

Elle permet ainsi d'estimer la fréquentation de la ligne de tramway à l'horizon 2035.

Les résultats de cette modélisation sont comparés avec ceux d'une ligne en terminus dans le secteur de la gare de Wattignies - Templemars.

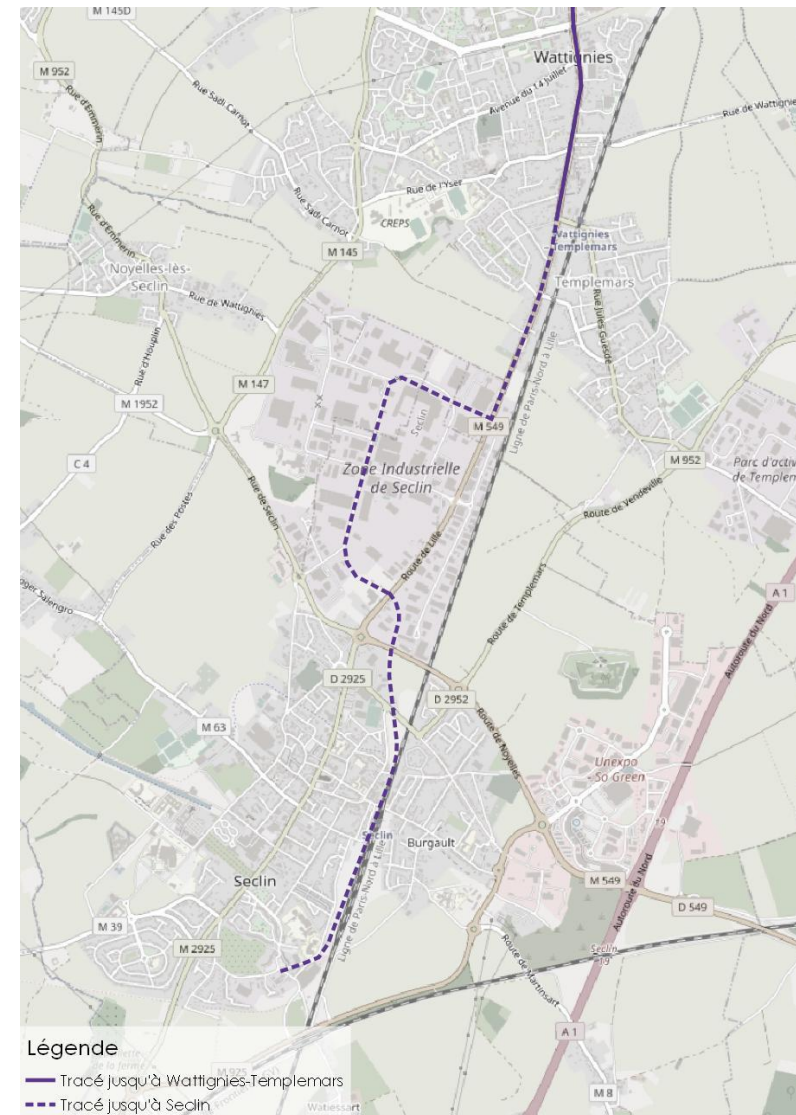


FIGURE 4 : TRACÉ ANALYSÉ ENTRE WATTIGNIES ET SECLIN | SOURCE : MEL – OPENSTREETMAP

2.2.4 Mise en perspective des offres tramway et TER/SEM

Outre l'analyse de l'opportunité intrinsèque d'un tramway, l'étude examine la pertinence d'un tramway au regard de la desserte ferroviaire existante et à venir du secteur.

En effet, le tracé de tramway considéré est proche des gares ferroviaires SNCF existantes de Wattignies - Templemars et de Seclin. Ces gares sont desservies par des trains TER en direction de Lille Flandres (Ligne C40 Douai-Lille Flandres desservant Seclin et Wattignies-Templemars et Ligne C41 Lens-Lille Flandres desservant Seclin).

