

La Métropole Européenne de Lille veut tripler son réseau de tramway

Du 21 février au 5 avril derniers, la Métropole Européenne de Lille (MEL) et la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) ont conduit une concertation préalable à la construction d'un important réseau de nouvelles lignes de tramway, tant autour de Roubaix et Tourcoing que de Lille. À l'horizon 2030, ces lignes devront compléter le réseau existant, fait de trains, de métros, de tramways, de bus et de vélos de partage. Pour un montant d'environ 1,5 milliards d'euros, quelque 50 km de lignes et 90 arrêts devront être construits, et 85 rames de tram achetées. L'objectif est tant social qu'écologique et économique, dans une métropole qui s'est donné pour ambition d'augmenter la part des transports en commun dans les déplacements des personnes de 11 à 20 %.

Est-ce que cette fois, ce sera la bonne, se demandent certains, pensant aux tentatives précédentes, dans les années 2000, de créer un réseau de trams-trains, ou au projet de Réseau Express Grand Lille (REGL), porté quelques années plus tard par feu la région Nord-Pas de Calais. La métropole lilloise, n'est-elle pas en retard par rapport aux dizaines de villes françaises, grandes et moyennes, dont les rues sont fréquentées par des rames rutilantes de tramways modernes, y ajoutent-ils. Et aussi, pour cette revue: quels peuvent en être les atouts transfrontaliers?

La métropole a déjà son réseau de transports en commun structurant, aime-t-on répondre à Lille: le métro automatique, le VAL, dont la première ligne date de 1983 et la plus récente de 2000, et le tramway dénommé Mongy desservent déjà de façon régulière les centres-villes, les pôles universitaires, les grands hôpitaux, plusieurs grands équipements dont le stade, et plusieurs gares. Certes, pour la modernisation du VAL il a fallu patienter — le remplacement du système de pilotage automatique qui lors de sa création a été le plus innovant s'est avéré plus difficile qu'attendu — mais on estime que d'ici une bonne année les nouvelles rames (qui commencent à remplir les voies de garage aux ateliers des Quatre Cantons) desserviront les stations agrandies de la ligne 1 (52 mètres au lieu de 26) et que les rames ainsi récupérées augmenteront les fréquences sur la ligne 2. Quant au Mongy, il recevra aux alentours de 2030 de nouvelles rames plus vastes et confortables, alors que, construites en 1994, elles sont encore jeunes quand on les compare au matériel vétuste qui continue de circuler sur certaines lignes en Belgique.

C'est en s'appuyant sur cet acquis que la MEL veut renforcer son réseau et desservir des villes et des quartiers qui jusque là doivent se contenter de lignes de bus. Quelques choix de base faciliteront la réussite. À la différence des projets de trams-trains, les trams ne circuleront que dans les rues, certes entièrement réaménagées, ce qui simplifie grandement tant les questions techniques que de maîtrise d'ouvrage: l'affaire concerne la MEL et les villes, mais plus la SNCF ou la Région, avec lesquelles il sera toutefois nécessaire de continuer à s'entendre pour des questions telles la billetterie. La technologie du tram est une technologie éprouvée et maîtrisée, tant au niveau (inter)national que local. Enfin, ce qui n'est pas la moindre des différences, ou le moindre des atouts, le réseau projeté se construira sur l'agglomération de Roubaix et Tourcoing comme sur celle de Lille, alors que tant de projets précédents ont considéré Roubaix et Tourcoing comme une extension possible d'un réseau orienté sur Lille.

