

BILAN DE LA CONCERTATION

—
Concertation préalable décidée au titre de l'article L
121-8

Projets de lignes
de tramways sur

LILLE et sa couronne

et

L'agglomération de ROUBAIX
TOURCOING

Du 21 février au 5 mai 2022

Garants :
Christophe BACHOLLE & Jean-Claude RUYSSCHAERT

Remis le 5 mai 2022



Sommaire

Sommaire.....	3
Avant-propos.....	5
Synthèse.....	5
Les enseignements clef de la concertation.....	5
Les principales demandes de précisions et recommandations des garants.....	6
Introduction.....	7
Le projet, objet de la concertation.....	7
La saisine de la CNDP.....	12
Garantir le droit à l'information et à la participation.....	13
Le travail préparatoire des garants.....	14
Les résultats de l'étude de contexte.....	14
L'élaboration du dispositif de concertation :.....	15
Avis sur le déroulement de la concertation.....	17
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?.....	17
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	18
Les interpellations citoyennes.....	18
Synthèse des arguments exprimés.....	21
Concernant l'opportunité.....	21
Le réseau ferroviaire comme alternative et comme complément (gares et connexion).....	21
Concernant les nuisances.....	23
Concernant l'insertion des lignes dans le tissu urbain.....	23
Concernant le transfert modal de la route vers les TC.....	24
Concernant la liaison Lille-Commines.....	24
Le projet de tramway Roubaix Tourcoing.....	26
Le tracé de référence et les variantes.....	27
La branche Wattrelos.....	28
Le prolongement du tramway actuel (Le Mongy) jusqu'à la gare de Tourcoing.....	31
Le tracé du projet de tramway du pôle métropolitain de « Lille et sa couronne ».....	32
Le Secteur Nord :.....	32
Le terminus de la ligne.....	33
Le tracé dans St André et Wambrechies.....	34
Le secteur ouest.....	36
Le secteur Sud.....	37
Secteurs Lille-Centre et Lille-Gares.....	39
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet.....	47
Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées.....	48
Liste des annexes.....	52
Rapport de la concertation préalable L121-8/ Lignes de tramways sur Lille et sa couronne et sur l'agglomération de Roubaix-Tourcoing	3

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garants de la concertation préalable. Il est communiqué par les garants dans sa version finale le 5 mai 2022 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement) participation.lillemetropole.fr

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Synthèse

Les enseignements clef de la concertation

La concertation a montré que ce projet de lignes de tramways était désiré et attendu parfois avec impatience. Cependant certains tronçons (ou absence de tronçons) du réseau projeté ont fait l'objet de controverses très vives, montrant ainsi l'implication du public dans le débat.

Ce projet de tramways doit d'articuler avec un autre projet à plus grande échelle : le projet bien moins avancé d'étoile ferroviaire porté par la SNCF sur le même territoire. Ce décalage temporel entre les deux projets a été très préjudiciable à la bonne compréhension du projet de tramways par le public. Ceci en raison de la difficulté d'en appréhender la pertinence dans la mesure où la vision du maillage ferroviaire et du réseau métropolitain demeurerait floue.

Si les tracés de référence proposés par le maître d'ouvrage et les variantes ont pu faire l'objet d'analyses critiques par le public, argumentant en faveur ou en défaveur de tel tracé, quelques sujets sont apparus plus polémiques ou justifiant des précisions complémentaires du porteur de projet :

Il en est notamment ainsi pour la ligne du « pôle Lille et sa couronne » du choix du terminus de Lille Europe et non à Lille Flandres, de la desserte du centre ville ou du tracé le long de la Deûle, de la desserte de Wattrelos pour la ligne du « pôle Roubaix Tourcoing ».

Les débats ont pu être de nature à remettre en cause des orientations ou des décisions votées par le conseil communautaire, remise en cause pas facile pour le maître d'ouvrage, mais ces ré interrogations sont le propre d'une concertation préalable.

Les principales demandes de précisions et recommandations des garants

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

1.Fournir les prévisions de trafic justifiant de l'opportunité du tramway sur la section Wattgnies-Seclin, au regard de la concurrence de la desserte ferroviaire actuelle ou future.

2.Préciser l'impact sur la fréquentation attendue de la ligne du pole Lille et sa couronne des ruptures de charge et de l'allongement des temps de correspondance pour les usagers et des différences de potentiel de population desservie dans l'hypothèse d'un terminus à Lille Europe plutôt qu'à Lille Flandres.

3.Préciser les données de population et d'emploi actuelles et futures à desservir par le tracé le long de la Deûle du tramway, réaliser une étude comparative multi critères entre le tracé de référence et une variante empruntant le Boulevard Vauban entre la place Tacq et la Citadelle, apporter une réponse argumentée aux contre propositions de desserte du centre ville de Lille et préciser les évolutions futures pour desservir cette zone centrale.

4. Préciser les fréquentations prévisibles selon les différents tracés de la branche Roubaix Wattrelos interrogeant l'opportunité d'une liaison transfrontalière avec le réseau ferré belge via Hersaux (en y intégrant la population étudiante se déplaçant vers l'université de Tournai).

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

1.Rendre publique la décision du maître d'ouvrage par le biais d'une réunion publique, où le porteur de projet rendra compte des enseignements tirés de la concertation et justifiera ses choix.

2.Mettre en place, par ligne de tramway une structure pérenne de concertation devant laquelle seront débattues les conclusions des différentes études à chaque étape du projet.

3. Assurer sous l'égide des maires concernés, les conditions d'une concertation locale avec les riverains dans chaque secteur contraint par le passage du tramway (largeur de rue restreinte).

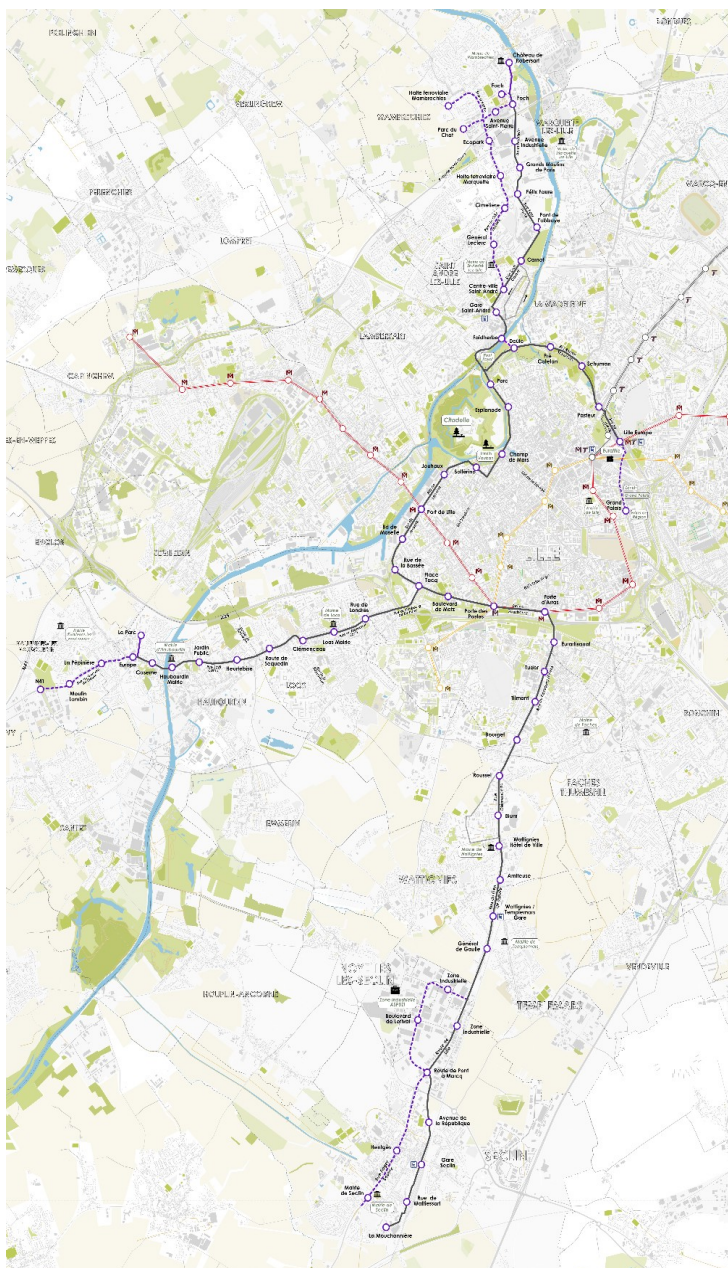
Introduction

Le projet, objet de la concertation

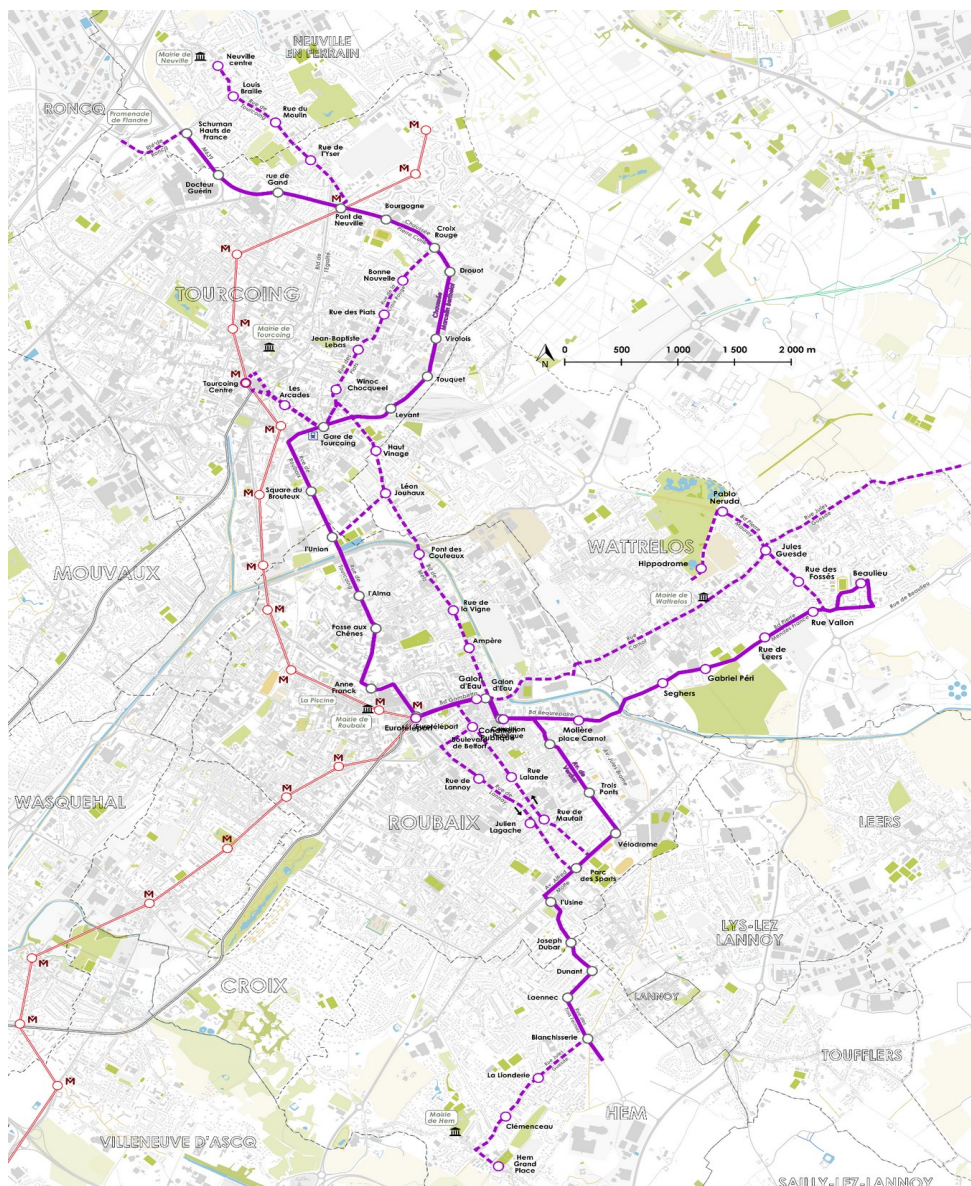
Responsable du projet et décideurs impliqués :

- La Métropole Européenne de LILLE, autorité organisatrice des transports sur la métropole de Lille et maître d'ouvrage des projets.
Elle détermine la politique de la mobilité sur le territoire métropolitain et les évolutions du réseau de transports collectifs. C'est l'entité pour laquelle sont réalisés les projets, qu'elle pilote, conçoit et met en œuvre.
- Le groupement EGIS/Gautier-Conquet assure une mission d'assistance auprès de maître d'ouvrage
- ILEVIA est l'appellation du réseau de transport de la métropole (2 lignes de métro, 2 lignes de tramway et 91 lignes de bus)
- KEOLIS est l'exploitant du réseau dans le cadre d'une concession de service public dont l'échéance est fixée au 31 mars 2025
- les 25 villes concernées par les projets soumis à concertation : Elles participent au pilotage et à la définition des projets et sont compétentes en matière d'urbanisme, d'aménagement et de règlement de la voirie (stationnement, espaces verts etc)
- Le conseil régional et SNCF Réseau, respectivement autorité organisatrice de la mobilité et gestionnaire du réseau TER sont concernés par les connexions du réseau ferroviaire et de transports en commun métropolitains

Carte des projets



Ligne du Pole Lille et sa couronne (source Mel)



tracé ligne Roubaix Tourcoing (source MEL)

Objectifs du projet selon le porteur de projet

- Faire face aux besoins de transport liés au développement de la Métropole (115 000 habitants et 80 000 emplois nouveaux à l'horizon 2035) en proposant de nouvelles liaisons dans les zones denses et un réseau maillé
- Viser une mobilité plus durable avec un objectif d'usage des transports collectifs passant de 11 à 20% et du vélo de 1,5 à 8%,
- Réduire la pollution en minimisant le volume de trafic automobile quotidien par un report modal de la voiture vers les TC
- Contribuer à la rénovation urbaine et au désenclavement des quartiers engagés dans le cadre du nouveau programme de renouvellement urbain adopté en Décembre 2019

Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat

Le projet de tramway du pôle Roubaix Tourcoing est constitué :

- D'une **ligne de Neuville en Ferrain à Hem** de 14 km de long et de 28 stations avec différentes variantes de tracé ;
- d'une **ligne de Roubaix à Wattrelos** de 5,2 km et desservant 9 stations (une variante sous forme de BHNS de 5,7 km desservant 18 stations est proposée en variante)

La fréquence prévue est de 5 à 7 minutes en heure de pointe selon les lignes.

Ce projet est complété par **une extension de la branche T** du tramway (Mongy) actuel vers la gare de Tourcoing. Quatre variantes sont proposées sans qu'aucun tracé de référence n'ait été arrêté à ce jour.