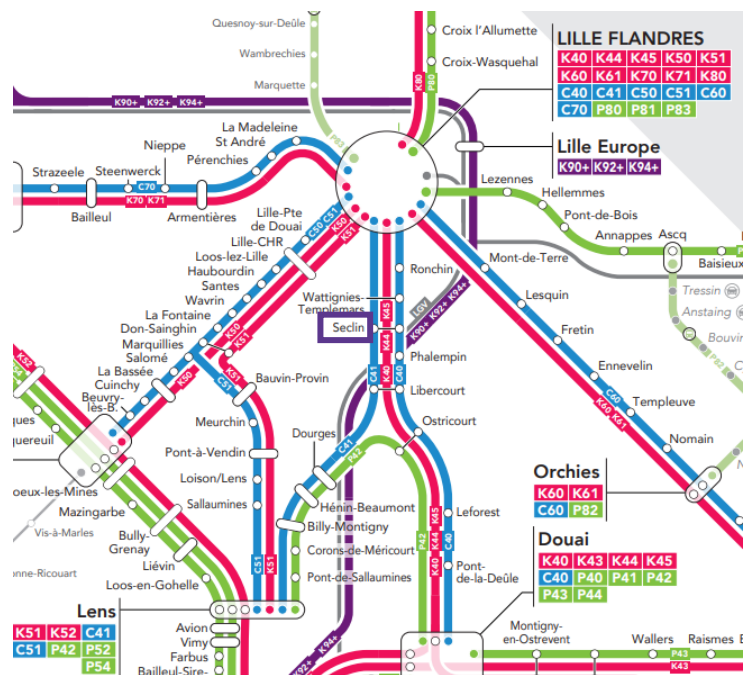


FIGURE 5 : PLAN RÉSEAU TER HAUTS-DE-FRANCE | SOURCE : SNCF

L'étoile ferroviaire lilloise fait par ailleurs l'objet d'un projet d'intensification des circulations des TER intitulé Service Express Métropolitain (SEM). Les gares de Wattignies – Templemars et de Seclin verront donc potentiellement leur offre TER s'enrichir dans les futures années.

La concertation préalable a montré l'intérêt de préciser la question de la concurrence entre les deux modes, tramway et TER. Il convient donc de mettre en regard les deux offres envisagées pour analyser si celles-ci se superposent, se font concurrence ou se complètent



2.3 Service Express Métropolitain (SEM)

L'État, la Région Hauts-de-France, la Métropole Européenne de Lille et SNCF Réseau se sont engagés dans le projet de Service Express Métropolitain (SEM) dont l'objectif est de doubler les fréquences en heures de pointe des trains de l'étoile ferroviaire de Lille à l'horizon 2040 pour évoluer vers une forme de RER métropolitain et une desserte au quart d'heure.

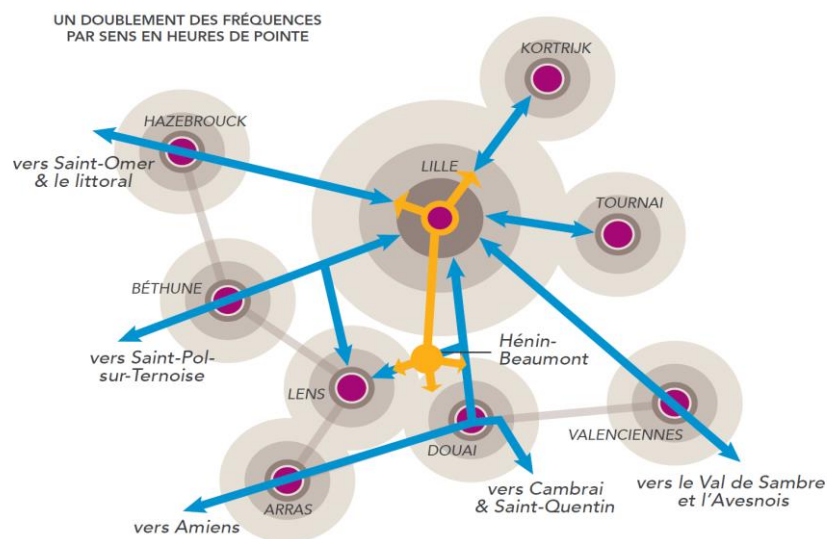


FIGURE 6 : SCHÉMA DU PROJET DE SERVICE EXPRESS MÉTROPOLITAIN |
SOURCE : SNCF

Il renforcera le rôle du train dans l'accessibilité à la métropole, ainsi que dans les déplacements internes, poursuivant les efforts

menés dans la complémentarité TER/TCU (Transport en Commun Urbain) avec l'intégration tarifaire totale depuis 2019 (un abonnement ou titre Ilévia permet de prendre le train entre 2 gares dans la Métropole) et l'évolution de service TER appliquée en 2020 (SA2020).

Le projet de Service Express Métropolitain intègre le projet de Réseau Express Hauts-de-France (anciennement appelé le Réseau Express Grand Lille). Il comprend la réalisation d'un barreau d'infrastructure neuve entre Lille et le Bassin Minier et la création de 5 nouvelles gares ou haltes ferroviaires dont une nouvelle gare souterraine à Lille Flandres. Cette gare permettra de nouveaux trajets directs pour les voyageurs. Le SEM prendra également en compte les besoins en fret ferroviaire.

Les nouvelles lignes de tramway et de BHNS sont en interface avec toutes les lignes du réseau TER qui constituent l'étoile ferroviaire lilloise : à Lille Flandres et Lille Europe, Saint-André-Lez-Lille, La Madeleine, Tourcoing, Hellemmes, Mont de Terre, Seclin (variante) et à Wattignies-Templemars.