itinéraires

Une concertation n'a pas pour objectif d'approuver ou de refuser un projet ficelé, mais d'identifier les consensus, les désaccords, les obstacles éventuels et les éléments à approfondir. Pour ce faire, la CNDP a désigné deux garants de la concertation, qui veillent à la qualité de celle-ci, et formulent des préconisations pour des études, des enquêtes ou des données supplémentaires susceptibles de mieux fonder une décision. On comprendra que pour un futur tram, la question dont on débat est

surtout celle des itinéraires. Et c'est là que les perspectives de réalisation peuvent différer. En accord avec les villes, la MEL a proposé des itinéraires de référence — le meilleur choix, selon elle — et des variantes, voire des itinéraires "étudiés mais non retenus". Une façon de permettre le débat. Elle a pu ce faire pour le réseau sur Roubaix et Tourcoing, et pour la ligne au nord de Lille, vers Saint-André, Marquette et Wambrechies. Elle n'a pu le faire (ou seulement très marginalement) pour les lignes lilloises vers Haubourdin (l'ouest) et Wattignies (le sud), pour la simple raison qu'il n'existe pas vraiment de variantes, et elle n'a pu le faire sur Lille même... parce que la municipalité s'y est opposée. Bien que c'est sur Lille que se posent les questions d'itinéraire les plus fortes, la Ville n'a pas souhaité que les citoyens (de Lille ou des communes voisines) puissent en débattre. Dans le contexte politique et administratif français et local, la MEL n'a eu d'autre choix que de s'aligner.

Courant 2023, les services techniques de la MEL comptent lancer les études de maîtrise d'oeuvre — un travail complexe qu'ils préparent d'ores et déjà, et qui conduira à redessiner les rues avec les voies et les arrêts — tandis qu'ils travaillent avec les villes pour donner suite aux préconisations des garants. Tout cela devra conduire aux enquêtes publiques, véritables arbitres administratifs de tout projet. Il n'est pas impossible qu'à cette occasion l'absence de débat sur Lille finisse par se venger. Une fois n'est pas coutume, on verrait se réaliser relativement aisément les deux tiers du réseau sur Roubaix et Tourcoing, et trébucher les autres lignes, car on voit mal comment faire fonctionner des morceaux de ligne autour de Lille quand on n'a pas su décider sur quoi les raccorder — sauf à lier la ligne vers Wattignies uniquement à celle vers Haubourdin en assurant des correspondances avec le VAL. Une réserve doit également être formulée pour la ligne de Roubaix vers Wattlelos (au nord-est), où le choix se présente entre un itinéraire performant mais très difficile par le centre ville, et celui en périphérie plus facile mais sans grand intérêt.

Belgique

Les voisins belges ne devront pas compter sur le futur tramway pour leurs déplacements *vers* la métropole. Pour leurs déplacements *dans* la métropole il peut être intéressant, mais la MEL ne compte pas créer de vastes capacités de stationnement auprès des arrêts du tram — elle facilitera au contraire la marche à pied et le vélo pour s'y rendre. Ce type d'offre de stationnement existe et sera conforté auprès des gares et de certaines stations de métro. Hormis l'amélioration des lignes de bus transfrontalières, le bonheur des belges passera par l'amélioration des lignes de train. À court terme, leur vitesse commerciale et la tarification mériteraient d'être améliorées, et à plus long terme elles devraient pouvoir être intégrées dans le futur Service Express Métropolitain (le SEM). Depuis 2019 et la Loi d'orientation des mobilités, l'État, la SNCF, les régions et une dizaine de métropoles travaillent à la mise en place de services ferroviaires comparables à des RER... à échéance 2040. Les études d'opportunité sont réalisées, ce celles de faisabilité sont en cours. Des sommes autrement plus élevées que pour le tram sont en jeu, et le REGL avec sa gare souterraine à Lille Flandres fait partie du projet. Je ne peux donc qu'encourager les Belges à utiliser les trains et bus transfrontaliers existants, à oeuvrer pour leur amélioration à court terme (prolonger les lignes de bus, réguler les fréquences, simplifier les tarifications), et à pousser leurs autorités ferroviaires et de la mobilité à saisir l'opportunité quand le "chantier SEM" s'approchera de la frontière.

Jef Van Staeyen