Le projet de tramway du pôle Lille et sa couronne est constitué de quatre branches

- **Un axe nord** sur un linéaire de 5 km et desservant 9 stations de Wambrechies à Saint André lez Lille avec 4 variantes décrites; (terminus sur l'avenue du M^I Foch ou au parc d'activités du Chat, variante par la rue du gl Leclerc et rue d'Ypres à St André et Marquette lez Lille, variante de franchissement de la Deule)
- **un axe ouest** sur un linéaire de 4,8km desservant 9 stations d'Haubourdin à la place Tacq, avec une variante vers un terminus à Halennes lez Haubourdin (N41);
- **un axe sud** de 10,1 km et desservant 17 stations de Seclin à la porte des Postes (Lille) avec deux variantes pour la desserte de la zone industrielle de Seclin et deux pour la desserte du centre ville de Seclin ;
- enfin **le secteur Lille Centre et Gares** d'un linéaire de 9,2 kilomètres desservant 17 stations sur Lille et la Madeleine avec une variante d'extension vers le Grand Palais (sans variante entre Pont Royal et porte des Postes)

La fréquence prévue en heure de pointe est de 6 minutes

Coût

- Le projet de tramway du pôle Roubaix Tourcoing est estimé à 560 millions d'euros (valeur 2021)
- Le projet de tramway du pôle Lille et sa couronne est estimé à 850 millions d'euros (valeur 2021)

Les coûts des variantes sauf exception ne sont pas précisés

Contexte du projet

Les deux projets soumis à concertation préalable sous l'égide de la CNDP portent sur la création de nouvelles lignes de tramway, desservant d'une part le pôle métropolitain de Roubaix Tourcoing et d'autre part le pôle métropolitain de Lille et de sa couronne.

Ils constituent la déclinaison du Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) adopté par la Métropole en 2019.

Le réseau actuel doit par ailleurs faire l'objet à court ou moyen terme de modernisation (doublement des rames de métro, modernisation du tramway actuel)

Une concertation conduite simultanément par la MEL porte également sur deux projets de lignes de bus à haut niveau de service (Lille Villeneuve d'Ascq et Villeneuve d'Ascq-Marcq en Barœul)

Selon les documents du maître d'ouvrage consultable sur le site Internet de la présente concertation, l'élaboration du SDIT, a fait l'objet d'une concertation par voie électronique ayant recueilli 859 contributions, d'une réunion publique « Fab'MEL » le 13 Mai 2019 et d'une consultation des acteurs institutionnels. Le tracé de ces nouvelles infrastructures a ensuite été arrêté en concertation avec les collectivités locales concernées par la délibération du conseil métropolitain du 28 juin 2019, adoptée avec une quasi unanimité (169 voix pour, 2 abstentions)

Le SDIT comporte 2 volets :

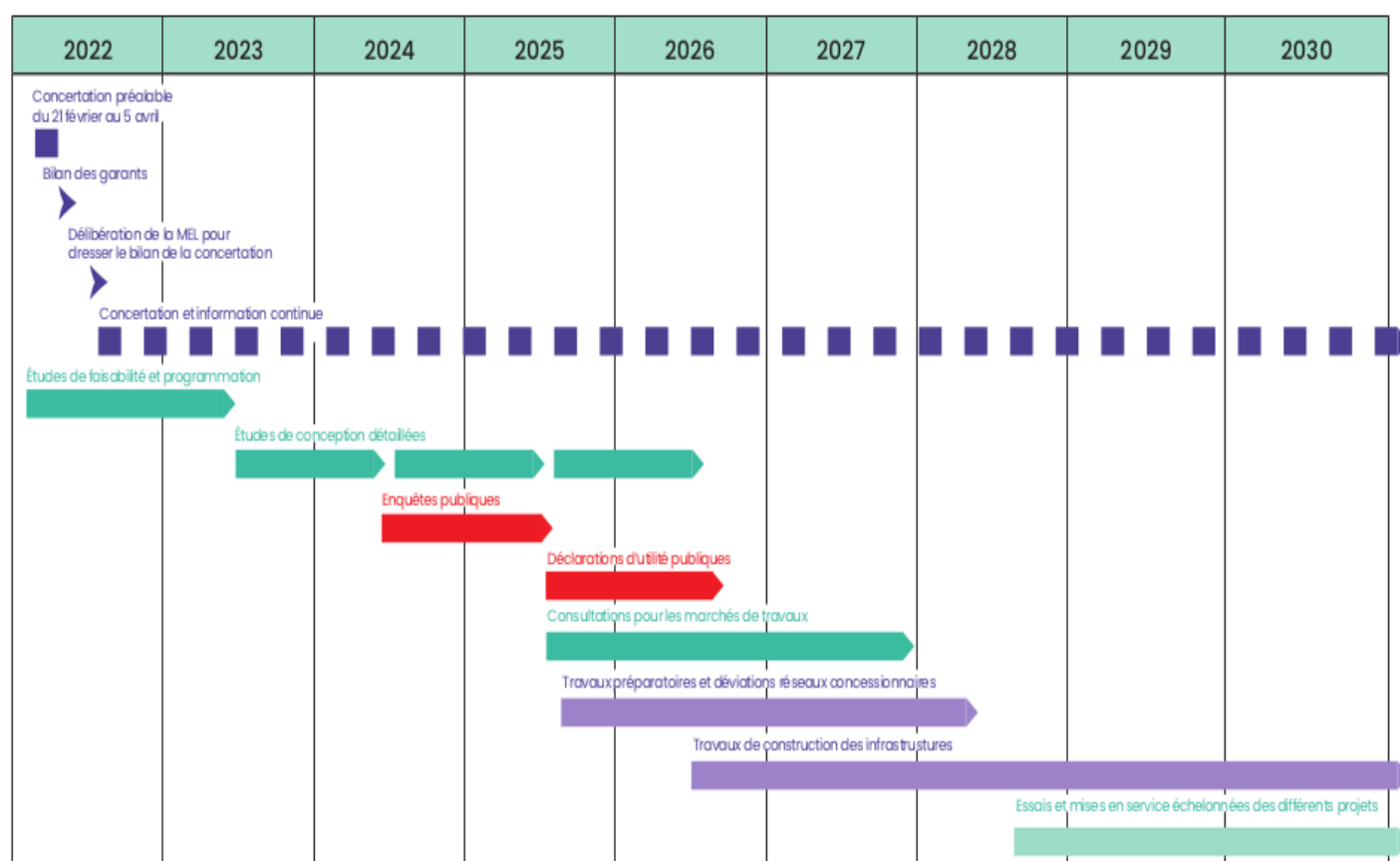
- Le réseau ferré régional ; il s'agit de valoriser la densité de ce réseau pour aller vers un RER à l'échelle de la Métropole et des territoires voisins y compris la partie Belge de l'Eurométropole
- Des nouvelles liaisons en transports collectifs structurants à développer dans une vision hiérarchisée :
 - ✓ Des liaisons en mode lourds de type tramways, **objet de la présente concertation**
 - ✓ Des liaisons à haut niveau de service (BHNS)
 - ✓ Des liaisons express consistant en ligne de bus optimisée

Les deux projets de tramways font donc apparaître un tracé de référence et des variantes proposées par le maître d'ouvrage et soumises à discussion, à l'exception du tracé de la ligne Lille et sa couronne pour lequel aucune variante n'a été proposée dans sa partie centrale.

Ce dernier point avait d'ailleurs déjà fait l'objet de controverse lors de la concertation sur le SDIT

A noter par ailleurs que l'État, le Conseil Régional, la Métropole et SNCF Réseau ont engagé dans le cadre d'un groupe de travail l'élaboration d'un Schéma Express Métropolitain (SEM) de desserte ferroviaire,

Calendrier du projet



Source : Dossier de concertation

La saisine de la CNDP

Contexte de la concertation

La Métropole européenne de Lille a adopté par délibération en date du 28 juin 2019 d'un schéma directeur des infrastructures de transports (SDIT) établissant ses orientations en matière de grandes infrastructures de transports collectifs à l'horizon 2035.

Ce schéma se décline en deux volets relatifs aux grandes infrastructures de transports collectifs en lien avec le territoire métropolitain :

- le réseau ferré régional, assurant un élément constitutif du réseau de transports urbains en articulation avec les réseaux métropolitains
- de nouvelles liaisons métropolitaines de transport en commun, comprenant une vingtaine de projets comme le prolongement du métro, la création de nouvelles lignes de bus circulaires ou de bus express et notamment les deux projets de tramways objet de la présente concertation et les deux projets de BHNS .

Les projets actuels découlent de ce choix politique effectué en 2019, et les tracés de référence proposés par le maître d'ouvrage sont la déclinaison de ce schéma

A l'exception du tronçon Lille Centre -Lille Gares des variantes de tracé sont également présentées et laissent place, à la demande du porteur de projet, au débat. Ce principe de conformité des projets au SDIT ne saurait constituer aux yeux du public ou de différentes institutions un argument suffisant pour justifier le choix d'un tracé, notamment celui concernant Lille Centre, ce d'autant que ce schéma, en l'absence semble-t-il d'information ou de communication publique après son approbation, est resté peu ou pas connu et que les choix faits de ne pas retenir telle ou telle contribution émise lors de la concertation précédant son approbation n'ont pas été explicités et sont restés ignorés.

Décision d'organiser une concertation

Par décisions n 2021.93 et 2021.94, lors de la séance plénière du 7 juillet 2021, la CNPD a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L121-8 du code de l'environnement et a désigné Messieurs Christophe Bacholle et Jean-Claude Ruyschaert comme garants de la concertation, considérant que les deux projets de tramways étaient indissociables et comportaient des impacts significatifs sur l'environnement local et des enjeux d'aménagement du territoire et sociaux économiques majeurs

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du/ de la garant.e qui se trouve en annexe de ce bilan.

Le rôle des garants

Un garant est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la

neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, les garants avaient pour mission d'être particulièrement attentifs à l'équité territoriale et à veiller à mobiliser des publics habituellement peu associés aux prises de décisions

Ils devaient permettre aux deux concertations de se croiser dans des réunions communes et veiller à l'articulation entre une vision macro de la mobilité indissociable des réflexions urbaines structurantes et une vision plus locale de définition et d'insertion des tracés, enfin veiller à ne pas fermer les discussions sur l'opportunité des projets ou les alternatives sans pour autant réaborder tous les points du SDIT

Dans le cadre d'une concertation préalable L 121-8, les modalités de concertation sont définies par la Commission nationale du débat public. Suite à la concertation préalable, une concertation post concertation préalable est mise en place, également sous l'égide d'un ou deux garants CNDP.

Le travail préparatoire des garants

Les résultats de l'étude de contexte

Durant les quelques mois précédant la concertation, les garants ont rencontré ou échangé avec des représentants d'associations d'usagers des transports, de défense de l'environnement, d'habitants ou de comités de quartiers, des institutions socio-professionnelles, des services de l'Etat (en charge notamment des politiques de transport ou de la ville), des étudiants et urbanistes, de la SNCF

Plusieurs points ont pu être dégagés à la suite de ces entretiens, au premier rang desquels une méconnaissance quasi totale des projets appelés à être soumis à concertation, de la part des personnes rencontrées. A l'exception de quelques « sachants institutionnels » ou impliqués dans les structures politiques locales, les associations, entreprises ou établissements divers rencontrés ont tous indiqué ne pas avoir eu d'informations après l'approbation du SDIT en 2019 bien qu'ayant été, pour certains d'entre eux, été sollicités dans le cadre de la concertation de 2019 pour son élaboration. Les sujets ou thèmes suivants ont été considérés comme devant être abordés lors de la concertation :

- L'articulation du réseau de transport métropolitain avec le réseau ferré (TER), leur complémentarité et leur évolution;
- l'articulation avec le réseau des pistes cyclable et la prise en compte du vélo comme moyen de rabattement

- L'intérêt de densifier le réseau cyclable à l'occasion des travaux du tramway
- la desserte ou plus précisément le désenclavement des quartiers populaires, et(ou) en cours de restructuration urbaine,
- les relations entre centre et périphérie, mais aussi la desserte des quartiers en devenir et des grands équipements;
- la congestion des axes routiers et la capacité des transports en commun à la résorber

L'échelle métropolitaine est apparue comme le périmètre pertinent pour aborder les sujets, l'ensemble des publics étant concerné, que ce soit les habitants des quartiers déjà desservis ou devant l'être par les projets ou les publics générant des flux importants (salariés, étudiants, etc)..

L'opportunité et les tracés de ces nouvelles lignes sont (ou auraient pu apparaître) aux yeux de certains comme déjà arrêtés, la concertation ne portant que sur les modalités de mise en œuvre. Pour d'autres la concertation est l'occasion de remettre en débat des décisions sujettes à controverse lors de l'élaboration du SDIT (notamment autour de la desserte du centre de Lille)

L'élaboration du dispositif de concertation :

Les recommandations des garants concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation

Les garants, à l'issue de leur étude de contexte ont été amenés à émettre les recommandations suivantes au porteur de projet en vue de l'élaboration du dossier et des modalités de concertation

le dossier de concertation

Juridiquement chacun des projets de ligne de tramway doit faire l'objet d'une concertation et aurait pu faire l'objet d'un dossier de concertation spécifique.

Considérant que les deux projets répondent aux mêmes objectifs, concourent chacun à la mise en œuvre d'une seule politique de transport et participent chacun à l'amélioration d'un même réseau de transport, les garants ont plutôt souhaité qu'un dossier commun aux deux projets de tramway mais aussi aux projets de BHNS soit constitué dans un souci de clarté pour une appréhension globale par le public facilitée.

Par ailleurs, considérant que le public devait pouvoir se faire une opinion sur l'opportunité et le bien fondé des tracés, les garants ont souhaité que le dossier présente clairement les enjeux auxquels les projets devaient répondre et pour quels objectifs, en deux mots montrer leur finalité et non pas les présenter comme une simple traduction du Schéma Directeur.

le calendrier de la concertation

Il a été arrêté d'un commun accord, prenant en compte un délai suffisant pour que le public puisse être informé, analyser les projets, en débattre en réunion publique et approfondir en atelier débat, avec une contrainte de calendrier lié aux échéances électorales.

- les modalités d'information et de communication sur la concertation

- o Affichages en gare, stations de métro et en facade de bus
- o Affichages par les Relais info services , dans les journaux locaux , en mairies
- o affichage digital sur Facebook , Twitter,LinkedIn et instagram
- o Distribution flyers
- o Diffusions de spots radio , télévision (France Bleue Nord , Metropolis),
- o **un site internet : participation.lillemetropole.fr**

les modalités de mobilisation

Durant la phase de préparation, il est rapidement apparu que le grand public n'avait qu'une très faible connaissance des projets qui allaient être soumis à concertation, voire n'en avait aucune connaissance.

Depuis la concertation sur le schéma directeur des infrastructures de transports et son approbation en 2019, aucune information relative aux projets de transports en commun n'avait été assurée, si ce n'est une série d'articles relatifs à l'annonce par le premier ministre à Lille de l'obtention de la contribution de l'Etat dans le cadre du quatrième appel à projets de transports collectifs en site propre.

Par ailleurs, le projet des lignes nouvelles de transport en commun participant à la requalification de quartiers en rénovation urbaine, il est apparu indispensable, pour toucher un public peu enclin à participer à des réunions publiques ou peu familier des concertations numériques, d'aller au devant des usagers au plus près de leur habitation, de leurs centres d'intérêt.

Ceci a conduit les garants à préconiser la tenue d'ateliers mobiles dans les quartiers concernés, ou en des points stratégiques (pôles de correspondances, gare, etc) permettant de présenter le projet et d'initier un débat.

Ceci sans préjudice des dispositifs classiques d'information et de mobilisation.

les modalités de participation

Malgré les contraintes sanitaires, et les réticences de certains élus pour mettre à disposition des salles dans le cadre de ces contraintes, les garants souhaitaient que les modalités de concertation ne se limitent pas à des réunions publiques virtuelles par visioconférence mais laissent la possibilité de réunions en « présentiel » permettant une meilleure réactivité et des échanges plus fructueux.

Les réunions publiques qui ne pouvaient malgré tout se tenir en « présentiel » devaient permettre évidemment l'intervention du public en distanciel.

