

## Komen er nieuwe tramlijnen in Rijsel, Roubaix en Tourcoing?

Van 21 februari tot 5 april konden de inwoners van de Rijselse metropool hun mening geven over de geplande bouw van nieuwe tramlijnen in en rond Rijsel, Roubaix en Tourcoing. De metropool heeft de ambitie tegen 2030 zowat 50 km nieuwe tramlijnen met 90 nieuwe haltes aan te leggen en 85 nieuwe tramstellen aan te kopen voor een gezamenlijk bedrag van ongeveer 1,5 miljard euro. Samen met het bestaande netwerk van trein-, metro-, tram-, en busverbindingen — dat onderwijl ook gemoderniseerd en verstevigd wordt — moeten de nieuwe tramlijnen de sociale, ecologische en economische ambitie waarmaken het aandeel van het openbaar vervoer in de verplaatsingen van reizigers van 11 naar 20% te verhogen.

Gaat het ditmaal lukken, vragen sommigen zich af, denkend aan eerdere projecten, zoals de tram-trein in de jaren 2000 of, kort daarop, het *Réseau Express Grand Lille (REGL)* van de toenmalige regio Nord-Pas de Calais. Kan de *Métropole Européenne de Lille (MEL)* haar achterstand inhalen ten overstaan van andere grote en middelgrote Franse steden, waar sinds jaren blitse trams door heraangelegde straten rijden? En ook, in het bijzonder voor de lezers van deze publicatie: wat kan de toekomstige tram bieden voor de reiziger die uit België komt?

De metropool loopt niet achter, en beschikt nu al over een stevig openbaar vervoersnet, antwoordt men in Rijsel, want de volautomatische metro VAL, waarvan de eerste lijn van 1983 dateert en de recentste van 2000, en de bestaande trams op de *Grand Boulevard* zorgen nu al voor een frequente bediening van de stadscentra, de universitaire campussen, de grote ziekenhuizen, meerdere grote voorzieningen waaronder het stadion, en ook meerdere stations. De modernisering van de VAL heeft inderdaad wat op zich laten wachten — de vervanging van het ooit zeer innovatieve besturingssysteem bleek moeilijker dan gedacht — maar verwacht mag worden dat de nieuwe en grotere metrostellen (52 meter in plaats van 26), waarvan er een aantal in de stelplaats *Quatre Cantons* al op de sporen staan, over een goed jaar de verlengde stations van lijn 1 kunnen bedienen, waarna de aldus vrijgekomen metro's de frequentie op lijn 2 gaan verhogen. Omstreeks 2030 krijgt ook de *Mongy*, want dat is de troetelnaam van de tram op de *Grand Boulevard*, nieuwe tramstellen, groter en met meer comfort, ter vervanging van het bestaande materiaal dat uit 1994 dateert — en daarmee in feite nog jong is in vergelijking tot de bij wijze van spreken historische trams die tot vandaag in Antwerpen en Brussel rijden.

De nieuwe tramlijnen moeten het bestaande netwerk verder uitbouwen, door gemeenten en wijken te bedienen die zich vandaag nog moeten behelpen met een bus. Daarbij werden belangrijke keuzen gemaakt die de slaagkansen van het project moeten verhogen. De tramtechnologie is zowel lokaal als (inter)nationaal een beproefde technologie, waarrond veel ervaring bestaat. In tegenstelling tot de vroeger geplande tram-trein rijden de trams enkel op de — volledige heraangelegde — straten zodat het project enkel de metropool en de gemeenten nodig heeft, maar niet de SNCF en de regio *Hauts-de-France*, met wie wel blijvend wordt samengewerkt voor de integratie van tarieven en reiskaartjes. Bovendien — wat niet de minste van de eigenschappen is — gaat het toekomstige netwerk evenzeer over Roubaix, Tourcoing en de aangrenzende gemeenten als over Rijsel en haar periferie. Voor één keer zijn Roubaix en Tourcoing meer dan alleen maar een mogelijke uitbreiding van een in essentie op Rijsel gericht netwerk.

### trajecten

Het openbaar overleg dat de MEL met de medewerking van de Nationale commissie voor Openbaar debat heeft georganiseerd (*Commission nationale du Débat public, CNDP*) had tot doel bij de bevolking te onderzoeken waarover er consensus of in tegendeel onenigheid bestaat, welke