Le projet de Service Express Métropolitain comprend également la création d'une nouvelle halte ferroviaire au niveau de la Porte des Postes à Lille en correspondance directe avec ce pôle de transports urbains comprenant le futur tramway.

Les études d'opportunité du Service Express Métropolitain ont été menées par SNCF Réseau en 2020-2021. La première phase d'études de faisabilité a été engagée en janvier 2022 pour préciser les objectifs et la faisabilité du programme.

Ce projet induira donc une évolution de l'offre TER à horizon 2040 au droit des gares de Wattignies – Templemars et de Seclin.

2.4 Analyse des potentiels de desserte

Pour la présente analyse, le corridor est découpé en 3 secteurs :

- Wattignies : du croisement entre les rues Jules Ferry et Clémenceau jusqu'à la zone industrielle,
- Zone industrielle (ZI) : de la fin de la zone urbaine de Wattignies-Templemars jusqu'à la route de Noyelles,
- Seclin : depuis la route de Noyelles jusqu'au quartier de la Mouchonnière.

Le tableau ci-dessous détaille les potentiels de desserte ainsi que le nombre d'opportunités desservies par kilomètre de tracé. À des fins de comparaison, ces indicateurs sont également évalués sur le secteur immédiatement au nord de cette section (Faches-Thumesnil / Lille Porte d'Arras) ainsi que sur l'ensemble de la ligne depuis Wattignies jusqu'à Grand Palais.

Les densités de population et d'emplois détaillées ci-après montrent que :

- La zone industrielle et l'hôpital de Seclin constituent des pôles d'emplois importants. La spécificité de la zone industrielle est que ces emplois sont concentrés sur quelques sites majeurs ce qui, à l'échelle de l'ensemble de la zone, donne une densité moyenne assez faible.
- Les secteurs autour du tracé de Seclin et de la zone industrielle présentent des opportunités et des densités comparables au secteur de Wattignies.
- Ces densités sont toutefois bien inférieures aux densités des secteurs plus au Nord (Faches-Thumesnil/Porte d'Arras ou autres quartiers de Lille) et largement inférieures à la moyenne globale de la ligne Grand Palais – Wattignies.

Zone tampon 500 m autour du tracé	Seclin (2,1 km)	ZI (2,8 km)	Wattignies (2,7 km)	Faches-Th. / Lille – Arras (2,2 km)	Bilan Ligne Wattignies – Grand Palais (15,2 km)
Population	8 000	300	8 200	14 700	120 000
Emploi	2 000	8 000	2 200	3 600	104 000
Scolaires	1 500	0	400	1 600	8 000
Total	11 500	8 300	10 800	19 900	231 000
Total/km	5 500	3 000	4 000	9 000	15 200