La prise en compte des recommandations par le responsable du projet

Les garants ont pu travailler en bonne intelligence avec les services de la Métropole européenne de Lille et leur assistant maître d'ouvrage qui, avec réactivité et professionnalisme, ont recherché avec succès la meilleure façon de répondre à leurs recommandations. Plusieurs réunions de travail dans les locaux de la MEL ou en visioconférence ont permis d'arrêter en commun le dispositif de concertation.

La longue expérience des services de la MEL en matière de concertation et leur maîtrise des outils de la participation ont facilité l'organisation du dispositif.

Le dispositif de concertation :

Le dispositif de concertation est constitué du site Internet de la concertation sur lequel le public pouvait déposer ses contributions de toute nature (questions, critiques, observations), les parties prenantes institutionnelles et les communes pouvaient également y déposer leurs contributions, le maître d'ouvrage pouvant répondre en ligne à tout ou partie de ces contributions. Et par :

- 1 réunion publique d'ouverture (distanciel)

- 7 débats mobiles (interpellation citoyenne)

- 2 réunions publiques (présentiel)

- 7 ateliers-débats (ou ateliers thématiques)

- 1 réunion publique de clôture (distanciel)

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Dès décembre 2021, des articles de presse, notamment dans la Voix du Nord ont fait état du lancement prochain d'une concertation sur les projets de transports en commun de la Métropole.

L'information annonçant la concertation et ses dates a été publiée sur le site Internet de la MEL dédié à la participation le 5 février, soit 17 jours avant le début de la concertation. Cette information a été publiée le même jour sur les réseaux sociaux.

Le dossier de concertation a fait l'objet de plusieurs allers et retours avec les garants avant validation par la commission plénière de la CNDP. Il était clair, complet et compréhensible

En cours de concertation, certains intervenants ont regretté de ne pas pouvoir disposer des données des études « Origine Destination ». le maître d'ouvrage a précisé que ces documents étaient consultables en opendata sur le site de la métropole de même qu'était mis à disposition l'ensemble des documents relatifs au SDIT

Des demandes de précisions ou des questions sur le projet ont été déposées sur le site de la concertation. Une partie d'entre elles a pu recevoir une réponse appropriée de la part du Maître d'ouvrage au cours de la concertation. On peut toutefois regretter que pour une autre partie d'entre elles ces réponses n'aient été apportées que plus tardivement, après la période de concertation.

Compte tenu de l'état d'avancement des projets, nous considérons que l'information a été claire, transparente, aussi complète qu'elle peut l'être à ce stade des études et de nature à permettre à chacun formuler un avis argumenté.

Nous considérons que le public a pu y avoir accès, que les informations fournies par le maître d'ouvrage étaient objectives et que le droit à l'information a été respecté.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Durée de la concertation

La concertation a duré six semaines, du 26 février au 5 avril, hors périodes de vacances scolaires donc. Cette durée de concertation a été décidée, en accord avec les garants, afin de ne pas empiéter sur la fin de la période électorale. Certaines personnes ont critiqué cette durée en la jugeant trop courte.

Pour les garants, le dispositif de concertation très dense avec de nombreuses réunions à des dates rapprochées a permis au contraire une mobilisation dynamique tant du public que des parties prenantes. Un calendrier plus étalé dans le temps aurait pu avoir pour conséquence une participation moins active.

Les interpellations citoyennes

Quatorze débats mobiles ou interpellations citoyennes ont été tenus, une présence étant assurée par le maître d'ouvrage sur différents sites (marchés, sorties d'école, différentes stations de métro, parvis de la Gare Lille Flandres etc), au cours desquels ont pu être diffusés 2800 plaquettes d'information sur les projets aux usagers et commerçants riverains. Si ces manifestations ont permis d'informer sur les projets et d'annoncer les dates des réunions publiques et ateliers débats à venir en incitant à y participer, force est de reconnaître qu'à quelques exceptions près elles n'ont pas permis d'engager sur site un véritable débat ou de recueillir un avis argumenté sur les projets.

La plate forme participative citoyenne

La Métropole Européenne de Lille est dotée d'un site institutionnel (<https://www.lillemetropole.fr>)

Ce site apporte une information sur l'ensemble des projets et politiques de la MEL ainsi que sur les actualités de la Métropole

En complément des pages d'informations existantes sur le schéma directeur des infrastructures de transports, des pages d'information ont été créées sur ce site portant sur les deux projets de tramways et les deux projets de lignes de bus à haut niveau de service.

Une actualité a été mise en ligne lors de l'ouverture de la concertation renvoyant vers le site de la participation

Dès décembre 2016, la Métropole européenne de Lille a adopté la charte de participation citoyenne et développé une plate forme dédiée à la participation :

<https://www.participation.lillemetropole.fr/>

La plate forme métropolitaine héberge et constitue ainsi la porte d'entrée unique depuis mars 2018 des consultations, concertations sur les politiques publiques de la MEL, les grands projets, les concertations préalables et les enquêtes publiques

Quinze jours avant l'ouverture de la concertation, le site de la participation sur les projets de lignes de transport a donc été ouvert sur cette plate forme. La page dédiée permet d'accéder à l'ensemble des documents mis à disposition. La possibilité d'y émettre des avis ou contributions a été ouverte le premier jour de la concertation. Bien qu'un seul dossier de concertation ait été élaboré pour les 4 projets (tramways et BHNS) le site a été construit afin de permettre une distinction dans la présentation des projets et l'émission des avis ou contributions selon chacune des lignes

Si cet outil a fait ses preuves et est connu des habitants, il a présenté lors de cette concertation quelques difficultés quand aux modes d'utilisation qui pouvaient être préjudiciables à l'accès ou à la qualité des échanges.

Un certain nombre d'internautes se sont plaints de difficultés à utiliser le site, dont la convivialité n'est effectivement pas optimum (message d'erreur affiché en anglais par exemple). Ils ne pouvaient donc pas déposer de contributions, de plus l'obligation de créer un compte personnel pour déposer une contribution a pu apparaître comme un obstacle pour certains. Ces difficultés ont été levées par la création d'une adresse mail dédiée (participationcitoyenne@lillemetropole.fr) à partir de laquelle les contributions étaient publiées sur le site.

De même une rubrique spécifique a été ouverte afin de publier des contributions plus étoffées et structurées s'apparentant à des cahiers d'acteurs, ainsi que les délibérations des collectivités locales

Toutefois d'autres difficultés demeurent, d'une part le rattachement d'un avis ou une contribution à un seul projet peut être un frein à l'expression du public qui s'il souhaitait apporter une contribution portant sur plusieurs projets devait l'apporter en ciblant un projet en particulier ou renouveler sa contribution sur chacun des onglets.

Par ailleurs il nous apparaît que le site se prête davantage à une consultation qu'à une concertation et à l'échange d'arguments et de contre-arguments Si un usager peut consulter

les avis émis, l'architecture du site ne lui permettait pas de compléter, commenter ou présenter des contre arguments, sauf à déposer une nouvelle contribution faisant référence à la contribution initiale.

L'instauration d'un débat réel notamment sur les sujets à controverse s'en est trouvée plus difficile et a conduit les garants à demander au maître d'ouvrage d'organiser un débat contradictoire sur la question particulièrement controversé du tracé dans le centre de Lille, débat organisé lors de la réunion de clôture.

Au vu de ces désagréments , les garants suggèrent au maître d'ouvrage :

- d'améliorer l'ergonomie générale de son site dédié à la participation
- d'adapter son outil participatif afin de permettre l'instauration d'un véritable débat contradictoire par l'échange d'arguments entre intervenants sur le site

Quoi qu'il en soit les remarques, observations, objections ou critiques ont été très nombreuses et parfois vives. Dans ses réponses, malheureusement tardives pour certaines d'entre elles, le maître d'ouvrage a répondu à certaines objections et pris acte des autres. Ce site internet a donc joué pleinement son rôle et permis la participation du public.

Quelques chiffres clefs de la concertation :

44877 connexions au site internet

309 contributions sur le site Internet

450 inscrits à la réunion d'ouverture (255 participants)

112 participants à la réunion de cloture

196 participants aux réunions publiques de Lille et Roubaix

300 participants aux ateliers débats

Une démarche parallèle de la Ville de Lille

La ville de Lille précise dans sa contribution écrite, qu'au delà des réunions publiques et des ateliers débats organisés dans le cadre de la concertation placée sous l'égide des garants, 12 réunions complémentaires de concertation ont été organisées à son initiative avec les dix conseils de quartiers, le conseil communal de concertation et le conseil lillois de la jeunesse et qu'ainsi plus de 500 lillois ont pu être informés des objectifs du SDIT et de la motivation du choix des tracés .

Ces réunions ayant été organisées sans information préalable des garants, sans leur aval et hors leur présence, ceux ci ne peuvent garantir ni l'objectivité et la complétude des informations données dans ce cadre ni la possibilité donnée à chacun de présenter ses arguments

Synthèse des arguments exprimés

Concernant l'opportunité

A de quelques exceptions près le principe de construction de nouvelles lignes de tramways est approuvé, parfois avec enthousiasme et parfois avec impatience.

Une exception notable à cette quasi unanimité a été formulée par deux habitants de Wattrelos qui contestent la pertinence du tramway sur la commune de Wattrelos quelque soit le tracé retenu et propose l'amélioration des lignes de bus existantes en lieu et place du tramways et du BHNS (voir plus bas).

D'autres remises en cause de certaines portions ont été exprimés :

« Le prolongement du tramway vers Hem n'aura pour effet que d'engorger les routes, ajouter du bruit, coûter beaucoup d'argent, et faire baisser le prix des maisons. Il n'existe pas de problème de circulation entre ces villes de Hem, Roubaix et Tourcoing. Le seul intérêt de ce tram pour un hémois est de rejoindre une bouche de métro type Eurotéléport mais dans ce cas mieux vaut ajouter des lignes de bus express tout comme il existe le bus 60E afin de rejoindre le métro les prés en 10mn. » (contribution 6 page 4)

Des inquiétudes s'expriment également quand aux nuisances à venir du fait d'un passage de tramway dans certaines rues étroites et, bien sûr pendant les périodes de chantiers, ainsi un des groupes de travail constitué lors d'un atelier débat ne s'est exprimé que pour alerter sur ce type d'inconvénients. (Groupe 5, Atelier Tourcoing)

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 (cf compte rendu de l'atelier débat)

Le réseau ferroviaire comme alternative et comme complément (gares et connexion)

De nombreuses remarques issues de contributions longuement argumentées regrettent l'insuffisance des connexions avec les gares existantes et plus globalement une vision plus globale des articulations des lignes de tramways avec le réseau SNCF le Service Express Métropolitain (SEM) porté par la SNCF, l'État, la région Hauts de France et la MEL.

D'une façon générale il est apparu une véritable difficulté à appréhender la fonction des lignes de tramways dans la mesure ou la complémentarité avec les lignes TER actuelles et futures n'apparaît pas ou pas suffisamment

« On peut regretter un faible niveau d'interconnexion entre les trois nouvelles lignes tracées autour de Lille (le tramways et les deux BHNS) et le réseau TER aux gares des communes de la Métropole » Contribution 5 page 2

« Il nous paraît donc nécessaire : de densifier la desserte TER dans la métropole et au-delà (concerne toute son Aire Urbaine donc y inclus le versant belge et le Bassin Minier) et ce sans attendre l'éventuel REGL : un service cadencé, des trains plus tard le soir, sans creux de desserte en journée. L'intégration tarifaire est en cours. En Allemagne les S-Bahn fonctionnent de 5h jusqu'à minuit. Le réseau urbain doit être beaucoup mieux connecté aux TER (ex : Pérenchies ou Lesquin...) contribution UVN FNAUT

« Un projet de RER est également prévu, qui est appelé à être la colonne vertébrale des transports de la métropole, autour duquel les autres réseaux devraient s'organiser, mais son contenu est laissé dans l'ombre : quelles liaisons rapides, quelles fréquences, quelles gares-pôles d'échange ? Il est essentiel de le savoir parce que l'on ne construit pas une maison en commençant par les étages. » Contribution think tank « Mobilités 2050 »

« Notre métropole a la chance de posséder un réseau et une ceinture ferroviaire dense qui pourraient être fortement valorisées en usage intra-metropolitain. C'est tout particulièrement le cas de la ligne venant de Don Sainghin (et donc de Lens et de Bethune) en desservant, dans notre zone, Haubourdin-Loos-Lille CHR- Lille Porte de Douai-Lille Flandres et l'ancienne gare de Lille sud pour devenir un « hub » Lille porte des Postes, ... , La ceinture ferroviaire pourrait devenir un véritable RER. ... » Contribution d'un habitant de Loos

Ce manque de visibilité de l'articulation avec le réseau SNCF a donc constitué une véritable difficulté pour la compréhension du projet par le public.

A titre d'exemple complémentaire, lors de l'atelier participatif de Wattignies, à un participant qui critiquait le fait que le projet de ligne de tram ne desserve pas le centre de Lille et la gare de Lille Flandres, la représentante de la MEL a pu répondre que « Le tramway a pour objectif de compléter l'offre en transport en commun déjà existante avec la liaison TER directe entre Seclin et Lille » ce qui n'apparaissait pas clairement dans le dossier de concertation et la présentation orale du projet.

Ces difficultés ont conduit les garants à demander à la MEL de faire intervenir SNCF Réseau lors de la réunion de clôture pour fournir les informations utiles sur le projet concernant la réorganisation de l'offre de transport en train sur le territoire de la MEL et les territoires adjacents et son état d'avancement.

Ce projet en gestation depuis plusieurs années s'appelle aujourd'hui « Service Express Métropolitain (SEM)

Durant son intervention en réunion de clôture, la SNCF a donc présenté l'état des réflexions sur la future « étoile ferroviaire de Lille » En indiquant ses composantes :

- Une nouvelle gare souterraine à Lille Flandres,
- une nouvelle gare à Lille sud (i.e. porte des postes), l

- a recréation de trois nouvelles gares, notamment à Lomme Délivrance et Lomme Pont supérieur, cette dernière étant destinée à être connectée avec le métro.
- Une fréquence à l'horizon 2040 au quart d'heure en heure de pointe, tant pour les trains omnibus que pour les trains rapides

In fine, cette présentation a permis de mieux comprendre le schéma général du SEM et de sa complémentarité globale avec les tramways, mais l'articulation fine entre les deux réseaux n'était évidemment pas suffisamment détaillée pour bien appréhender les possibilités de correspondances et donc la pertinence de certains tracés des lignes de tramway.

Enfin ces informations n'ont été apportées qu'en fin de concertation. Il eût été préférable que le public puisse en disposer en début de concertation.

Concernant les nuisances

La crainte des nuisances, notamment sonores s'est exprimée tout au long de la concertation, durant les ateliers thématiques et au travers des observations sur le site Internet. Les réponses au fil de l'eau des représentants du maître d'ouvrage sur les bonnes performances des matériels et techniques d'aménagement de dernière génération, en termes de bruit et de vibrations réduisent ces craintes sans les résorber.

« Bonjour, qu'est-il prévu pour l'indemnisation des riverains au regard des dommages occasionnés par les travaux puis le passage du tram ? Quelle prise en charge des travaux d'isolation phonique, comme cela a été fait pour les riverains de la chaussée Galilée à Tourcoing ? Qu'est-il prévu techniquement pour réduire le bruit et amortir les vibrations qui font trembler les murs, les sols et les plafonds des logements alentours ? Quid de la circulation des bus ? Les riverains devront-ils à la fois subir les nuisances du trafic actuel des bus et celui du tram à venir ? Quid des stationnements déjà manquants dans de nombreux secteurs ? Cordialement. »
Observation n°6 page 2

Concernant l'insertion des lignes dans le tissu urbain

Le maître d'ouvrage a présenté tant dans le dossier de concertation que lors des réunions publiques et des ateliers, des schémas montrant différents exemples d'implantation de la plate forme du tramway suivant la configuration des lieux et la largeur de la voirie.

