

21 Mars 2022

## Avis UVN sur les projets Tram et BHNS soumis à concertation

### Le nouveau réseau de trams et de BHNS en métropole lilloise doit être efficace

#### Un retard lillois à combler

En 2000, à la mise en service de la dernière extension de la ligne 2 métro, jusque CH Dron, la métropole lilloise, aujourd'hui MEL, était dans le peloton de tête des métropoles de province pour la longueur de son réseau métro + tram. **Mais depuis plus de vingt ans, aucune nouvelle ligne de transport en site propre n'a été mise en service dans la métropole lilloise**, contrairement à Bordeaux, Lyon, Marseille, Rennes, Strasbourg et bien d'autres villes. Ces projets mettent plusieurs années à se concrétiser : Lille a du retard !

Pendant cette période l'accent a été mis sur le développement des « Lianes », un concept de bus un peu amélioré (moins de 15 km/h en moyenne), qui est très loin d'un vrai Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) : aucune priorité aux carrefours (voire même un feu spécial restant au rouge très longtemps), quelques couloirs épisodiques, montée uniquement par la porte avant faisant perdre beaucoup de temps aux arrêts, etc...

C'est donc avec grande satisfaction que l'UVN a vu venir le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT). Le SDIT permet enfin de combler une partie du retard lillois ! L'UVN apprécie particulièrement que le SDIT privilégie une ossature de **lignes de tramways**, qui ont une performance meilleure mais surtout une meilleure attractivité auprès des voyageurs (voir le rapport FNAUT « choix tramway/BHNS »). Reste à espérer que la mise en œuvre sera au niveau. Nos remarques principales portent elles sur l'**efficacité** d'un tel réseau, son **maillage**, et son **insertion dans la voirie**.

#### Lignes de tram

- *Efficacité*. Le point essentiel pour le tram est d'atteindre une bonne vitesse commerciale (20 à 22 km/h) avec une **priorité absolue aux carrefours**. Ce n'est pas toujours le cas du Mongy, qui s'arrête puis repart à chaque carrefour, d'où une perte de temps et d'énergie. Il sera ainsi nécessaire d'**améliorer les priorités aux carrefours du Grand Boulevard**, insuffisamment anticipées actuellement : plusieurs minutes de gain sont possibles ! Toutes les nouvelles lignes de tram devront aussi être conçues pour l'efficacité.
- La conception du tracé doit éviter les courbes, sources de ralentissement. Une ligne qui « passerait son temps à serpenter » n'aurait aucune efficacité.
- *Multimodalité* : il nous paraît essentiel que les nouveaux trams, voire les BHNS, autorisent l'emport des vélos à bord comme c'est le cas partout dans le monde. Le stationnement en stations doit certes être privilégié mais ne répond pas à tous les besoins. D'ailleurs le Mongy actuel le permet sans que cela ne pose de problème.

#### Lignes de BHNS

- Là encore, la vitesse commerciale aux heures de pointe est un élément essentiel. Le dossier envoyé par la MEL à l'automne 2021 indique que les futurs BHNS auront une vitesse moyenne de 19.2 à 19.4 km/h. Chaque km/h de gagné améliore la performance et l'attractivité du réseau. Les BHNS n'auront cette efficacité que s'ils ont une **priorité absolue aux carrefours**, avec des couloirs dédiés, et avec des traversées limitées de passages piétons. Les règles de circulation doivent être

les mêmes qu'un tram. Il nous semble ainsi essentiel de **viser également 20 km/h pour ces lignes de BHNS**. C'est possible, comme par exemple avec les BHNS Busway à Nantes (21.5 km/h de moyenne, qui sert d'ailleurs de photo-modèle page 35 du dossier !) et TVM en Val-de-Marne (22 km/h).

- Le chiffrage des projets fait ressortir un coût de environ 5 M€ par kilomètre, ce qui est plutôt faible (la plupart des projets de BHNS sont autour de 10 M€/km). Les travaux sont-ils à la hauteur des performances promises ? Ne risque -t-on pas de se retrouver avec juste deux Lianes (concept notoirement insuffisant) de plus ?
- Concernant la motorisation, au vu des différentes études existant sur ce sujet, le plus pertinent aussi bien économiquement qu'écologiquement est un système de trolleybus à batteries permettant de prendre le relais sur les portions non électrifiées (système en cours d'adoption à Berlin). Les systèmes à hydrogène seraient à l'inverse les plus coûteux et les plus inadaptés.

### **Voiries, signalisation**

Que cela soit pour le tram ou les BHNS, l'efficacité et l'attractivité de ce nouveau réseau n'aura lieu qu'avec une insertion soignée sur l'ensemble des voiries concernées. Les **circulations piétonnes** doivent être étudiées avec grand soin, avec notamment une **signalétique continue** entre les différents lieux d'arrêts en correspondance (TER, métro, tram, bus) pour que les correspondances soient efficaces et accessibles. Les **circulations cyclables** en site propre, et avec un revêtement de bonne qualité (enrobé), doivent aussi être impérativement prévues sur toutes les voiries réaménagées et être continues, avec également de meilleures possibilités de stationnement vélo à proximité de chaque arrêt.