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

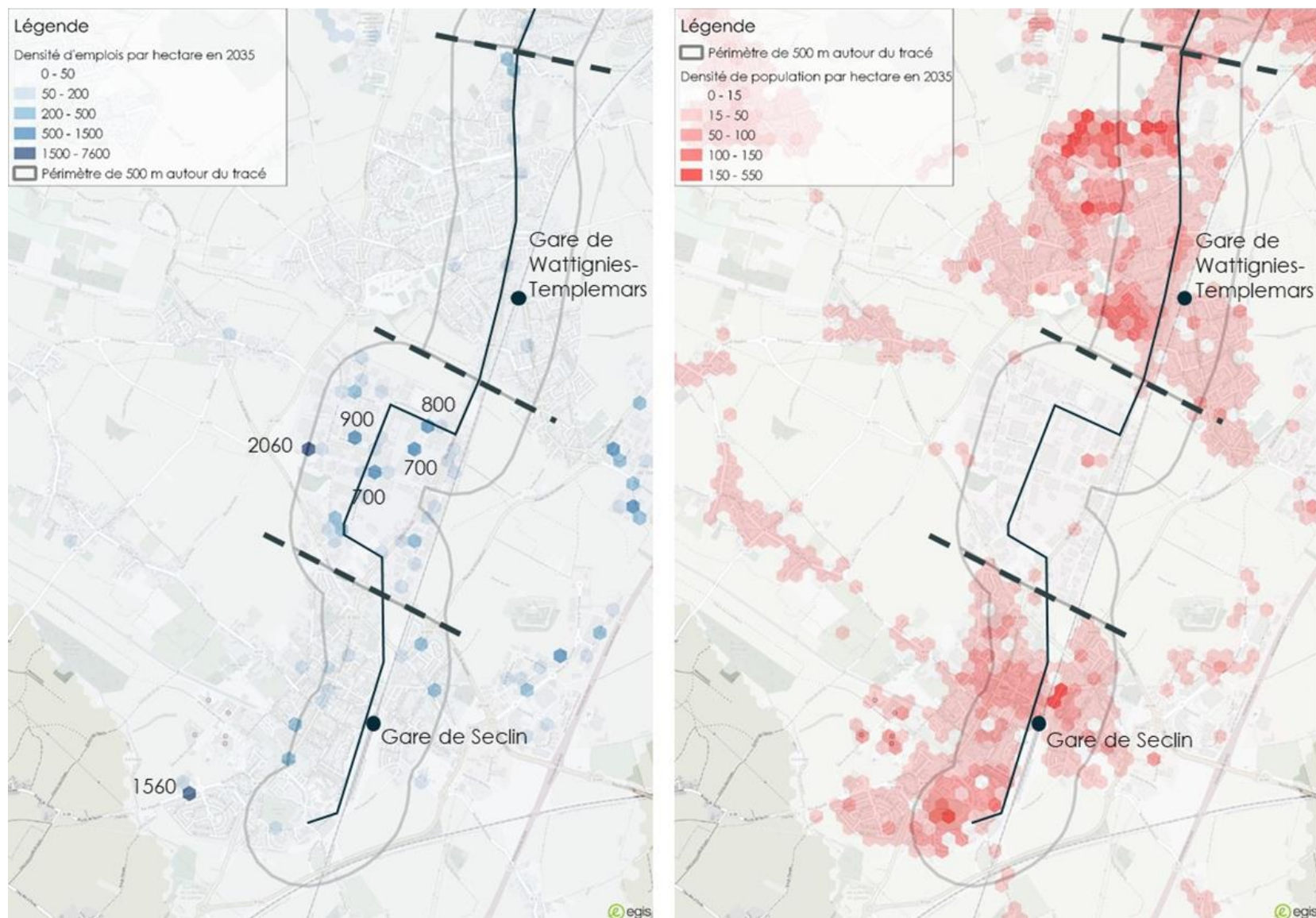


FIGURE 7 : DENSITÉS D'EMPLOIS ET DE POPULATION À 500M AUTOUR DES TRACÉS | SOURCE : MEL – OPENSTREETMAP

La zone industrielle de Seclin a un nombre d'emplois assez similaire à la population de Wattignies ou de Seclin. Néanmoins ces emplois sont concentrés sur quelques sites particuliers alors que les habitants sont plus diffus sur le territoire.

Il convient par ailleurs de noter que, selon l'enquête interne réalisée auprès des membres de l'association de la zone industrielle (ASPUZILS), 56% des effectifs ayant répondu viennent de la métropole et donc seraient les plus directement concernés par le projet de tramway, les 44% restants étant davantage susceptibles d'utiliser le train pour rejoindre la zone industrielle depuis leur domicile puis de réaliser éventuellement une correspondance avec le tramway à la gare SNCF de Seclin.

2.5 Analyse des déplacements

Au-delà de la localisation et du nombre d'opportunités de populations et d'emplois, il est donc pertinent d'analyser les origines et destinations des usagers.

Pour ce faire, l'analyse des déplacements des usagers de l'actuelle ligne de bus Liane 92 est intéressante.

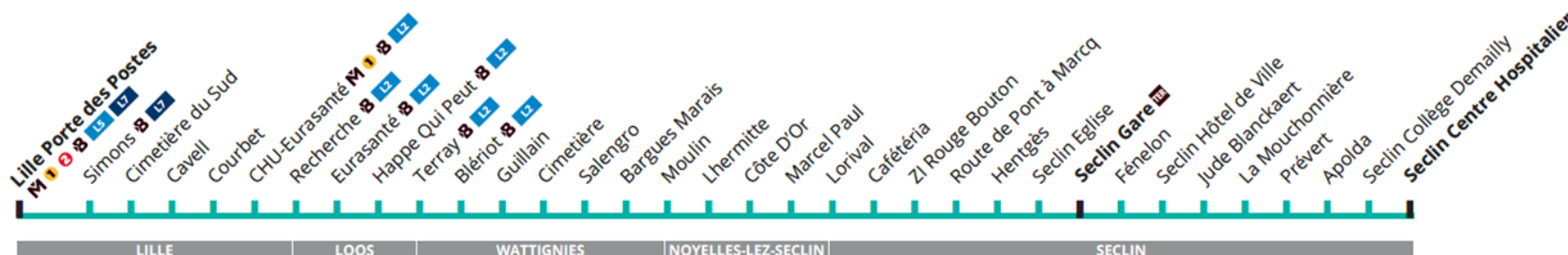
Cette ligne qui va de la Porte des Postes à Lille jusqu'à l'hôpital de Seclin dessert la zone industrielle de Seclin ainsi que sa gare.

Elle présente aujourd'hui une fréquence de 10 à 15 min en heure de pointe et comptabilise une fréquentation totale de 3 600 montées/descentes par jour.