Si sur une large partie des tracés, une implantation permet un partage de la voirie entre les différents usages, d'autres sections sont susceptibles d'être implantées dans des rues plus étroites nécessitant des arbitrages entre les usages.

De nombreux intervenants se sont émus des contraintes induites pour les riverains en matière d'accès, de stationnement, de restrictions ou de transfert de trafic sur d'autres rues, de modification des plans de circulation (mise en sens unique, suppression des stationnements, voire de circulation etc)

Si le porteur de projet a d'ores et déjà précisé que les conditions d'insertion du tramway seraient élaborées en concertation avec les communes et les riverains, les garants recommandent que les modalités de cette concertation indispensable soient précisées dès maintenant et mises en œuvre dès la décision sur le tracé arrêtée par la MEL sur chaque tronçon concerné.

Concernant le transfert modal de la route vers les TC

Un des objectifs affichés par le Maître d'ouvrage vise à réduire la part de l'usage de l'automobile au profit des transports en commun, en favorisant le rabattement vers les tramways.

Lors des ateliers notamment certains intervenants ont mis l'accent sur le risque de stationnement intempestif dans les rues proches des stations et craint les risques induits pour la sécurité des riverains

La réalisation de parcs relais (P+R), d'accès facile depuis les axes routiers structurants et proches des stations ou terminus du tramway, ont été réclamés ou vivement souhaités

Pour certains ils sont même un élément déterminant pour retenir une variante

« Le groupe est favorable à la variante .Celle ci paraît plus avantageuse et permet l'installation d'un P+R. Il faut dès à présent réserver le foncier qui permettra de construire ce parking de rabattement »(cf Compte rendu groupe 2 atelier Loos)

La possibilité d'implanter ou non un P+R au terminus ou proche d'une station apparaissant comme un élément important aux yeux des usagers pour privilégier tel ou tel tracé, les garants recommandent que des précisions soient apportées par le maître d'ouvrage sur les conditions et modalités d'implantation et de réalisation de ces P+R (localisation, capacité de réalisation, disponibilité du foncier, financement,etc)

Concernant la liaison Lille-Commines

Concernant le devenir de l'ancienne ligne TER Lille Comines et son éventuelle articulation avec la branche nord du tramway « Lille et sa couronne », de très nombreuses critiques ont été exprimés, notamment par des élus des communes concernées : Saint André, Wambrechies, Quesnoy sur Deûle, Deulémont, Comines

« Il faut assurer une connexion avec l'ancienne voie ferrée vers Comines (au passage à niveau de Marquette ou à l'ancienne gare de Wambrechies), pour prolonger dans une seconde phase le tramway vers Quesnoy sur Deûle et Comines » Contribution du collectif « Osons à St André Lez Lille »

Un groupe de 4 citoyens et élus de Quesnoy sur Deûle reprennent l'historique de cette ligne, (nommée « ligne U »)qui figurait dans différentes délibérations du SDIT 2019 (jointes au courrier) qui décidait notamment de « solliciter la Région afin que la MEL et la Région saisissent conjointement la Commission Nationale du Débat Public sur les lignes S et U ».

Dans ces délibérations la question était formulée de la façon suivante :

« Développer/conforter une liaison rapide en site propre entre la vallée de la Lys depuis Comines et le cœur lillois à la suite de la suspension de la ligne ferroviaire existante fin 2019. Etude en cours par la Région (compétence régionale) ; questionnement sur la compétence in fine et la maîtrise d'ouvrage [...] A construire en complémentarité avec la ligne Lille-Wambrechies identifiée en mode lourd sur la partie Sud la plus dense de l'itinéraire. »

Ce groupe de 4 personnes précise donc dans son courrier :

« L'importance de prendre en compte l'intégralité de la ligne Lille-Comines avait été reprécisé à la MEL lors des délibérations fixant la saisine de la CNDP. Mais ce qui avait été surtout précisé c'est que le cœur du processus résidait dans l'élaboration du dossier soumis à la concertation publique, en termes de tracé, enjeux de développement, liens, partenariats ...et que les perspectives vers la ville de Comines devaient être ouvertes dans ce dossier. Ce dont il n'est question à aucun moment dans le dossier de concertation préalable communiqué mi février... qu'il y ait une véritable prise en compte de l'ensemble des contributions et éléments permettant de répondre à l'enjeu initial du SDIT qui était de considérer l'axe Lille-Comines dans son ensemble. »

Cette même objection est reprise de différentes manières par d'autre intervenants

« A Wambrechies, le tracé de référence finissant au château de Roberval est un cul de sac.La ligne doit terminer à la halle ferroviaire de Wambrechies pour permettre non seulement du stationnement au terminus, mais aussi la possibilité de la liaison Lille-Comines toujours à l'étude, mais qui n'apparaît malheureusement nulle part dans le dossier de concertation » Contribution Groupe politique MECS

« Pour ce qui concerne le secteur nord – Wambrechies, Marquette, Saint-André, nous regrettons que le tracé n'ait pas cherché à valoriser la liaison rapide en site propre Lille-Comines, en cherchant une complémentarité avec la branche de tramway de Lille à Wambrechies » Contribution Groupe politique MDS

Compte tenu de l'importance de la controverse, ce sujet a fait l'objet d'une réponse spécifique lors de la réunion de clôture : La MEL a ainsi indiqué que ce projet de ligne a fait l'objet d'études complémentaires en 2018-2019, deux scénarios en sont ressortis : un tramway réutilisant l'ancienne ligne SNCF nécessitant des travaux onéreux (reprise complète de l'infrastructure et son électrification) ou une ligne de bus avec des aménagements de priorisation. C'est cette dernière qui est présentée comme la plus adaptée au potentiel de fréquentation (13700 habitants aujourd'hui et 21 800 à l'horizon 2030). Mais il est également précisé qu'aucune décision n'est prise aujourd'hui, que le projet reste à définir avec la région et son financement à préciser.

Le projet de tramway Roubaix Tourcoing

Les demandes de prolongation

Hormis la branche Wattrelos, Le principe général n'a pas été remis en question si ce n'est pour en demander la prolongation vers le nord jusqu'à Roncq voire jusqu'à Halluin, et vers le sud jusqu'à la mairie de Hem telle qu'envisagée comme variante dans le dossier de concertation, mais surtout jusqu'à Villeneuve d'Ascq afin de boucler avec une des lignes de Metro.

« Une fois de plus Halluin est la grande oubliée des transports en commun de la métropole, déjà depuis l'arrivée de la Liane 4 ne desservant plus la rouge porte, la douane, la moitié de la rue de Lille, le refus du projet de tramway reliant Halluin à la gare de Tourcoing via la friche SNCF (future " voie verte " totalement inutile pour les gens désireux d'un moyen de locomotion vert pour aller travailler) nous aurions pu espérer être rattaché directement à ce nouveau tramway, une fois de plus, rien n'est fait, les halluinois sont condamnés, une fois de plus, au bus, leurs inforts leurs temps de trajets excessifs et leur aléas horaires. » contribution 17 page 2

« Il est également dommage que le tracé du tramway Roubaix-Tourcoing s'arrête à Neuville-en-Ferrain et n'aille pas jusque Roncq, de sorte à connecter le CIT, qui représente un atout business avec la Belgique. Il ne manque en effet pas grand-chose entre l'arrêt Schuman et le CIT : pourquoi ne pas utiliser l'ancienne voie ferrée ? » Contribution MEDEF

La nouvelle équipe municipale halluinoise, ainsi que la population de la commune, vous remercient de toute l'attention que vous accorderez à notre demande, la prolongation de la ligne de tramway vers la rue de Lille (à Halluin) apparaissant de toute évidence comme la solution idéale pour l'ensemble des raisons précédemment exposées. (Courrier Maire d'Halluin)

« Au nord la ligne doit s'étendre vers Halluin, en cohérence avec les habitudes de vies des habitant-e-s, au sud le prolongement à terme de la ligne s'arrêtant à Hem jusqu'à Villeneuve d'Ascq permettrait de rejoindre... la chaîne des lacs et ses espaces verts, les équipements culturels et les campus. ...soit près de 30 000 personnes selon l'université. Villeneuve d'Ascq est aussi une zone d'emploi importante, avec un dynamisme plus fort que le territoire nord.... » Groupe politique MECS

« Pour compléter, quelques inconvénients sont partagés, notamment le problème des vibrations du tramway, la suppression de places de stationnement et le non-prolongement de la ligne vers Villeneuve d'Ascq, qui est pourtant une destination majeure des habitants de Hem. Enfin, des inquiétudes ont été formulées à propos des effets négatifs éventuels sur l'activité des commerçants » (Conclusion du groupe1 de l'atelier thématique de Roubaix)

Il serait également important de relier Roubaix aux 4 Cantons (contribution MEDEF)

« La M700 venant de Wattrelos, Leers vers Villeneuve d'Ascq est plus que saturée tous les matins de 7h à 9H30 et idem dans l'autre sens tous les soirs. Je ne vois, dans les propositions de réaménagement de transport, aucun lien entre Hem et Villeneuve d'Ascq, Lille. J'avais cru comprendre que cet axe devait être réaménagé avec un transport rapide vers le métro. Où vont travailler les Hémois ? Où sont les universités ? Je ne pense pas que la majorité des Hémois aillent vers le Nord de la métropole mais plutôt vers Villeneuve d'Ascq et Lille. Ne faudrait-il pas un moyen de mobilité rapide et propre pour accéder au métro et non pas passer par Roubaix ? » Contribution 6 page 1

« A Hem tout va vers Roubaix ou presque ,quel intérêt de rajouter quelque chose qui va vers Roubaix ? Nous avons besoin de nous rendre à Villeneuve d'Ascq rapidement ou encore à Lille. » contribution 2 page 2

Le tracé de référence et les variantes

Beaucoup de prises de position en faveur ou en défaveur du tracé de référence ou des différentes variantes ont été exprimées. Celles -ci s'appuient le plus souvent sur les craintes des impacts du tramways sur la circulation automobile, sur les difficultés de stationnement, le bruit ou les vibrations, soit pour remettre en cause le tramway sur un axe donné, soit simplement pour alerter le maître d'ouvrage sur ces impacts qu'il devra donc anticiper et traiter. Elles s'appuient aussi sur l'intérêt de desservir tel centre ville ou tel quartier. On constate parfois des avis totalement contradictoires sur certains tronçons, certains souhaitant limiter voire bannir les voitures sur un axe donné, d'autres revendiquant la possibilité de continuer à pouvoir rouler ou stationner sur ce même axe.

« Concernant l'arrivée du tram à Neuville en Ferrain, je privilégie le tracé qui arrive près de promenade de Flandre plutôt que celui qui arrive en centre ville. En effet, le passage du tram en centre ville de Neuville en Ferrain entraînerait quelques contraintes : la rue de Tourcoing n'est pas assez large (10 mètres à certains endroits), elle est à double sens, avec du stationnement. Avec un tram en double sens, cela compliquerait la circulation des voitures venant et allant vers Promenade de Flandres, des résidents de cette rue et de ceux qui doivent y passer pour rentrer chez eux (en provenance de l'autoroute, de Tourcoing ou de Mouscron). » Observation n° 2 page 1

« La rue Jules Guesde (à Hem) n'étant pas assez large, il faudra travailler sur les offres de stationnements complémentaires par rapport aux stationnements retirés. Le modèle de tramway et le style de voies devront être de qualité afin de minimiser au maximum les nuisances sonores. » Contribution 3 page 1

« La solution alternative, plus directe, suggérée par la rue de la Croix-Rouge, des Piats et l'avenue Lafayette.. de Tourcoing jusqu'à la promenade des Flandres est la meilleure pour redynamiser ces quartiers de Tourcoing, rejoindre la gare de Tourcoing et le centre. De même pour permettre aux enfants d'aller dans les établissements scolaires du centre ville. » Contribution 13 page 1

« Nous avons besoin aussi d'une rue Jules Guesde (à Hem) sûre et avec moins de véhicules et nous n'y voulons pas de tramway.... Pensez aux maisons...si vous voulez un tram au centre il y a le bd Clemenceau ou encore le jardin des perspectives ! » Contribution 2 page 2

« L'arrivée du tramway à Hem est une excellente nouvelle pour l'ensemble des habitants! Il s'agit avant toute chose pour nous, Hémois, de pouvoir profiter d'un mode de transport moderne et plus fiable que le bus (pouvant être soumis à des retards ou aux pics de trafic routier)....De ce point de vue, le prolongement du tracé jusqu'au Centre-Ville via la rue Jules Guesde est très important. Il permettrait à certains habitants de profiter de commerces et d'équipement jusqu'alors peu accessibles pour eux (jardin des perspectives, marché du dimanche, Zephyr etc.). (Observation 3 page 1)

La branche Wattrelos

Le Maître d'ouvrage propose un tracé de référence sur le boulevard Mendès France légèrement décentré par rapport au cœur de ville, l'axe structurant la ville en son centre, la rue Carnot étant trop étroite pour y faire passer un tramway sans remettre radicalement en cause tout ou partie des autres usages (circulation automobile, y compris en sens unique, stationnement, commerces,...). Ce tracé de référence présente également l'avantage de desservir le quartier Beaulieu. Mais il présente l'inconvénient de longer certains secteurs faiblement urbanisés (Friche industrielle au devenir incertain, déchetterie,...) et donc d'offrir un desserte peu satisfaisante.

Le maître d'ouvrage propose également une alternative consistant à mettre en œuvre un BHNS sur l'axe principal, la rue Carnot, axe apparaissant comme le plus logique car desservant la partie la plus dense de la ville et situé dans le prolongement de l'actuel tramway Lille-Roubaix. Les justifications de cette alternative sont d'une part une meilleure desserte de la partie la plus dense de la ville et d'autre part le fait qu'un BHNS peut plus facilement s'intégrer dans une rue relativement étroite et contraignante. Il est notamment envisageable de réduire le site propre qui lui est dédié à une seule voie sur certains tronçons, les BHNS de chacun des deux sens pouvant alors les emprunter alternativement.

Lors de l'atelier thématique qui s'est tenu à Wattrelos, les participants répartis en cinq groupe de travail se sont exprimés sur ces sujets et ont finalement constaté les avantages et inconvénients des deux tracés sans qu'un consensus ne se dégage pour l'une des deux alternatives.