### **Conclusion : un avis favorable si la mise en oeuvre est efficace**

L'UVN émet donc un avis favorable aux projets soumis à la concertation préalable à sous réserve :

- d'une étude renforcée des points de maillage, en particulier de la desserte de Lille Flandres,
- d'une conception dès le départ efficace pour que les trams et BHNS bénéficient sur l'ensemble de leur parcours de priorités absolues aux carrefours permettant d'atteindre les 20 km/h de vitesse commerciale aux heures de pointe,
- et d'un travail approfondi sur les voiries concernées par le projet pour favoriser l'ensemble des mobilités douces.

### **Tram Lille**

- *Tracés dans Lille.* **Le pôle majeur de correspondances est Lille Flandres**.... et pas Lille Europe. Il nous semble important d'étudier une option avec la **desserte de Lille Flandres** par les lignes du futur réseau, par la place des Buisses puis l'Avenue Willy Brandt vers Lille Grand Palais. Les passagers venant de Wambrechies ou des stations à proximité de la Citadelle doivent pouvoir ainsi être en correspondance pratique avec la ligne 1 du métro.
- Considérer que « Lille Europe et Lille Flandres c'est un seul pôle de correspondance » ne convient absolument pas. Il y a 400 m à faire à pieds entre les deux, nul ne saurait accepter cela sur des trajets à faire au quotidien !
- Plutôt que de contourner tout le Vieux Lille le long du périphérique, il aurait été plus judicieux de passer par le centre du Vieux Lille, qui est éloigné de toute desserte pratique. Ce qui permettrait aussi un accès plus court vers la Gare.... mais les rues du Vieux Lille rendent cela délicat.
- L'UVN considère enfin qu'un passage des lignes de trams par République en surface, bien que préférable en terme de quartiers desservis, serait dommageable car le trafic serait interrompu à chaque manifestation devant la Préfecture. L'idéal serait un passage par le centre en souterrain pour échapper à ces perturbations, mais à défaut il vaut mieux contourner le centre comme prévu dans le projet.
- *Tracés vers Wambrechies, Haubourdin, Seclin* Nous sommes aussi favorables à ces lignes. Il est

important de prévoir le raccordement de la ligne de Wambrechies sur l'ancienne ligne Lille-Comines (en rejoignant à terme la gare de Comines Belgique).

### Tram Roubaix

- *Efficacité.* Le point essentiel pour le tram est d'atteindre une bonne vitesse commerciale (20 à 22 km/h) avec une **priorité absolue aux carrefours**. Ce n'est pas toujours le cas du Mongy, qui s'arrête puis repart à chaque carrefour, d'où une perte de temps et d'énergie. Toutes les nouvelles lignes de tram devront aussi être conçues pour l'efficacité.
- Pour la traversée de Wattrelos nous préférons un tram, qui a plus de potentialités pour l'avenir. Cependant nous ne voyons pas pourquoi il ne pourrait pas utiliser la Rue Carnot en reportant la circulation automobile vers l'extérieur de la ville. De prime abord un BHNS (qui risque de ne pas être HNS dans cette rue justement...) nécessite plus de place en largeur qu'un tram guidé par ses rails...

### BHNS Lille – VdA

- Nous privilégions le **maillage du réseau**. C'est une très bonne chose que la ligne Villeneuve – Lille atteigne, au delà de République, le métro 2 et Euratechnologies.
- On nous vante la fiabilité des temps de parcours mais aucune mesure particulière ne semble prise pour éviter les encombrements du mois de Décembre à Lille ou ceux autour de V2 lors des matchs ou lors d'événement commerciaux...
- Le passage par République pose un problème de fiabilité car cette ligne sera interrompue par la Police à chaque rassemblement de protestation devant la Préfecture... Il nous paraît indispensable de prévoir que le tracé du BHNS soit « sanctuarisé » pour éviter comme actuellement de trop nombreuses interruptions.
- Le Pont de Tournai constitue un point dur fréquemment engorgé de voitures. Il n'est pas pensable de le conserver tel quel, et une simple régulation des feux ne résoudra pas le problème. Il est nécessaire de prévoir un pont supplémentaire réservé au BHNS, sinon... ce ne sera pas un BHNS !
- Quels travaux sont concrètement prévus Bd de la Liberté ? Et sur le Boulevard de Tournai récemment réaménagé pour le Grand Stade ?
- Puisqu'une correspondance est prévue à la station de métro Triolo, il est souhaitable que la ligne de BHNS passe Rue Trudaine (desserte du Collège en prime). Sinon il y aura 300 m à faire à pieds, ce n'est plus une « correspondance ».

### BHNS VdA – Marcq

- Il nous paraît nécessaire de prévoir une vraie connexion piétonne entre Époux Labrousse et Pont de Bois (voire... une nouvelle passerelle ? pas prévu pour l'instant), ainsi qu'un passage plus direct par l'avenue Coty et le parking de la grande surface, qui ferait gagner du temps et permettrait de desservir le quartier Coty...