La dernière enquête, datant de 2019, indique qu'à la journée, 276 trajets sont effectués depuis la Porte des Postes (correspondance avec les lignes 1 et 2 du métro) ou depuis le CHU - Eurasanté (correspondance avec la ligne 1 du métro) à Lille vers la zone industrielle de Seclin. Ce chiffre témoigne d'un lien important entre les lignes de métro et la zone industrielle, lien qui sera renforcé si le tramway dessert cette dernière.

Dans l'autre sens, il n'est dénombré que 27 trajets entre la gare TER de Seclin et la zone industrielle, ce qui est relativement faible. Il est toutefois à noter que, lors de la réalisation de l'enquête en 2019, la liane desservait l'arrêt Saint Piat dans le secteur de la gare et non la gare directement.

FIGURE 8 : ARRETS DESSERVIS PAR LA LIANE 92 | SOURCE : ILEVIA



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

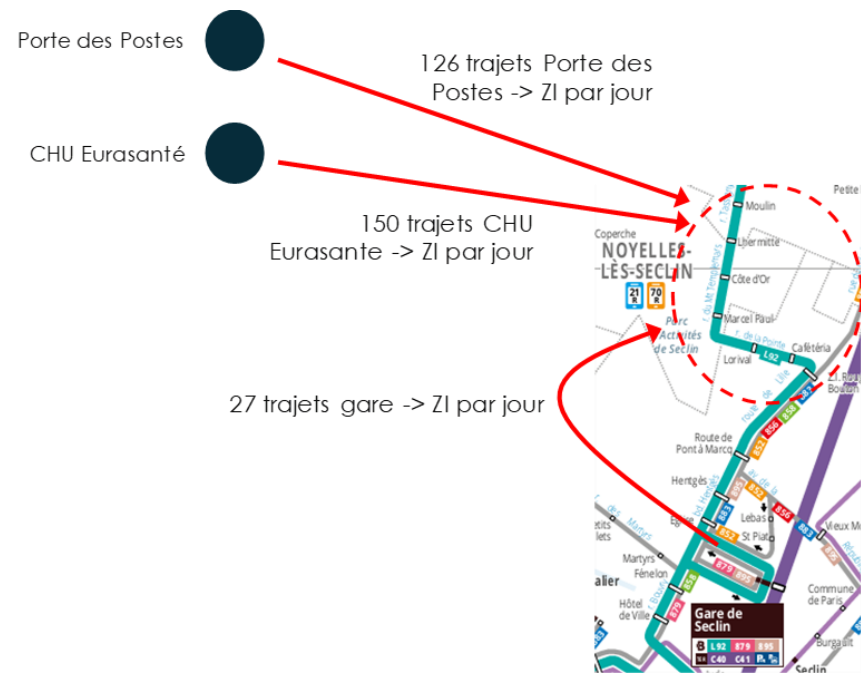


FIGURE 9 : ORIGINES ET DESTINATIONS DES DÉPLACEMENTS SUR LA LIANE 92 EN LIEN AVEC LA ZONE INDUSTRIELLE DE SECLIN | SOURCE : MEL

Plus globalement, 506 déplacements par jour sont effectués depuis la Porte des Postes ou depuis le CHU - Eurasanté vers les arrêts situés dans la zone urbaine de Seclin :

- Porte des Postes vers les arrêts de Hentgès à Seclin Centre Hospitalier = 104 dont 6 à Saint Piat et 2 à Hôtel de ville,
- CHU vers les arrêts de Seclin de Hentgès à Seclin centre hospitalier = 402 dont 28 à Saint Piat et 29 à Hôtel de ville.

La cartographie ci-après indique l'origine et la destination des déplacements en transports en commun (hors TER) en lien avec la ville de Seclin. Une part importante des déplacements s'effectue au sein même de la commune. De nombreux déplacements sont ensuite réalisés avec la première couronne sud de Lille (Lille, Faches-Thumesnil), en particulier avec la zone du CHU. Les zones universitaires de Villeneuve d'Ascq ainsi que le secteur de la Mairie de Lille échangent également fortement avec Seclin. Il ressort de cette analyse la nécessité pour Seclin d'une desserte bien maillée avec le reste du réseau de transport en commun et notamment le métro, pour des besoins de liaisons relativement longues (CHU, zones universitaires, Lille Centre) et des connexions plus locales au Sud de Lille.