Sur le site Internet une observation très argumentée a été déposée remettant en cause l'opportunité de cette branche :

« On peut finalement se demander s'il n'est pas préférable d'améliorer l'existant plutôt que de déployer une nouvelle infrastructure de transports en commun. Le coût d'aménagement urbain sera moindre. Les arrêts de bus existent déjà et des portions de route empruntées par les bus actuels ont même déjà été réhabilitées récemment. Augmenter la fréquence des bus sur le territoire communal voire ajouter une ligne de bus classique pour les quartiers les moins desservis sont des solutions. »

De nombreuses observations ont également été déposées le plus souvent en défaveur du tracé de référence:

« Autant j'étais enthousiaste lors des premières intentions sur le tracé wattrelosien autant ce tracé de référence est une douche froide. Comment faire plus incongru que ça? Alors que toute la vie socio-économique et le potentiel de renouveau sont organisés autour de la rue Carnot et du nouveau quartier du parc. On décide de faire passer le tramway là où il n'y a rien ! Ah si pardon, une usine polluée enfouie sous terre, des casses automobiles, une déchetterie, un crématorium, un terrain vague pour lapin... On a déjà loupé le coche du métro il y a 20 ans, alors un peu de bon de sens

Alors oui , il faudra faire des compromis sur le stationnement, mais le but c'est d'utiliser moins la voiture en faveur de ce tramway qui est censé faciliter la vie. »
Observation n°7 page 4

Le tracé de Wattrelos via la rue Carnot devrait permettre à bien plus de gens de se servir du tramway ou du BHNS et semble clairement la meilleure option. Ce serait d'ailleurs intéressant d'indiquer le nombre de personnes desservies selon les variantes. Dans le dossier on ne trouve de chiffres que pour la variante via le boulevard Mendès-France, ou bien je n'ai pas tout vu ? Il serait souhaitable que le tramway R puisse être prolongé pour éviter des ruptures de charge à Eurotéléport. Cependant, si la variante tram n'est absolument pas possible pour un passage via la rue Carnot, est-ce que le BHNS aura une capacité suffisante ? Si on suit l'exemple du BHNS Busway de Nantes, il a vite été surchargé malgré une bonne fréquence. Dans le cas de Wattrelos, il s'agit quand même de la desserte d'une des grande villes de la Métropole avec 40.000 habitants. Si l'idée d'un tramway est abandonnée, quelle capacité serait nécessaire pour le BHNS en termes de matériel et de fréquence ? Serait-il envisageable de mettre en place des bus bi-articulés (24m) comme à Nantes ou Zurich ?
Observation n°11 page 1

Amener un transport à haut niveau de service à Wattrelos est une bonne initiative. Concernant le projet de tram, tracé de référence, en terme de gabarit je partage les critères du choix d'un passage par le bd Mendès France plutôt que la rue Carnot. Je suis par contre assez sceptique sur la pertinence en terme de dépenses pour la mise en place d'un tram et sa fréquentation in fine, puisque cet axe n'est pas très urbanisé, et ne risque pas de l'être plus dans 10 ans. J'habite au delà de Beaulieu et travaille à Lille. Un tram qui viendrait jusque ma porte, je suis pour. Mais je n'ai pas l'impression que les habitants de l'est de Wattrelos , utilisateurs actuels de la Liane 3 partant de Beaulieu soient gagnants, puisque le tram ne passeraient pas par le centre. Le tram est pertinent que s'il passe par le centre à la place de la Liane. Reste le problème de la largeur de la rue : Pourquoi ne pas la rendre en sens unique, avec un bouclage par Mendès France, et offrir ainsi une mixité avec le Tram sur la rue Carnot. Cela dégagerait du stationnement. L'alternative d'un BHNS en remplacement du Tram, pourquoi pas. Ceci dit la liane 3 essaie déjà d'offrir ce service. Nous avons la aussi la même problématique de la largeur de la rue Carnot. Si on met un vrai

BHNS en site propre, le stationnement saute en partie, et une voie en sens unique paraît inévitable ...La pression du stationnement sur la rue Carnot est un critère important pour le choix de tel ou tel scénario. La réduire est aussi un enjeu important pour les années à venir ... Observation N° 9 page 5

L'itinéraire de la variante nord, qui passe par la mairie de Wattrelos et qui va jusqu'à Herseaux est clairement la plus pertinente en matière de desserte de la population comme des emplois, et permettrait de penser la connexion avec le réseau ferré belge. Ce prolongement en tramway était jusque-là une évidence : c'est celle qui était présente dans le SDIT adopté en 2019 et qui a été soumis lors de l'appel à projet de l'État. La contribution de l'État obtenue à cette occasion est-elle garantie en cas de changement majeur du projet comme c'est le cas ici ?...Le tramway est écarté à la seule justification qu'il ne permettrait pas de concilier « tous les usages (stationnement, circulation, modes actifs) ». Pourtant, l'objectif du projet n'est pas de concilier tous les usages, y compris le stationnement, mais bien de prioriser les transports en commun et actifs et de requalifier les axes les plus urbains. De plus, ces usages sont à penser dans leur évolution, notamment avec la mise en œuvre de la ZFE obligatoire à partir de 2025. L'abandon du tramway sur cet axe n'est ni légitime, ni cohérent avec les intentions du projet propre dans sa globalité. Il est regrettable qu'afin de conserver du stationnement, le choix du trajet nord en tramway ne soit pas présenté en tant que variante acceptable. Contribution groupe politique MECS

Ces différents avis ont conduit la municipalité de Wattrelos à réargumenter sa position par une contribution sur le site Internet:

La ville de Wattrelos entend réaffirmer :

Que l'arrivée du tramway à Wattrelos est un choix politique majeur, et décisif en terme d'infrastructures pour une ville qui crée des logements et accueille des entreprises ; sa prolongation à partir de Roubaix est une priorité absolue dans l'équilibre métropolitain ;

Qu'elle souhaite un tracé qui puisse desservir le futur nouveau collège Neruda, ainsi que le nouveau Centre-ville (quartier de l'Hippodrome et ses 1 100 logements, dont la moitié est déjà en cours de livraison), et donc ses 3 500 futurs nouveaux habitants ; un tracé qui passerait par Beaulieu en évitant le centre-ville est un contre-sens en terme d'aménagement et de développement ;

Que la discussion sur les tracés ne peut laisser les communes voisines hors du jeu, de la même manière que le passage par Beaurepaire pour plonger vers Hem a un sens (et donc suppose une infrastructure commune pour la desserte de Wattrelos), le tramway par Mendès-France concerne Leers également, mais aussi Roubaix pour ce qui est de la connexion à Eurotéléport.

Ainsi, s'agissant du tracé du tramway par Mendès-France, d'une part ce tracé (préconisé par la ville de Wattrelos) est également partagé par le maire de Leers, très attaché à l'existence de parking relais rue de Leers, pour que le tramway passe au plus près de sa commune. C'est donc un projet commun fort Wattrelos-Leers ; d'autre part et d'une manière plus globale, les maires de l'agglomération roubaisienne ont

déjà eu l'occasion d'affirmer l'importance politique et technique de l'arrivée du tramway à Wattrelos.

enfin, que les conséquences sur le partage de la chaussée de l'axe Carnot / Belgique qu'impliquerait une LHNS (conséquences pour le stationnement, sens unique, contournement par les rues de Stalingrad ou Faidherbe d'une partie de la circulation routière) sont particulièrement lourdes et ne permettent pas de regarder cette hypothèse comme réaliste.

A la lecture des avis déposés sur le site Internet de la concertation, il apparaît une tendance visant à privilégier le passage par la rue Carnot au détriment du Boulevard Mendès-France en revendiquant parfois une réduction nécessaire de l'usage de la voiture sur la rue Carnot (réduction des stationnements, mise en sens unique,...). Cependant, il n'en a pas été de même durant l'atelier thématique qui s'est tenu sur ce sujet à Wattrelos : les expressions étaient beaucoup plus partagées entre les deux alternatives. De plus des regrets y ont été exprimés sur certains tracés abandonnés (l'itinéraire direct jusqu'à la gare de Tourcoing par le Boulevard Pierre Mauroy notamment)

Au jour de la rédaction du présent bilan de la concertation, le maître d'ouvrage ne s'est pas positionné sur ce débat.

Sans doute serait il souhaitable que le porteur de projet apporte toute précision utile sur la fréquentation prévisible selon les différents tracés de la branche Roubaix Wattrelos interrogeant l'opportunité d'une prolongation transfrontalière vers une connexion avec le réseau belge via Herseaux (intégrant la population étudiante se déplaçant vers l'université de Tournai)

Le prolongement du tramway actuel (Le Mongy) jusqu'à la gare de Tourcoing

La branche T du tramway actuel a son terminus au cœur de Tourcoing, à proximité immédiate de la station de métro « Tourcoing centre » et de la place de la république avec ses stations de bus. Il ne dessert donc pas la gare SNCF de Tourcoing, il ne serait donc pas connecté à la future ligne tramway ni au réseau TER actuel ni au futur réseau ferré du SEM, ni aux TGV.

Il est donc prévu de le prolonger sur les 750 à 1000 m qui sépare l'actuel terminus de tramway à la gare. Dans les différents tracés mis en débat, il n'y a pas de tracé de référence mais quatre variantes.

L'une de ces variante implique un rebroussement, une autre de disjoindre les deux sens de circulation, chacun empruntant une rue différente, sur une partie du tracé. Toutes présentent de fortes contraintes, soit d'insertion dans des rues étroites, soit d'impact sur un patrimoine bâti à forte dimension patrimoniale, soit en termes d'exploitation pour la variante avec rebroussement.

Le maire adjoint de Tourcoing a affirmé son soutien à ce projet d'extension du Mongy lors de la réunion publique en Mairie de Tourcoing.

Durant l'atelier thématique de Tourcoing, cet extension du Mongy a soulevé des avis partagés, accompagnés d'inquiétudes sur son insertion dans le centre ville et son coût. Il a suscité peu de remarques sur le site Internet, elles aussi partagées.

« Bonjour. Peut-on m'expliquer l'intérêt de la création d'une ligne de tram entre le centre ville de Tourcoing et la gare de Tourcoing ? le centre ville de Tourcoing est déjà desservi par le métro, le tram et les bus, la gare de Tourcoing est desservie par le métro (400 m à pieds ...), les bus et la future ligne de tram qui vient du quartier de l'Union vers "la promenade des Flandres"... a-t-on pensé aux riverains ? Quid des nuisances sonores, des vibrations qui font trembler les murs, les sols et les plafonds des logements ? ...Cordialement ». (Lamouret 2022-03-2295)

« Sur l'extension du tramway T à Gare de Tourcoing, la 3eme variante (p. 63 du dossier) est préférable car permettant une desserte efficace de l'hypocentre de Tourcoing. » (Hugo Finveau 02 2254)

Le tracé du projet de tramway du pôle métropolitain de « Lille et sa couronne »

Ce projet de tracé notamment dans sa partie « secteurs Lille et centre gares » a été l'objet de nombreuses interventions, critiques, oppositions et contre propositions émanant de particuliers comme de groupes, institutions ou associations mais aussi suscité le plus de débat notamment en atelier ou en réunion publique .

Le Secteur Nord :

Dans cette section, le tracé de référence relie le centre ville de Wambrechies à proximité de la mairie (Château de Robersat) pour arriver au Pont Royal, où un nouvel ouvrage de franchissement de la Deûle devra être réalisé.

Ce tracé est justifié par le maître d'ouvrage en ce sens qu'il dessert les centres villes de Wambrechies et de Saint André ainsi que les projet de développement le long de la Deûle, qu'il peut bénéficier d'emprises réservées (dans le cadre du projet LINO), mais que certains tronçons notamment rue Obert à Wambrechies et Sadi Carnot à Saint André nécessiteront une refonte des usages compte tenu de la largeur de ces rues.

Le terminus de la ligne

L'implantation du terminus de la ligne au centre ville de Wambrechies est très contestée par de nombreux intervenants car elle aurait selon eux des conséquences négatives importantes:

Elle obère la possibilité d'aménager un parc relais (P+R) favorisant l'accès au tramway des habitants des communes péri urbaines limitrophes ou proches actuellement non desservies par les TC structurants

« Mettre le terminus de la ligne au centre de Wambrechies n'est pas pertinent et va même à l'encontre des buts recherchés Les habitants des communes au delà du terminus sont écartés d'office de l'accès rapide vers Lille Dans le cas où ils voudraient quand même prendre le tram , il faudrait se garer et rien n'est prévu , rien n'est possible au centre exigu de Wambrechies »

(Mille c 04 2607)

« la variante par la gare de Wambrechies est bien plus pertinente qu'un terminus en centre ville. Il y a potentiellement plusieurs milliers d'utilisateurs qui viendront des villes voisines en voiture ou en vélo afin de prendre le tram vers Lille Des parkings sont indispensables et cela nécessite de la place Je n'ose pas imaginer cet afflux de voitures dans le centre ville exigu de Wambrechies »

(Delchambre 03 2299)

Un groupe d'habitants de Wambrechies dans le cadre d'une pétition s'oppose à une implantation du terminus en centre ville. Ils considèrent qu'il est illusoire d'avoir un terminus de tramway sans parking suffisant car ce tramway attirera inévitablement selon les signataires les usagers des communes voisines en forte croissance et provoquera ou renforcera la congestion du centre de Wambrechies et pénalisera les activités culturelles et commerciales.

Ils préconisent un tracé aboutissant à une plate forme multi modale et la mise en place de navettes entre le centre de Wambrechies et ce terminus.

De plus, elle obère définitivement la possibilité de se connecter à la voie ferrée Lille-Comines et à sa réutilisation potentielle sous une autre forme et compromet un futur déploiement à long terme limitant dès lors l'intérêt de cette ligne aux seuls habitants des communes

« A Wambrechies , le tracé de référence finissant au château de Robersart est un cul de sac La ligne doit se terminer à la halte ferroviaire de Wambrechies pour permettre non seulement du stationnement mais aussi la possibilité de la liaison Lille Comines toujours à l'étude » (Groupe Métropole écologiste citoyenne et solidaire)

Ces arguments sont repris dans la contribution des élus de Comines, Quesnoy-sur Deûle, Wervicq, Verlinghem, Frelinghem ,Deulemont et Warneton

La connexion avec l'ancienne ligne de chemin de fer (à l'ancienne gare de Wambrechies ou au passage à niveau de Marquette) pour prolonger à terme le tramway vers Quesnoy ou Comines est également suggérée par un groupe d'habitants et d'élus de Saint André

cf contribution du groupe d'élus et d'habitants « Osons l'alternative citoyenne » à St André

Le tracé dans St André et Wambrechies

Plusieurs intervenants manifestent leurs inquiétudes et leur opposition au tracé empruntant la rue Carnot à Saint André dont ils soulignent l'étroitesse et qu'ils souhaiteraient au contraire sans tramway et apaisée par une limitation des circulations de transit.

un passage par la rue du Gl Leclerc et le centre ville de Saint André lez Lille est privilégié par ces intervenants, sans qu'ils fassent nécessairement référence à la variante envisagée par le maître d'ouvrage(variante par la rue Leclerc et la rue d'Ypres)

« Autant nous sommes heureux d'avoir le tramway dans notre ville, moi qui suis sans permis, autant nous sommes inquiets de ce que nous allons devenir si ce projet doit se concrétiser devant notre porte .../..quelles seraient les nuisances du passage du tramway a nos fenêtres ... (Mme Rasmy rue Carnot St André)

« Je suis pour les nouveaux transports en commun .../.. mais contre un passage du tramway rue Carnot et contre le Lino et le pont routier sur la Deûle Le tramway doit desservir le centre ville (de St André) la rue Leclerc et pour le prix d'un pont et d'une route il faut crée des liaisons douces entre notre quartier et la rue Leclerc... » (D Ovigneur St Andre)

Concernant un passage par la rue Obert à Wambrechies les inquiétudes ou oppositions sont aussi fortes, eu égard à la faible largeur de la voie et aux nuisances occasionnées

« nous vous faisons parvenir notre désaccord au sujet du projet concernant le tramway rue Obert à Wambrechies Pourquoi Tout simplement car nous allons avoir un impact sur notre patrimoine immobilier, et nous riverains où allons nous garer nos voitures etc »

(ref mel prop 04 2653

« Beaucoup d'inquiétudes face a l'annonce du tramway passant par la rue Obert Les bus y passent déjà très tôt et très tard , faisant trembler les maisons Qu'en sera t il d'un tramway et des travaux qui seraient entrepris Nos maisons vont elles résister dans un si petit espace .../... sans parler de la crainte pour la sécurité de nos enfants avec une entrée au parc sur un passage de tramway

C'est une hypocrisie que de dénaturer une rue classée « monument historique. »

(Nlec 03 2482.)