obstakels er rijzen, en welke elementen nader onderzocht moeten worden. Daartoe heeft de CNDP twee procesbewakers aangesteld (*garants de la concertation*) die hebben toegezien op het verloop van het overleg en adviezen hebben geformuleerd voor verdere onderzoekstaken die een toekomstige beslissing kunnen staven. Voor een tramproject wordt uiteraard vooral gedebatteerd over de voorgestelde trajecten, en het is op dat vlak dat de slaagkansen niet overal dezelfde zijn. In samenspraak met de gemeenten heeft de MEL zowel voorkeurtrajecten als varianten aan de bevolking voorgelegd, en soms zelfs enkele onderzochte maar niet haalbaar bevonden alternatieven. Op die manier heeft ze het debat mogelijk gemaakt voor de tramlijnen in en rond Roubaix en Tourcoing, en voor de lijn ten noorden van Rijsel, naar Saint-André, Marquette en Wambrechies. Ze heeft dat slechts in geringe mate kunnen doen voor de lijnen ten westen en ten zuiden van Rijsel (naar Haubourdin, respectievelijk Wattignies), omdat de keuzemogelijkheden er beperkter zijn, en ze heeft dat helemaal niet kunnen doen voor de lijnen in Rijsel, omdat het stadsbestuur dat niet heeft gewild. Alhoewel het vooral in Rijsel is dat zich de belangrijkste vragen stellen, heeft de stad niet gewenst dat de burgers (van Rijsel zelf, en van de andere gemeenten) er meningen over hebben. In de Franse institutionele en politieke context restte de metropool geen andere mogelijkheid dan die gemeentelijke beslissing te aanvaarden.

De technische diensten van de MEL zetten nu de voorbereidende stappen voor de technische studies die in 2023 worden uitbesteed. Het is een complexe taak, waarbij de straten worden hertekend met de sporen en haltes erin, terwijl met de gemeenten ook moet worden samengewerkt om antwoorden te formuleren op de vragen die de procesbewakers van het Openbaar overleg hebben gesteld. Pas daarna komt er het eigenlijke openbaar onderzoek (*enquête publique*), de ultieme administratieve scheidsrechter van het project. Het lijkt niet onmogelijk dat het ontbreken van een echt debat in Rijsel zich op dat moment gaat wreken. Dan komen we misschien tot de situatie dat twee derde van het tramnet van Roubaix en Tourcoing kan worden gerealiseerd — de lijn naar Wattrelos in het noordoosten ligt wat moeilijker, waar men moet kiezen tussen een moeilijk traject door het centrum en een makkelijker in de periferie — terwijl het tramnet in en rond Rijsel in de startblokken blijft steken. De lijnen rond Rijsel aanpakken wanneer er over Rijsel zelf geen eensgezindheid bestaat lijkt moeilijk, tenzij men zich ertoe zou beperken de lijnen naar Wattignies in het zuiden en Haubourdin in het westen met elkaar te verbinden, met in Porte des Postes een overstapmogelijkheid op de VAL.

## België

Voor de verplaatsingen van België *naar* de metropool zal het toekomstige tramnet weinig te bieden hebben. Voor de verplaatsingen *in* de metropool is het zeker interessant, maar de MEL overweegt geenszins aan de toekomstige haltes grote parkeervoorzieningen te bouwen. Dergelijke voorzieningen bestaan al, en worden versterkt, nabij de trein- en metrostations. Tramreizigers worden verwacht te voet of per fiets te komen, of over te stappen van de bus. Alleen een verbetering van de grensoverschrijdende bus- en vooral treinverbindingen kan de verplaatsingen van en naar België vergemakkelijken. Ideaal zou zijn op korte termijn zowel de snelheid als de prijszetting van de grensoverschrijdende treinen te verbeteren (de infrastructuur en het rollend materieel zijn immers aanwezig), en ze op langere termijn in de toekomstige *Service Express Métropolitain (SEM)* op te nemen. Sinds 2019 en de nieuwe mobiliteitswet (*Loi d'orientation des mobilités*) werken de Franse Staat, de SNCF en de betrokken regio's en metropolen (een tiental) samen voor de uitbouw van grootstedelijke treindiensten, enigszins vergelijkbaar met de Parijse RER. Het streefjaar is... 2040. Nadat de wenselijkheid werd vastgesteld (*études d'opportunité*) wordt nu de haalbaarheid onderzocht (*faisabilité*). De bedragen die nodig zijn om het project uit te voeren, met daarin de hoger vermelde REGL en een ondergronds station in Lille-Flandres, zullen in alle geval van een andere grootte-orde zijn dan wat nu door de MEL voor haar nieuwe tramlijnen is voorzien. De bewoners aan Belgische kant kan ik dus enkel aanraden de bestaande grensoverschrijdende treinen en bussen te gebruiken (die laatste bestaan vooral aan Waalse kant),

voor hun verbetering te ijveren (de buslijnen verlengen, de frequenties verbeteren, de prijszetting vereenvoudigen) en bij hun overheden en vervoersbedrijven aan te dringen de grensoverschrijdende kansen te grijpen die de uitbouw van de *Service Express Métropolitain* ook aan Belgische zijde kan bieden.

Jef Van Staeyen