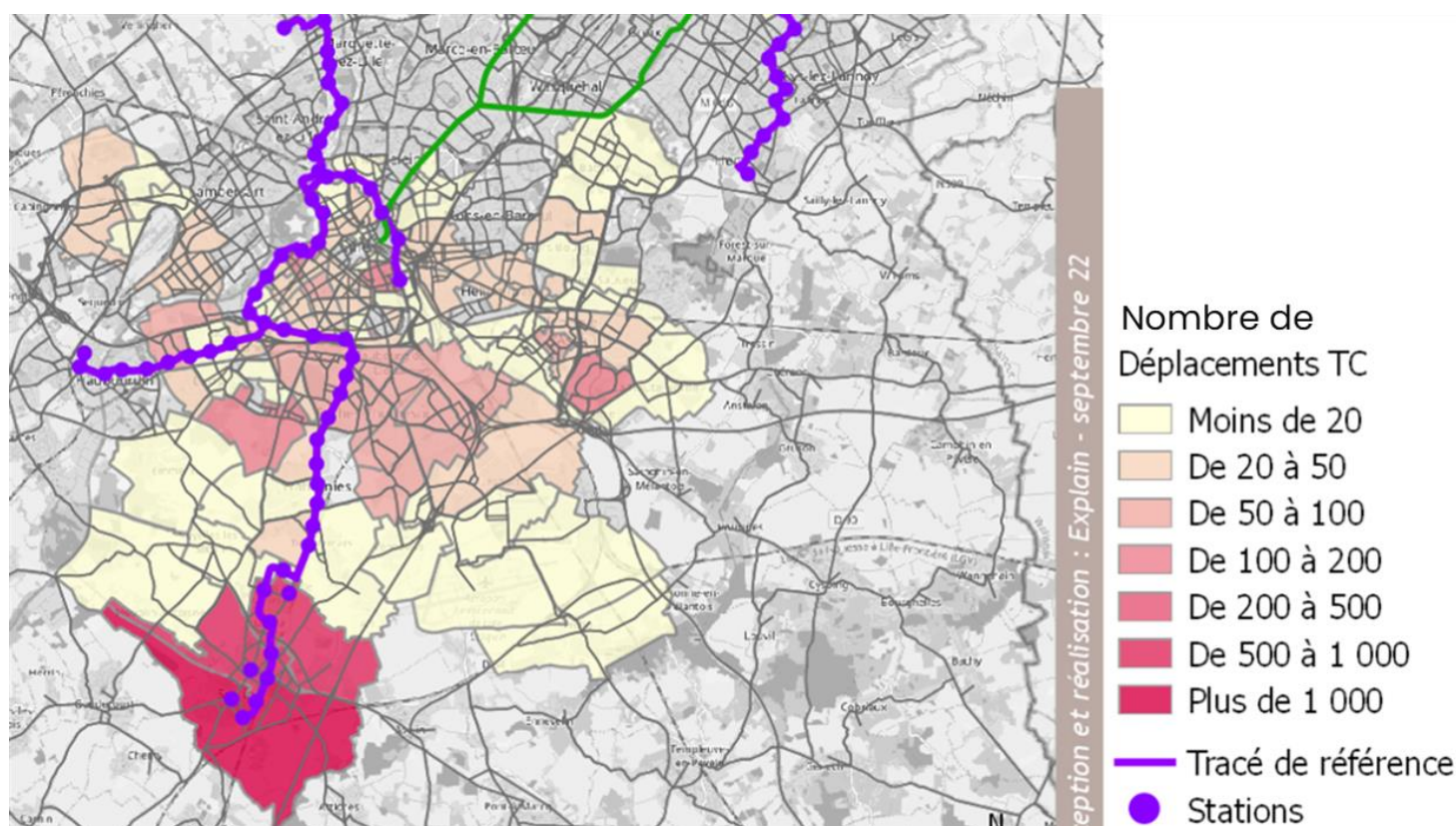


FIGURE 10 : NOMBRE DE DEPLACEMENTS ACTUELS EN TRANSPORTS COLLECTIFS PAR ZONE DONT L'ORIGINE OU LA DESTINATION EST LA COMMUNE DE SECLIN
| SOURCE : MEL – EXPLAIN

2.6 Résultats de la modélisation de trafic voyageurs

Les résultats de la modélisation à l'horizon 2035 montrent que, par rapport à un scénario en terminus dans le secteur de la gare de Wattignies, le prolongement jusqu'à Seclin entraîne :