En réponse aux interventions de cette nature sur la plate forme, le maître d'ouvrage a pris acte et renvoyé sur la possibilité d'une variante figurant dans le dossier de concertation.

Cette variante notamment son tracé par la rue du Général Leclerc présente aux yeux de différents intervenants et notamment des membres du groupe « Osons » dans leur

contribution déposée sur la plate forme de nombreux avantages, rappelés dans leur contribution déposée sur le site de la concertation.

Selon ces intervenants, le tracé s'inscrit rue Leclerc dans une rue moins étroite que la rue Carnot, est moins impactant en terme de gestion de la circulation et de stationnement; Ce tracé assurerait la desserte d'une population plus importante que le tracé par la rue Carnot et assure un effet vitrine aux commerces du centre ville tout en desservant plus directement les lieux ou équipements culturels sportifs ou scolaires

Enfin, toujours selon ces intervenants, Il bénéficierait de meilleures perspectives de fréquentation. cf contribution « Osons » du 2 avril 2022

Une alternative de tracé est proposée par ce groupement en appui de leur argumentaire. Il serait judicieux de la part du maître d'ouvrage d'en étudier la faisabilité et d'analyser les avantages et inconvénients de cette alternative, permettant d'apporter une réponse argumentée a l'encontre ou au profit de cette proposition de tracé.

A noter cependant deux interventions en faveur du tracé de référence empruntant la rue Sadi Carnot, considérant que la rue du Général Leclerc est l'artère principale de St André, que cet axe est trop fréquenté pour y faire passer un tramway, ce qui obérerait les possibilités de stationnement et conduirait à un engorgement des rues adjacentes, et qu'il y aurait moins d'habitations concernées rue Obert

Les autres variantes proposées par le maître d'ouvrage notamment le tracé conduisant à un terminus Foch ont été commentées dans le cadre d'une alternative au passage par la rue Obert, ou dans le cadre de contre proposition comme celle visée ci avant

« la variante terminus Wambrechies Foch semble plus adaptée à la situation de la rue Obert .La largeur de la voie va impacter gravement les possibilités de stationnement des riverains.;Tous les efforts d'enfouissement des réseaux seront réduits à néant par l'adjonction de nouveaux pylônes et réseaux électriques Le terminus Foch laissera le centre ville accessible et enfin le parc de Robersart resterait hors d'une forme de défiguration » (M Robert 04 2560)

Enfin , la variante basée sur un nouveau pont sur la Deûle ne suscite pas d'adhésion :

« Compte tenu de la typologie des lieux , il faudra une rampe d'accès qui devra avoir un arc de cercle suffisant pour faire monter ou descendre une rame de plusieurs voitures Les travaux nécessaires auraient un impact sérieux sur les aménagements d'entrée de ville définis dans le cadre des ateliers abords de de la Deûle -Entrée de ville Il y a un risque de destruction d'espace vert près du nouveau pont

Le tracé de référence./... est plus pertinent En créant un arrêt coté Port Royal ,on pourrait désenclaver le quartier Pont Royal St André Lambersart et desservir l'entrée du Canon d'Or a Lambersart , ville laissée pour l'instant à l'écart du tramway » (J N Merquet 04 2599)

oooooooooooooooooooo

Lors des débats tenus dans le cadre de l'atelier débat organisé à Saint André, il est apparu que tous les groupes de travail ont rejeté l'idée d'un terminus au château Wambrechies, trop éloigné des habitants et ne permettant pas la mise en place de parc de stationnement relais.

Ils soulignent les contraintes fortes de la rue Sadi Carnot et les contraintes lourdes liées aux difficultés de stationnement, aux nuisances occasionnées aux riverains (même si le MO a pu apporter des précisions quand aux impacts environnementaux sonores ou aux vibrations causées par le passage des rames) et les risques de report de circulation poids lourds notamment sur d' autres voies

Ils font apparaître une préférence pour la variante par la rue du Gl Leclerc et la rue d'Ypres avec un éventuel mix avec le tracé de référence.

Le secteur ouest

Le tracé de référence établi par le maître d'ouvrage part de la place Tacq pour emprunter l'avenue Beethoven et la rue du faubourg de Béthune à Lille, les rues du Maréchal Foch et G Potié à Loos puis Sadi Carnot et A Vanderhagen à Haubourdin, son terminus étant effectué au niveau du Parc sur l'avenue de l'Europe

Une seule variante portant sur une prolongation du tracé, utilisant la rue du Général de Gaulle jusqu'au parc d'activités du Moulin Lambin et la N41 est proposé pour un surcoût de 28 millions d'euros

Des débats et interventions il ressort qu'un terminus au Parc ne serait pas pertinent ou du moins ne recueille pas l'adhésion des participants.

« Un terminus dans le quartier du Parc à Haubourdin constitue selon moi une erreur car les automobilistes ne pourront pas y accéder facilement... En outre l'accès des cyclistes venant des Weppes ou du quartier de l'Europe nécessiterait d'emprunter des fragments d'itinéraires dangereux. Si on ne va pas jusqu'à Halennes, on ne fera que substituer un tramway au bhns (liane) (jp Verhille 04 - 2596)

La quasi totalité des interventions tant sur la plate forme collaborative que lors de l'atelier débat tenu à LOOS préconisent de retenir la variante prévoyant une prolongation du tracé jusqu'à la zone du Moulin Lamblin à Halennes-lez-Haubourdin et la RN 41.

Cette solution, malgré un surcoût et des difficultés techniques importantes (traversée de la voie ferrée) présente aux yeux des intervenants l'avantage de

- desservir la zone d'activités

« je souhaite que le tramway puisse aller jusqu'à Halennes-lez-Haubourdin Ce serait plus cohérent et plus pratique pour aller à la zone d'activités » (m Paulet 03 -2442)

- de permettre de délester le trafic de la n41 par la création d'un parc relais au terminus du tramway

« le tramway devrait être prolongé jusqu'à la zone de Moulin Lamblin au croisement de la RN41 et de la rocade Nord Ouest Un véritable parking relais pourrait y être mis

à disposition . De foncier est disponible puisqu'il y avait un projet d'hypermarché »
(Pierre 03 -2353)

- de permettre la desserte des Weppes par la mise en place d'un réseau de bus vers le terminus du tramway

« Bien que plus coûteux , car nécessitant de passer sous les voies ferrées , le scénario avec un terminus à Halennes au niveau de la RN 41 a notre faveur Cela permettrait de créer non seulement un parking relais au niveau delà sortie de la RN 41 mais aussi de créer un réseau de bus venant des Weppes qui se rabattrait sur le tramway. Un terminus au parc à Haubourdin dans le tracé de référence ne permettrait pas de créer ni le parking ni des lignes de bus intéressantes au vu de son enclavement » (N Sierra au nom du groupe Décidez pour Loos)

En réponse à une question posée sur la plate forme et relative à la réalisation de parc relais (P+R) les services de la MEL avaient fait part du fait que l'aménagement de parc relais facilitait la complémentarité des déplacements en voiture et en transport en commun et qu'il s'agissait de les implanter dans des sites pertinents Toutefois ils indiquaient qu'un automobiliste n'était incité à laisser sa voiture que si les TC lui permettaient de rejoindre sa destination finale en moins de 20 minutes La potentialité d'un P+R à Halennes lez Haubourdin ne lui semblait pas avérée

Il conviendra au maître d'ouvrage de clarifier ou préciser sa position sur la pertinence d'un parc relais à hauteur de la RN 41

Enfin , lors de l'atelier débat , l'accent a été mis par les représentants du maître d'ouvrage et de son bureau d'études sur les contraintes de voirie notamment rue Foch, plusieurs intervenants ont fait part de leur inquiétudes sur les reports de circulation sur les voies adjacentes et insisté sur la nécessité de réguler ces trafics .

Le secteur Sud

Le tracé de référence relie la Porte des Postes à Lille, Faches -Thumesnil, Wattignies et Templemars en empruntant le boulevard de Strasbourg, la rue du Faubourg d'Arras, les rues Clémenceau et du GI de Gaulle à Wattignies puis jusqu'à hauteur de la mairie de Templemars

Le tracé au delà de la station Général de Gaulle ne propose pas un tracé de référence mais deux variantes (par la rue de Lille ou par la zone industrielle) à Seclin jusqu'à la route du pont de Marcq Ce tracé se prolonge soit par la route de Lille le boulevard j Hentges et la rue Roger Bouvry jusqu'à la mairie de Seclin son terminus, soit par l'ancienne voie ferrée et rejoint après l'actuel P+R de la gare de Seclin le quartier de la Mouchonnière, son terminus.

Les communes de Seclin, Templemars et Wattignies sont desservies par des lignes de TER pour rejoindre le pôle des gares à un cadencement variant du quart d'heure à la demi-heure, cadencement susceptible d'être renforcé selon les études en cours .

La question de l'utilité et de l'opportunité d'une ligne de tramway dans ce corridor a donc été posée lors de l'atelier-débat

« Le groupe se pose la question de l'opportunité de la ligne et considère que le réseau est déjà conséquent sur le secteur avec les TER .Les habitants de Wattignies peuvent déjà rejoindre facilement Lille avec les Lignes et le métro à la station CHR.../...Le groupe propose un tracé alternatif avec un terminus à mairie de Wattignies et un relais par bus et train plus conséquent pour compléter la desserte jusqu'à la mairie de Seclin (compte rendu groupe 3 atelier débat)

ainsi que sur la plate forme

« la portion Wattignies Seclin n'est pas dense et traverse une zone industrielle qui sera soit mal desservie soit desservie au détriment du temps de parcours . Seclin est dotée d'une gare TER performante dont le cadencement serait à optimiser dans le cadre d'un service express métropolitain Le gain de temps apporté par le tramway semble même négatif par rapport au train Si on peut comprendre le souhait de ménager des équilibres entre tous les territoires de la MEL la vigilance sur les dépenses publiques oblige à interroger très fortement ce tronçon » (contribution yoda

Pour un autre groupe ou intervenant sur la plate-forme, le tramway est opportun

« le groupe explique que le tracé de référence ne présente quasiment que des avantages en permettant un doublement du tracé TER avec de meilleures fréquences.Le tramway permet également de requalifier les axes rue Clemenceau et rue du GI de Gaulle trop liés à la voiture aujourd'hui » (compte rendu groupe 2 atelier-débat)

« Wattignies est assez bien desservi par la route avec les bus et la Liane qui relie Cote d'Or à la Porte des Postes en 20 mn Le tramway améliorerait surtout la desserte en terme de Fréquence » (groupe MCES 03 2456)

Le maître d'ouvrage rappelant les objectifs du projet (cf p 101 du dossier de concertation) a aussi apporté un élément de justification de l'opportunité en expliquant que les études origine-destination des usagers montraient que la plus grande partie des déplacements étaient internes à la branche Sud et permettait une connexion rapide au métro .

Afin d'objectiver ces justifications il serait opportun que le porteur de projet apporte des précisions sur l'exploitation des études origine destination et précise les trafics attendus sur les différents tronçons de cette ligne (serpent de charge) au regard des capacités des différents modes de transport

Concernant les variantes, les débats en atelier ou les contributions sur le site de la concertation ont développé un argumentaire sur les avantages ou inconvénients de chacune des variantes

« Il est judicieux de passer par la Zone industrielle car cela permettra aux salariés d'accéder à leur entreprise sans utiliser la voiture (12 000salariés) l'investissement supplémentaire est utile (p fovreau03 2311)

« la variante de la zone industrielle a un objectif économique et social elle est positive pour le groupe qui souligne qu'il y a peu d'habitations et de commerces sur la route de Lille, le tracé par la zone industrielle est donc plus pertinent (cr du groupe 2 atelier débat)

le choix de la variante Zone industrielle semble également privilégiée par les membres du groupe 1 qui tout en soulignant que la variante est avantageuse pour les salariés et qu'elle permettrait de désengorger l'A1 , en mesure les inconvénients.

« Les inconvénients sont liés au temps supplémentaire se 2 minutes qu'entraîne cette variante et à son coût supplémentaire de 20 millions De plus le tracé en courbe provoquera plus de nuisance sonores notamment pour un riverain qui se trouve à proximité du tracé » (cr atelier débat groupe 1)

Les avis sur les variantes du centre ville de Seclin sont plus partagés en faveur (ou en défaveur) de la variante par l'ancienne voie ferrée (terminus à la Mouchonnière) ou la variante par le centre ville de Seclin (terminus mairie de Seclin)

« C'est donc l'extension de la ligne pour aller jusqu'à la Mouchonnière qui apporterait un vrai plus Le tracé raccordant le tramway à la gare de Seclin puis passant directement dans la zone d'activités est le plus intéressant Il permet aux passagers de descendre du train à la gare pour la rejoindre » (groupe Mces contribution 03 02456)

« le groupe souligne la pertinence d'un passage au sein de la Mouchonnière pour permettre le désenclavement du quartier.. :...en facilitant l'accès vers le nord de Seclin et le reste de la Métropole Ce tracé offre également la possibilité de réaliser un parking relais pour faciliter le rabattement vers le tramway (cr atelier débat groupe2

A contrario

« la variante par le centre ville de Seclin permet de rejoindre le cœur de ville sans la voiture et d'accéder plus facilement aux commerces pour les habitants Elle permet également de relier plus facilement le Centre Hospitalier et le collège ainsi que de desservir de nombreux habitants au nord de Seclin (cr de l'atelier débat groupe 1)

Secteurs Lille-Centre et Lille-Gares

Sur ces secteurs et contrairement aux autres secteurs , un seul tracé est proposé par le maître d'ouvrage (à l'exception d'une extension possible de Lille Europe au Grand Palais présentée comme variante au terminus de Lille Europe)

Ce tracé partant de la Porte des Postes emprunte les boulevards de Metz, de la Moselle , longe le port par le boulevard de Lorraine , la rue de Solférino , le boulevard Vauban puis longe l'Esplanade vers le Pont Royal

Il emprunte ensuite les boulevards Schuman, Coubertin, Pasteur, Leeds et Turin pour rejoindre Euralille, avec un terminus à Lille Europe et éventuellement une prolongation jusqu'au Grand Palais en option

Ce tracé a fait l'objet de nombreuses interventions et contestations tant lors des réunions publiques que lors des ateliers débats et suscité de nombreuses contributions sur le site de la concertation, de la part d'usagers, d'associations, d'institutions ou de groupes politiques.