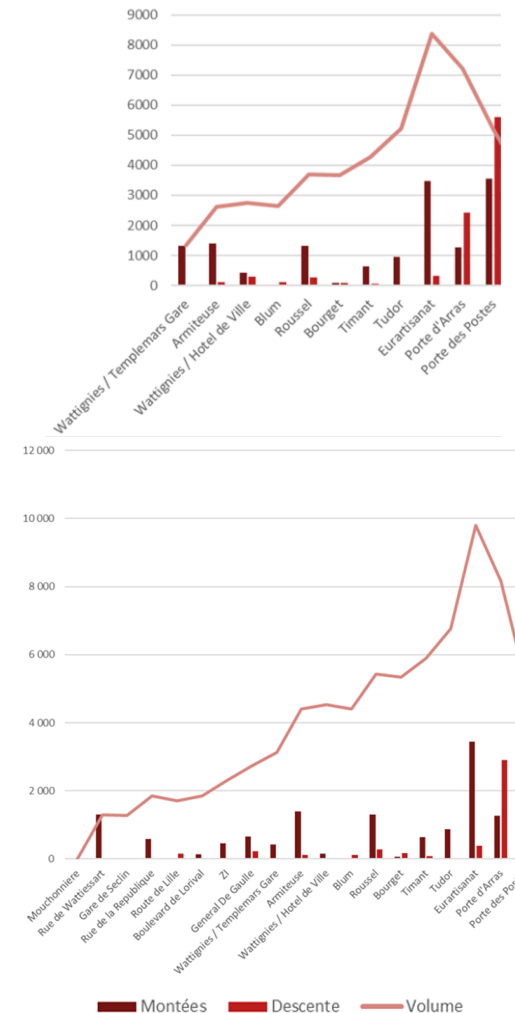
- une hausse de 4 400 voyages/jour sur le réseau structurant modélisé (à savoir réseau métro et tramway actuel et lignes de tramway et de BHNS du SDIT),
- dont +600 sur la ligne 2 du métro existant, +3700 sur la ligne Grand Palais – Seclin et +100 sur la ligne Grand Palais – Wambrechies du nouveau projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne.

Globalement, la fréquentation de la ligne de tramway jusque Seclin est d'environ 8% plus importante que la fréquentation d'une ligne en terminus à Wattignies.

A noter qu'en fonction du tracé finalement retenu sur le secteur, il conviendra de restructurer les itinéraires et la fréquence des lignes 55 et 92 pour qu'elles assurent des liaisons complémentaires à la ligne de tramway.

FIGURE 11 : SERPENTS DE CHARGE DES LIGNES DE TRAMWAY ENTRE UN TERMINUS WATTIGNIES OU SECLIN ET PORTE DES POSTES
| SOURCE : MEL – EXPLAIN

Les graphiques ci-après présentent le nombre de montées et de descentes à chaque arrêt de la future ligne de tramway. La courbe représente le nombre de personnes dans le tramway entre chaque arrêt.



2.7 Coût du prolongement

Ce gain de fréquentation de 8% supplémentaire est obtenu par la réalisation d'environ 5km soit 33% d'infrastructure additionnels, la ligne passant ainsi de 15km environ à 20km environ.

Ce prolongement est évalué à un coût d'investissement supplémentaire d'environ 125 M€ HT et génèrerait un coût d'exploitation additionnel de la ligne d'environ 4,35 M€ HT/an (*conditions économiques : avril 2021*).



2.8 Mise en perspectives des offres tramway et TER/SEM

2.8.1 Offre TER existante

La gare TER de Seclin est desservie par :

- La Ligne TER C40 : Douai-Lille Flandres,
- La Ligne TER C41 : Lens-Lille Flandres.

L'offre ferroviaire entre Seclin et la gare Lille Flandres est actuellement de 4 trains non cadencés à l'heure de pointe (deux volées de trains séparées d'une vingtaine de minutes sans train).

08h10 Seclin	11 min	08h21 Lille Flandres
Détails ▾		TER HDF C41
08h18 Seclin	15 min	08h33 Lille Flandres
Détails ▾		TER HDF C40
08h40 Seclin	11 min	08h51 Lille Flandres
Détails ▾		TER HDF C41
08h48 Seclin	15 min	09h03 Lille Flandres
Détails ▾		TER HDF C40

FIGURE 12 : OFFRE TER ENTRE SECLIN ET LILLE FLANDRES EN HEURE DE
POINTE DU MATIN – 2022 | SOURCE : SNCF

Cette liaison permet de rejoindre la gare de Lille Flandres en 11 min pour un train direct ou en 15 min pour un train avec deux arrêts intermédiaires (Wattignies-Templemars et Ronchin).

Depuis la Mairie de Seclin, il faut ainsi environ 30 minutes pour rejoindre la gare de Lille Flandres, en intégrant le temps de marche à pied.

Comme le montre l'isodistance à 800m ci-dessous, correspondant à environ de 15min de marche à pied, la zone de chalandise de la gare de Seclin couvre bien une partie du centre-ville de la commune mais n'atteint pas l'intégralité des zones denses (Mouchonnière, Hôpital). Une desserte en bus peut permettre de rabattre depuis ces zones vers la gare (la gare de Seclin est actuellement desservie par les bus 879, 895 et L92).

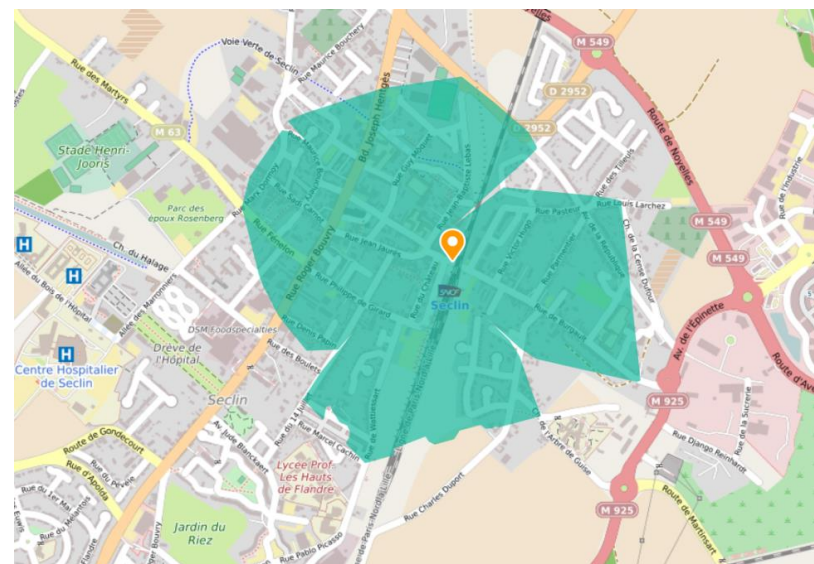


FIGURE 13 : BASSIN DE CHALANDISE À 800 M DE LA GARE DE SECLIN |
SOURCE : MEL

Si la liaison avec la gare Lille Flandres est ainsi très efficace en temps de parcours, les habitants ont pu rapporter lors des échanges de la concertation préalable que les trains arrivant du bassin minier sont souvent déjà saturés en gare de Seclin et qu'il est difficile de les emprunter. Il n'a cependant pas été possible d'exploiter une donnée permettant de quantifier ce point.

2.8.2 Offre TER à horizon du projet SEM

À l'horizon 2040, le projet de Service Express Métropolitain (SEM) viendra doubler la fréquence sur la ligne permettant ainsi de passer à 7/8 minutes d'intervalle en heure de pointe (8 trains par heure). Parmi ces 8 trains vers Lille, entre 4 et 6 devraient s'arrêter à Seclin, le reste des missions seraient express pour Lille Flandres. La fréquence en heures creuses n'est pas connue à ce stade mais devrait être de l'ordre de 3 à 4 trains par heure.

Concernant la destination des trains passant en gare de Seclin vers Lille plusieurs scénarios restent à l'étude mais la grande majorité des trains, voire la totalité devraient avoir pour destination Lille Flandres comme aujourd'hui. Quelques services pourraient cependant se diriger vers la halte de la Porte des Postes.

2.8.3 Comparaison avec le tramway

Le projet de tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne vise à offrir une desserte toutes les 6 minutes en heures de pointes avec les temps de parcours suivants :

- Gare de Seclin – Porte d'Arras (M2) : 23 min,
- Gare de Seclin – Porte des Postes (M1/M2) : 25 min,
- Gare de Seclin – Pôle gares : (via le métro Porte d'Arras) : 29 min, (uniquement via le tramway) : 50 min,
- Mairie de Seclin – Pôle gares : 40-45 min (y compris marche à pied).

En temps de parcours, le TER reste le moyen le plus rapide de rejoindre le pôle des gares à Lille depuis Seclin. Ainsi, si le doublement de la fréquence du TER est réalisé, ce dernier sera toujours le moyen le plus efficace pour se rendre au pôle des gares à Lille, d'autant plus que la ligne devrait être moins saturée.

Cependant, comme vu précédemment, les origines/destinations en lien avec la commune de Seclin sont également en lien avec l'ensemble de la couronne Sud de l'agglomération. Sur ces destinations, le tramway, qui permet une desserte fine, et un temps de parcours encore assez compétitif en regard de la fréquence, reste pertinent.

Ainsi les dessertes TER (y compris avec le projet SEM) et tramway peuvent entrer en concurrence sur certains trajets entre Seclin et Lille au bénéfice du TER, mais peuvent être complémentaires, le

tramway assurant une desserte plus fine et locale au sein du corridor desservi.

Au final, l'opportunité de cette section Wattignies-Seclin est à considérer au regard de l'offre TER avec laquelle elle entre parfois en concurrence mais en étant globalement complémentaire. Les potentiels complémentaires de desserte (11 500 opportunités sur le secteur de Seclin soit 5 500 par kilomètre et 8 300 opportunités sur le secteur de la zone industrielle soit 3 000 par kilomètre) sont comparables au secteur de Wattignies mais inférieurs à la moyenne globale de la ligne. Le surcoût d'investissement de 125M€ HT (+33% de linéaire) est conséquent au regard de la fréquentation supplémentaire de 4 400 voyages/jour (+8%) de la ligne.