Ces contributions sont parfois accompagnées d'un tracé alternatif

Le maître d'ouvrage, lors des réunions publiques a rappelé que les tracés avaient été retenus en accord avec les communes concernées. Dans ce cadre, la Ville de Lille, a pu lors de la réunion de clôture et dans le cadre d'une contribution écrite datée du 4 avril 2022, expliciter les raisons de son choix et présenter les arguments le justifiant

« Nous assumons avec ce Sdit une véritable évolution conceptuelle que l'on peut résumer ainsi : ..Plutôt que de surdensifier le réseau des TC au centre de la ville , il faut assurer la desserte de la ceinture lilloise (un ring tramway) au plus près des activités nouvelles et des autres zones d'habitat à venir ,des zones de renouvellement urbain comme Concorde.../...Il faut passer d'une logique de centralité exclusive autour de la gare à un maillage autour de pôles d'échange et de correspondances bien réparties... »

« le choix du tracé dans Lille des lignes de BHNS et de tramways du pôle métropolitain est un vrai choix politique , Amener le tramway vers les quartiers populaires (faubourg de Béthune, Bois Blancs, Lille Sud , Moulins Fives) est une nécessité environnementale et sociale et répond à une forte attente.../... une alternative évoquée par certains passant par le centre ou le quartier des gares aggraverait la fracture urbaine... »

Ce positionnement est contesté par de nombreux intervenants (particuliers comme groupes politiques ou associatifs)

Le principe même du « ring tramway » est combattu , considérant que

« le choix de contourner Lille est un choix discriminatoire vis à vis des populations vivant en périphérie de la métropole. Ce tracé exclut une nouvelle fois ces populations des activités culturelles, commerciales et économiques de la ville C'est inadmissible » (contribution m Cordier 02 2250)

Si la nécessité de desservir et de désenclaver ces quartiers est soutenue, le tracé proposé par le porteur de projet n'est pas jugé adapté

« Desservir les habitants de ces quartiers est primordial Les emmener là où ils ont besoin de se rendre est tout aussi important Or ce tracé se contente uniquement de les desservir et de les relier entre eux Si la population de ces quartiers souhaite se rendre en centre ville où sont rassemblés les lieux de culture, de commerce, de services publics, d'établissements d'enseignement. Quel intérêt de prendre le tram qui allonge le temps de parcours et maintient le principe de correspondances à Porte des Postes, une station qui connaît déjà un taux de fréquentation très important, voire des moments de saturation « ../...Les secteurs visés resteront privés encore et toujours d'une liaison directe avec le centre ville » (contribution Lille Verte)

L'argumentaire du maître d'ouvrage et de la ville sur ces deux points majeurs du débat sont détaillés ci après :

Dans le secteur Lille Gares , le projet répond selon son auteur aux objectifs suivants :

- Connecter la nouvelle ligne avec les lignes de métro, de tramway, de TER et de TGV afin de permettre la meilleure diffusion possible dans la métropole
- Connecter la nouvelle ligne au pôle multimodal et économique des gares Flandres et Europe
- Permettre un accès au centre ville de Lille
- Être acteur de la transformation des boulevards Schuman et Coubertin

Le maître d'ouvrage privilégie un terminus à Lille Europe sans desserte de Lille Flandres, considérant que cette gare bénéficie déjà d'une desserte remarquable puisque 7 branches de l'étoile ferroviaire s'y concentrent et y ont leur terminus, deux lignes de métro (qui va voir ses rames doubler) s'y croisent, que deux lignes de tramways y ont également leur terminus, et que 12 lignes de bus y convergent.

Il considère que Lille Flandres et Lille Europe étant très proches, elles fonctionnent en synergie et constituent un pôle unique « le pôle gares »

A ses yeux la connexion de cette nouvelle ligne avec le réseau de transport en commun est assurée à Lille Europe avec le métro et le tramway existant et une correspondance piétonne par la place des Buisses et l'avenue W Brandt (environ 500 m à pied) permet de répondre aux objectifs

Partagé par certains :

« en outre le secteur de la gare Lille Flandres présentant une forte densité de transports en commun (bus, deux lignes de tramways deux lignes de métro) , il nous semble opportun de privilégier le développement d'une nouvelle offre au niveau de la gare Lille Europe./... l'objectif n'étant pas de concentrer l'offre de transport en commun sur un périmètre limité mais bien de permettre l'accès de cette nouvelle offre à un plus grand nombre d'usagers ou futurs usagers D'autant que les deux gares , distantes de 500m sont reliées entre elles par non seulement par le métro mais également par le tramway » (Contribution du groupe Metropole passions communes)

cet argumentaire est contesté par d'autres :

« 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 être ainsi en correspondance pratique avec la ligne 1 du métro . Considérer que Lille Flandres et Lille Europe c'est un seul pôle de correspondance ne convient absolument pas Il y a 400 m à pied à faire entre les

deux, nul ne saurait accepter cela sur des trajets quotidiens » (contribution union des voyageurs du Nord FNAUT)

Lors de l'atelier-débat tenu à Lille , l'ensemble des groupes a identifié l'absence de desserte de Lille Flandres comme un inconvénient du projet présenté (cf Compte rendu de l'atelier)

Les ruptures de charge multiples et la longueur des correspondances apparaissent comme un facteur très pénalisant de nature à limiter les transferts modaux. La très grande majorité des nombreux usagers quotidiens du ferroviaire arrivant Gare Lille Flandres n'en tirerait donc pas profit

« Les études de mobilité montrent que les usagers des transports cherchent à diminuer le nombre de rupture de charge qui sont synonymes d'effort physique d'attente , d'inconfort et d'inquiétude Une correspondance est facilement acceptée ,deux beaucoup moins et trois seulement en situation de forte contrainte . Dans ces conditions le choix non négociable de la MEL d'imposer une correspondance systématique pour se rendre au centre de Lille pour les nouvelles branches de tramway prévues pour le pôle lillois va réduire la proportion des déplacements susceptibles d'être réalisé par les transports » (j c Degand think tank mobilités 2050)

« Le choix de ne pas desservir la gare Lille Flandres , 15e gare de France en terme de fréquentation qui voit arriver chaque jour 59 000 personnes et constitue une destination importante pour de nombreux métropolitains demeure incompréhensible Rejoindre un arrêt non visible à la gare Lille Europe suppose une distance à parcourir trop conséquente (400 m minimum soit 4 à 5 minutes de marche d'autant que cela implique un éloignement supplémentaire vers les destinations principales » (contribution groupe Lille Verte)

« Enfin la gare Lille Flandres être desservie directement sans quoi l'objectif de connecter la nouvelle ligne avec les lignes TER ne sera pas rempli . La variante allant à Grand Palais ou Caulier pour rattacher à la ligne 1 n'est pas satisfaisante en ce qu'elle multiplie les changements de ligne pouvant dissuader l'usage des transports en commun » (contribution Métropole écologiste , citoyenne et solidaire)

Les ruptures de charge et les temps de correspondance sont considérés comme pénalisant pour les usagers et conduisant à une moindre fréquentation .Afin d'éclairer le choix entre les deux terminus potentiels ,les garants estiment souhaitable que le maître d'ouvrage mesure l'impact de ces ruptures de charge sur la fréquentation de la ligne et en publie les résultats

La fréquentation reposant également sur la population desservie , il serait opportun que le maître d'ouvrage avant un choix définitif précise le potentiel desservi dans les deux hypothèses

Répondant sur le site et lors de la réunion de clôture , le maître d'ouvrage a précisé :

- Que compte tenu des nombreux besoins (urbains, transport, commerciaux, dépose minute) la place des Buisses ne pouvait à elle seule concentrer de façon satisfaisante tous ces usages
- Que l'espace public autour de la gare est saturé et la densité des transports collectifs, l'importance du trafic piétonnier comme les accès aux commerces et parkings ne permettent pas l'implantation d'une nouvelle ligne de tramway dans cette zone

Par ailleurs il estime que depuis de la place des Buisses, il est techniquement très complexe d'envisager une extension vers Willy Brandt avec la nécessité d'un nouvel ouvrage pour rejoindre le pont de Flandres

Ce point demeure contesté par le groupe Lille Verte dans son intervention, rappelant que

« la faisabilité technique de cette desserte n'est plus à prouver puisqu'elle a fait l'objet de plusieurs études depuis 20 ans »

La **variante de prolongement de la ligne vers le Grand Palais** est considérée par certains comme superfétatoire car dédoublant le métro, ne permettant pas de justifier son surcoût, pour d'autres au contraire comme opportune car assurant une desserte complémentaire des équipements culturels et administratifs.

La ville de Lille dans sa contribution identifie Lille grand Palais comme un des pôles d'échanges et de correspondances (Croisement de la branche Nord du Tramway, de la ligne 2 du métro et du BHNS Villeneuve d'Ascq-Lille), affichant implicitement le fait de voir cette variante mise en œuvre.

Concernant **le tracé entre la porte des Postes et la Citadelle**, le tracé a notamment pour objectif affiché par le maître d'ouvrage le développement de la desserte de quartiers non irrigués actuellement par les lignes de métro (Vauban, Jb Lebas, citadelle et place Tacq) et d'accompagner le développement des projets du Port de Lille

Pour ce faire le tracé emprunte les boulevards de Metz, de la Moselle, de la Lorraine, l'avenue Jouhaux, la rue de Solférino puis l'extrémité nord du boulevard Vauban vers la façade de l'esplanade.

Si le parcours sud de la Porte des Postes à la place Tacq est quasiment plébiscité (sous réserve d'un aménagement qualitatif de la Place des Postes) comme facteur d'accompagnement des restructurations urbaines et opérations de développement comme Concorde, ou l'implantation de la cité administrative, il n'en est pas de même pour le tracé entre la place Tacq et le champ de Mars ou la citadelle

Justifié par le besoin de desservir des quartiers en devenir le long de la Deûle, des projets d'opérations immobilières du futur projet du quartier Vauban-Esquermes-Port de Lille, ce tracé laisse de côté le boulevard Vauban et suscite l'incompréhension de nombreux intervenants

« Le projet prévoit de desservir le boulevard de la Moselle mais le projet d'urbanisation n'est pas encore enclenché et il ne verra le jour que si le projet se fait dans la décennie suivante, ou à la fin de cette décennie, sachant que là où le projet d'urbaniser se fera ce sont des terrains appartenant au port de Lille pour ses activités

portuaires Quelle est la logique de construire une ligne de tramway qui desservira un futur quartier qui n'est même pas en phase concrète de développement d'urbanisation » (Contribution m Rambour)

« le tracé ouest ne trouve sa justification que comme support d'une hypothétique et lointaine opération immobilière sur les terrains actuellement occupés par le port de Lille La concrétisation du projet immobilier suppose le déménagement des activités du port dont les terrains sont la propriété de VNF et sont concédés à la Cci Hauts de France jusqu'en 2038. L'emprise du tramway empiétant sur les terrains du port rend sa concrétisation bien incertaine » (contribution groupe Lille verte)

Lors de l'atelier débat organisé à Lille les participants se sont également posé la question

« pourquoi la desserte du bd de la Moselle et du Bd de Lorraine pour d'hypothétiques futures constructions (comme à St Sauveur), alors que pour l'instant personne n'y vit ? »

« le passage par le boulevard Vauban est plus central que le boulevard Lorraine Moselle »

« La Deûle est un obstacle qui divise par deux le potentiel d'habitants que le tram touche »

(Cf compte rendu atelier débat de Lille, contributions détaillées)

Ce dernier argument est d'ailleurs repris dans plusieurs contributions

« En longeant la Deûle et le périphérique, le tracé coupe le tramway de la moitié de son potentiel de desserte et d'usagers. Les disques de valorisation des axes de transports (DIVAT) sont grandement réduits » (contribution du groupe Métropole écologiste citoyenne et solidaire)

Dans un souci de clarification, il serait souhaitable que le maître d'ouvrage ou la ville de Lille puisse apporter des précisions quand à la crédibilité, à l'échéancier prévisible des projets d'urbanisation, à leur importance en terme d'habitants ou d'emplois, ainsi que sur l'évolution du site et des activités du port de Lille.

Dans sa contribution écrite la ville de Lille considère que le scénario Bhns/Tramway de Lille répond bien aux besoins de desserte de l'université catholique de Lille (23000 étudiants, 3000 collaborateurs) en rappelant la présence à proximité du campus de 3 stations de tramway, de 3 stations de Bhns et d'une station de métro L'accès aux nombreux établissements d'enseignement supérieur et à leur extension, ou aux établissements scolaires étant améliorés par la station Vauban Solférino

Si comme l'espère l'université catholique de Lille, l'accessibilité du campus et du quartier sera améliorée par le projet de tramway selon le tracé présenté (et sous réserve que soient maintenue la desserte actuelle par les lignes de bus) elle redoute une augmentation induite des flux piétonniers dans les rues voisines

Toutefois , à l'image de nombreux intervenants, elle manifeste son incompréhension quand au pourquoi des tracés et arrêts proposés, ni comment sont pris en compte les usages actuels du Quartier

En particulier pourquoi les nouvelles lignes de transport contournent elles le boulevard Vauban, alors que cette voie reçoit la grande majorité des flux d'étudiants, de salariés et d'habitants du quartier ?

La réalisation du tramway (et du bhns) sur les boulevards de la Moselle et de Lorraine entraînant des restrictions de circulation sur ces voies risque de générer un report de circulation sur le Bd Vauban, intensifiant la rupture constituer par ce boulevard routier déjà bien encombré

« le boulevard Vauban , très routier, constitue aujourd'hui une véritable fracture entre les différentes rives du campus ainsi qu'une source de pollution et de risque d'accident important.

Connu par les Lillois pour sa succession d'architectures remarquables repérées au patrimoine de la ville et de la métropole , il est également une artère verte qui relie des espaces paysagers majeurs ../...Ce boulevard qui concentre une majorité des points d'intérêt du quartier mériterait une piétonnisation plutôt que de devenir un faubourg routier » (Contribution de l'université catholique de Lille)

Un passage du tramway sur le boulevard Vauban réaménagé ainsi suggéré, apparaît également comme souhaitable dans plusieurs contributions

« le Boulevard Vauban est une artère majeure du centre ville de Lille jusque la insuffisamment desservie en transport en commun Il est dommage de la délaissier en privilégiant les quais ou il n'y a pas d'activités et d'interet

Ne serait il pas plus pertinent et même plus simple car plus direct de relier le faubourg de Béthune à la Citadelle directement par ce boulevards De plus cela unifierait la ligne ouest , faciliterait le trafic et apporterait une correspondance à Cormontaigne (plus optimale que Port de Lille pour rejoindre le centre ville »

(contribution m Vandenstraete 03-2384)

Les arguments avancés par certains intervenants, le manque de précisions et de justifications du tracé, les critiques formulées à son encontre, les incompréhensions qu'il suscite montre la nécessité de l'étude d'une variante de tracé empruntant le Boulevard Vauban de la place Tacq à la citadelle, en la comparant par le biais d'une analyse multicritères au tracé de référence, en prenant en compte, entre autres critères, la population desservie (habitants, emplois), les flux (étudiants et lycéens etc), en l'état actuel et à l'horizon 2035 par ex, les contraintes techniques, les effets report sur les voies adjacentes, l'impact sur l'environnement, le coût, le trafic attendu à la mise en service et à l'horizon à 2035.

Le tracé **de Pont Royal au pôle des gares**, emprunte l'axe des boulevards Schuman , Coubertin, Pasteur et rejoint Lille Europe par les boulevards de Leeds et Turin

Il dessert de nombreux quartiers en renouvellement et constitue un levier de transformations de boulevards actuellement très routiers en boulevards urbains et assure la desserte de plusieurs quartiers d'habitat populaire

Ce tracé, pour les participants à l'atelier débat de Lille, présente l'avantage d'assurer un accès rapide entre Lille Europe et la Deûle, tout en permettant d'y créer un bel aménagement en accentuant les espaces verts et en réduisant l'aspect routier et semble recueillir l'adhésion

« pour ce qui concerne le secteur Lille gares , nous sommes très satisfaits de la confirmation du tracé via le bd Schuman pour relier la gare de Lille Europe qui s'inscrit dans la démarche de valorisation de l'axe vert d'Euralille à la Deûle. Sa desserte de nombreux quartiers d'habitat opulaire (la Madeleine Pré-catelan , Winston Churchill , Schuman) et de sites en développement de futurs espaces de nature d'échelle métropolitaine est pertinente »(Contribution groupe Métropole durable et solidaire)

« la transformation et la valorisation paysagère des boulevards Schuman Coubertin et Louis Pasteur , doublon historique d'autoroute et véritable autoroute urbaine à deux fois deux voies sont nécessaires .../...La requalification de cet axe doit être une vitrine exemplaire en matière de requalification de l'espace public » (contribution groupe écologie citoyenne et solidaire)

à quelque exception près

« le tramway contourne le vieux Lille sur 3km en passant par le bd Schuman. Sur ces 3km presque aucun logement, ni lieux de travail, ni zone de loisirs ne sont desservis C'est ainsi que le contournement de Lille par les périphériques Est et Nord donne 5 km de tramway peu utile » (contribution m Sierra)

ooooooo

De nombreux intervenants (particuliers, associations ou groupes politiques) considèrent que le projet de tramways (et de bhns) ne répond pas à l'ensemble des besoins des habitants

Il leur paraît ainsi inacceptable qu'aucune variante de tracé n'ait été présentée permettant de desservir le centre ville

« non le centre ville est loin d'être densément desservi par les transports efficaces (métro, tramway)/...Aujourd'hui le centre ville laisse apparaître 3 zones blanches Vauban, Moulins et le Vieux Lille or même avec la projection des courbes isochrones (6mn de marche autour d'une station) aucune de ces trois zones n'est comblée » (contribution M Samir)

« ne surtout pas éviter la densité ! Plus il y a d'habitants et plus l'investissement sert à quelque chose Doter le vieux Lille d'un tramway en son centre L'argument de l'étroitesse des rues ne peut être retenu (ex de Gand Anvers, Lisbonne) Passer par l'avenue du Peuple belge, l'avenue Carnot, la rue Royale... bref étudions toutes les possibilités mais par pitié ne loupez pas cette opportunité de doter le quartier le plus fréquenté d'un transport lourd » (contribution m Donette)

Différentes analyses conduites par certains intervenants basées notamment sur l'identification des zones situées à moins de 500m d'une station de transport en commun lourd (metro, tramway) font apparaître les zones « blanches» actuellement non desservies et celles restant non desservies après réalisation des nouvelles lignes de tramway.

Desservir les habitants de ces quartiers est primordial à leurs yeux mais ne saurait être suffisant et ne saurait constituer la seule raison d'être d'un transport en commun. Celui ci doit aussi permettre de les emmener là où ils ont besoin de se rendre et de permettre aux habitants d'autres quartiers de s'y rendre facilement.

Afin de répondre à ces objectifs, plusieurs propositions de tracés alternatifs ont été proposés par certains. D'autres ont proposé des tracés venant compléter le réseau actuel et projeté, notamment par la réalisation d'une ligne complémentaire entre le Champ de Mars et la porte des Postes par le bd de la Liberté, République, le parc Lebas et le bd Victor Hugo

A noter que cette proposition se superpose pour partie au projet de BHNS soumis à une concertation parallèle.

Pour la ville de Lille, le centre ville n'a pas besoin du passage du tramway boulevard d de la liberté ou place de la République car disposant déjà d'une excellente desserte, assumant le choix de privilégier la desserte de la ceinture lilloise plutôt que de surdensifier le réseau au centre de la ville

La réorganisation du réseau de bus et les mobilités actives lui paraissent plus adaptées à la configuration des lieux

Aucune variante n'ayant été proposée, aucun tracé n'ayant été indiqué comme non retenu par le maître d'ouvrage, aucun élément basé sur des critères socio-économiques, de trafic potentiel ou de coût ne permet aujourd'hui de juger de la pertinence ou non de ces propositions alternatives ou complémentaires

Dans ces conditions, les garants recommandent que les services de la Mel conduisent à minima une étude de faisabilité ou d'opportunité de ces propositions, permettant au maître d'ouvrage d'objectiver ses choix et de les justifier, et précisent par ailleurs comment pourrait être assurée une desserte optimale des zones blanches de Lille centre.

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE). Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation.

Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées

Lors des ateliers débats comme dans le cadre des contributions ou dans la présentation faite par le maître d'ouvrage, et dans l'objectif d'un transfert modal facilité, l'accent a été mis sur la nécessité d'implanter des parkings relais (P+R).

Dans certains cas, la possibilité d'implanter ce type d'équipement pouvait justifier le choix d'un tracé ou au contraire justifier le refus d'un tracé au profit d'une variante. La localisation et la faisabilité de cet équipement (disponibilité foncière, conditions de desserte, modalités de réalisation, de maîtrise d'ouvrage et de financement etc.) pourrait donc constituer un élément important de la décision. Il est donc demandé au maître d'ouvrage d'apporter toutes précisions utiles sur ces points, notamment en ce qui concerne le terminus des branches Nord (Wambrechies) et Ouest (RN 41) de la ligne Lille et sa couronne, et de la branche Roubaix Wattrelos (rue de Leers) de la ligne du pôle Roubaix Tourcoing.

oooooooo

Compte tenu des avis partagés sur les différents tracés afin d'éclairer les choix qui pourraient être faits, il serait opportun que le maître d'ouvrage précise la fréquentation prévisible selon les différents tracés de la branche Roubaix Wattrelos interrogeant l'opportunité d'une liaison transfrontalière via Herseaux avec le réseau belge (intégrant la population étudiante se déplaçant vers l'université de Tournai).

oooooooo

L'articulation entre le réseau ferroviaire (TER) et le réseau de transport en commun métropolitain a été souvent mise en avant lors de cette concertation, sous trois angles :

- Les conditions de desserte à venir (service express régional)
- Les principales gares en interconnexion (actuelles ou futures) et notamment Porte des postes et la gare souterraine de Lille Flandres
- Les correspondances assurées entre ces modes de transport

Si sur les deux premiers points, SNCF Réseau a pu apporter des premières réponses quand aux études engagées avec l'Etat, la Région, la Métropole sur l'élaboration et mise en œuvre de ce nouveau schéma, il conviendrait que cet acteur apporte toute précision utile sur un calendrier prévisionnel et notamment sur la concomitance de la réalisation des nouvelles gares et des nouvelles lignes de tramways.

oooooooo

A été évoqué, dans le cadre de ce nouveau schéma express régional, le renforcement du cadencement notamment sur la ligne Seclin-Wattignies. 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.

oooooooo

La rupture de charge entre deux lignes ou deux modes de transport et les temps de correspondances ayant une incidence sensible sur la fréquentation, l'implantation d'un terminus à Lille Europe plutôt qu'à Lille Flandres conduit à plusieurs ruptures de charge et un allongement du temps de transfert des voyageurs arrivant par le train et susceptibles d'utiliser le tramway.

La population potentiellement desservie dans chacune des hypothèses influe également sur la fréquentation.

Avant d'arrêter sa décision et afin d'éclairer les choix, il conviendrait que le maître d'ouvrage précise par une étude prévisionnelle l'incidence de l'implantation du terminus du pôle gares sur la fréquentation attendue sur la ligne de tramway eu égard aux ruptures de charges d'une part et du potentiel de desserte d'autre part dans chacune des hypothèses, (Lille Europe et Lille Flandres).

oooooooo

Le tracé de la ligne de tramway du pôle Lille et sa couronne, entre la porte des Postes et la Citadelle a fait l'objet de nombreuses interventions ou contestations.

La ville de Lille a notamment justifié le tracé le long de la Deûle par la nécessité de desservir des quartiers en devenir et des projets d'implantation de programmes immobiliers. Afin d'objectiver ces évolutions contestées par certains, il conviendrait que la ville de Lille apporte toute précision utile sur les sites concernés, leur capacité d'accueil en terme d'habitants ou d'emplois potentiels, les disponibilités foncières, la faisabilité notamment juridique de ces opérations et leur échéancier prévisionnel.

oooooooo

Le tracé passant le long de la Deûle entre la place et la citadelle a été fortement contesté par certains, il a été proposé une variante longuement argumentée empruntant le Boulevard Vauban. Afin d'éclairer et de justifier le choix d'un tracé, les garants recommandent au maître d'ouvrage de conduire une étude comparative multicritères des deux tracés potentiels, (population et emplois desservis, équipements desservis, prise en compte des flux engendrés par les établissements desservis, impact sur les conditions de circulation, sur l'environnement, le patrimoine architectural, conditions d'insertion du tramway, coût de réalisation et trafic attendu, etc.)

Il serait souhaitable que cette étude soit rendue publique avant tout choix définitif de tracé par le maître d'ouvrage.

Les conditions de desserte du centre de Lille ont fait l'objet de nombreuses contributions et de propositions alternatives de tracé, soit remettant en cause l'ensemble des tracés soit apportant des compléments par des lignes supplémentaires ou des modifications de tracé pouvant apparaître comme des variantes.

Contrairement aux autres tronçons de ligne, le maître d'ouvrage n'a présenté sur le secteur de Lille Centre Gares, aucune variante ou n'a indiqué si un tracé autre avait été étudié mais non retenu et pour quelles raisons.

La ville de Lille comme le maître d'ouvrage ont justifié le choix politique opéré lors de l'élaboration du SDIT et les orientations prises pour les tracés.

De nombreuses contributions ont été formulées à l'encontre de ce choix et des propositions de tracés alternatifs ou complémentaires (notamment coté est) proposées par les participants à la concertation pour une meilleure desserte du centre ville.

Il apparaît aux garants que ces propositions ou au minimum certaines d'entre elles bien argumentées, puissent faire l'objet d'une étude préliminaire de la part du maître d'ouvrage afin d'avoir un éclairage étayé sur leur opportunité, leur faisabilité, ou les raisons justifiant de ne pas y donner suite et qu'une réponse circonstanciée puisse être apportée sur le site ou lors de la communication de la décision du maître d'ouvrage .

Par ailleurs, des zones restant non desservies (zones blanches) après réalisation des projets de transports objets de la concertation, il serait souhaitable que le maître d'ouvrage précise si et comment il entend d'ores et déjà ou dans le cadre d'une évolution future du réseau pallier cette déficience de desserte.

Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Si le site participatif de la MEL est largement connu et constitue un outil familier pour le public, compte tenu du nombre de consultations ou de concertations dont il assure le support, il est apparu que cet outil était particulièrement bien adapté à une consultation mais que son architecture se prêtait moins bien à des échanges d'arguments et à un véritable débat.

Les garants suggèrent au maître d'ouvrage d'améliorer cet outil en en faisant une véritable plate forme de débat contradictoire, plus conviviale et plus facile d'accès.

Le porteur de projet doit dans un délai de trois mois suivant la fin de la concertation préciser les enseignements qu'il tire de la concertation et rendre publique sa décision de poursuivre amender ou abandonner son projet.

Les garants recommandent que ceci soit assuré dans le cadre d'une réunion publique de « reddition des comptes » au cours de laquelle le maître d'ouvrage pourra faire part de sa

décision, expliciter et justifier ses choix quand aux tracés retenus ou modifiés, ou préciser les points pour lesquels il estime nécessaire de réaliser des études complémentaires avant d'arrêter sa décision.

Ils recommandent également que pour chaque ligne, le Maître d'ouvrage installe une structure de type « comité de ligne » regroupant des représentants des communes concernées, des institutions socio-professionnelles, des grands établissements à desservir, des riverains et des usagers.

Cette structure serait réunie à intervalle régulier et y serait notamment présenté le résultat des études à chaque étape clé, débattu des suites à donner, y compris dans le cadre de la restructuration des réseaux de bus de rabattement.

Ces études auront vocation à être publiées.

Quelque soit le tracé retenu et du soin que réservera le maître d'ouvrage à la réduction des impacts dans des secteurs contraints, le passage du tramway dans certaines rues occasionnera des contraintes fortes, notamment en terme d'accès, de stationnement et conduira à un nouveau partage des espaces. Il pourrait nécessiter des modifications du plan de circulation dans les quartiers concernés.

Eu égard aux responsabilités partagées entre la MEL et la Commune concernée, les garants recommandent qu'une concertation locale avec les riverains soit engagée à l'initiative du ou des maires de la ou des communes concernées, sous une forme à définir.

Liste des annexes

- **Annexe 1: Décisions de la CNDP du 7 juillet 2021**
- **Annexe 2 : Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants**

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8,
- vu le courrier de saisine et le dossier annexé en date du 23 juin 2021 de Monsieur Damien CASTELAIN, Président de la Métropole Européenne de LILLE, relatif au projet de création d'une ligne de tramway centrée sur le pôle métropolitain ROUBAIX TOURCOING,

considérant que :

ce projet comporte des impacts significatifs sur l'environnement local et des enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques majeurs,

après en avoir délibéré,

décide :

Article 1 : Il y a lieu d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-9.

Article 2 : Les modalités de la concertation préalable seront définies par la Commission qui en confie l'organisation au maître d'ouvrage, selon les dispositions de l'article R.121-8.

Article 3 : Messieurs Christophe BACHOLLE et Jean Claude RUYSSCHAERT sont désignés garants de la concertation préalable sur le projet de création d'une ligne de tramway sur le pôle métropolitain ROUBAIX TOURCOING.

Article 4 : La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République française.

La Présidente



Chantal JOUANNO

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8,
- vu le courrier de saisine et le dossier annexé en date du 23 juin 2021 de Monsieur Damien CASTELAIN, Président de la Métropole Européenne de LILLE, relatif au projet de création d'une ligne de tramway du pôle LILLE et sa couronne,

considérant que :

ce projet comporte des impacts significatifs sur l'environnement local et des enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques majeurs,

ce projet doit être concerté dans son ensemble, notamment en intégrant les évolutions envisagées du réseau de bus et la création de pôles multi-modaux,

après en avoir délibéré,

décide :

Article 1 : Il y a lieu d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-9.

Article 2 : Les modalités de la concertation préalable seront définies par la Commission qui en confie l'organisation au maître d'ouvrage, selon les dispositions de l'article R.121-8.

Article 3 : Messieurs Christophe BACHOLLE et Jean Claude RUVSSCHAERT sont désignés garants de la concertation préalable sur le projet de création d'une ligne de tramway du pôle LILLE et sa couronne.

Article 4 : La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République française.

La Présidente



Chantal JOUANNO

Annexe 2 Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable		
Demande de précisions et/ ou recommandations 05 /05/2022	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse		
<i>1. Préciser la localisation la faisabilité et les conditions de desserte des parkings relais liés à un choix de terminus de ligne</i>		
<i>2. Il est demandé à SNCF réseau de préciser le calendrier prévisionnel de mise en œuvre d'un nouveau schéma express métropolitain</i>		
<i>3. Il est demandé à la MEL, de justifier par une étude de trafic l'opportunité d'un tramway sur le tronçon Seclin Wattignies</i>		
<i>4. Il est demandé au Maître d'Ouvrage de préciser la fréquentation prévisible selon les différents tracés de la branche Roubaix Wattrelos, interrogeant l'opportunité d'une liaison transfrontalière via Herseaux avec le réseau belge (en y intégrant la population étudiante se déplaçant vers l'université de Tournai).</i>		
<i>5. 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.</i>		

6. Il est demandé à la ville de Lille de préciser les projets d'aménagement, prévus le long de la Deûle, leur nature, leurs impacts en terme d'emplois et de population.		
7. 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.		
8. Il est demandé à la MEL de conduire à minima une étude de faisabilité ou d'opportunité des alternatives présentées et argumentées pour desservir le centre ville de Lille et de préciser comment elle envisage d'assurer la couverture des zones blanches coté est.		
Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s		
1. Il est demandé au maître d'ouvrage de rendre compte lors d'une réunion publique des enseignements qu'il a tiré de la concertation et d'y justifier ses choix quand aux tracés retenus ou aux études complémentaires qu'il entend mener avant de prendre une décision.		
2. Il est demandé au maître d'ouvrage de constituer pour chaque ligne de tramway une instance pérenne de concertation réunie à minima à chaque étape du projet.		
3. Il est demandé aux maires concernés et à la MEL d'engager une concertation locale avec les riverains pour chaque site contraint par les conditions d'insertion du tramway .		