

Synthèse de la concertation continue

Juillet 2023 à août 2024



Préambule

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

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

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

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

Pour les projets de tramway, cette concertation préalable est intervenue en application des articles L121-1-A et L121-8 du code de l'environnement et s'est tenue sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) qui a missionné M. Christophe Bacholle et M. Jean-Claude Ruysschaert en garants de cette concertation.

Pour les projets de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), cette concertation a été conduite conformément à l'article L 103-2 du code de l'urbanisme.

Cette première phase de concertation, qui a permis de confirmer l'opportunité des 4 projets, est aujourd'hui terminée. Sur la base des contributions et des études techniques, les tracés des 4 projets ont été arrêtés lors du conseil métropolitain du 24 juin 2022.

En 2023 puis en 2024, la MEL continue d'approfondir les 4 projets en lien avec les métropolitains en :

- Poursuivant l'association du public en mettant en œuvre un dispositif de concertation continue jusqu'aux futures enquêtes publiques
- Adoptant une exigence équivalente pour l'ensemble des 4 projets en proposant un dispositif de concertation continue complet
- Mettant en place une concertation locale sur les secteurs contraints

La concertation continue a débuté formellement avec la désignation de son garant en juillet 2022 et se poursuivra jusqu'au début des enquêtes publiques.

Par décision du 6 juillet 2022, la Commission Nationale du Débat Public a désigné Christophe Bacholle garant de la bonne information et de la participation du public pendant toute la durée de la concertation continue des projets de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne et du pôle métropolitain de Roubaix Tourcoing.

La concertation continue permettra d'aboutir à des projets consolidés et adaptés au territoire pour être soumis à enquête publique à partir de 2025. S'en suivra une phase de travaux pour une mise en service progressive des nouvelles lignes jusque 2035 (Horizon du Schéma Directeur).

Au mois de juillet 2024, le garant de la concertation continue, M. Christophe Bacholle, a publié le second bilan de ses observations concernant la démarche en cours, donnant une suite à celui publié lors de l'été 2023 et les orientations alors conseillées.

Le présent document dresse une synthèse de cette deuxième séquence de concertation continue, de l'été 2023 à août 2024.

Le dispositif d'information, de mobilisation et de suivi de la concertation

Tout au long de l'année, plusieurs dispositifs ont été déployés par la Métropole Européenne de Lille pour continuer d'informer ses habitants sur les nouvelles étapes de ses grands projets de lignes de transports en commun. Au mois de juin 2024, la Métropole a regroupé l'ensemble de ces grands projets sous une identité de projet commune : **Extramobile**.

Extramobile est relié aux grands objectifs de la Métropole pour l'année 2035. Dans 10 ans, ce sont la Métropole et ses habitants qui seront extramobiles, grâce à des déplacements "extrafluides", réalisés dans un espace public repensé dans le cadre du projet.

Extramobile, c'est une nouvelle identité visuelle, un logo représentatif de deux lignes qui se rencontrent : 2 pôles métropolitains accueillant le nouveau tramway, 2 modes de déplacements valorisés (tramway et BHNS), et une volonté de faire "bouger les lignes".

Cette campagne de communication fut l'occasion de produire une nouvelle plaquette d'information, une brochure de huit pages présentant le projet et ses ambitions. Avec une cartographie simplifiée, centrée sur les destinations phares des nouvelles lignes créées et les connexions permettant de les atteindre, la métropole favorise la projection de l'habitant en 2035, en l'invitant à se repérer et imaginer ses trajets futurs. De manière complémentaire, une partie explicative du BHNS et de ses atouts vient présenter ce mode de transport méconnu au sein de la MEL.

Cette nouvelle identité de projet a été relayée par les communes du territoire concernées par le projet, en complémentarité avec les outils de la métropole déjà utilisés au début de la concertation continue, sur lesquels nous allons revenir.

Le site internet de la MEL

Dans la continuité du lancement de la concertation continue en 2023, la Métropole Européenne de Lille a continué de s'appuyer sur son site institutionnel pour assurer la bonne information des habitants.

Une page a été dédiée à Extramobile sur le site de la MEL, comprenant un descriptif synthétique du projet, une cartographie interactive des lignes créées ou modifiées, puis une présentation plus détaillée de ses grandes caractéristiques (acteurs mobilisés, calendrier, coûts et financements liés). Cette page de présentation générale comprend de nouveau des liens permettant aux lecteurs désireux d'en savoir plus, d'accéder aux pages dédiées aux nouvelles lignes de transports (4 pages liées), à la concertation engagée depuis 2022, ainsi qu'à une foire aux questions (FAQ) reprenant 13 questions fréquemment posées sur le projet et les réponses de la Métropole reliées.

Des boutons de partage permettent aux intéressés de faire circuler les informations liées à cette page (*via* les réseaux sociaux ou une adresse électronique) et ainsi participer à la bonne connaissance du projet des métropolitains.

Un ensemble documentaire composé du bilan de la concertation préalable et de la plaquette de présentation du projet y sont également accessibles. Une adresse électronique de contact est également mise à disposition.

La plateforme de participation citoyenne de la MEL

Cette année encore, la plateforme de participation citoyenne <https://participation.lillemetropole.fr> a été mobilisée sur différents aspects de la concertation, et a fait l'objet d'une actualisation liée à la nouvelle identité du projet. La page générale dédiée aux quatre lignes projetées dans le cadre d'Extramobile présente toujours des liens menant vers les quatre concertations liées, qui possèdent chacune un espace propre.

Des cartes des différents projets sont accessibles sur chaque page dédiée, tout comme un ensemble documentaire comprenant les délibérations du Conseil métropolitain liées, les comptes-rendus des actions de concertation, réponses aux contributions formulées par les parties prenantes, ainsi que les

bilans annuels du garant de la Commission Nationale du Débat Public lorsque cette dernière a été saisie (projets de nouvelles lignes de tramway uniquement).

Des modules interactifs permettent ensuite aux visiteurs de la plateforme de formuler des contributions ou poser des questions auxquelles la Métropole apportera une réponse publique. Chaque contribution peut être commentée, et suivie avec un système de notifications.

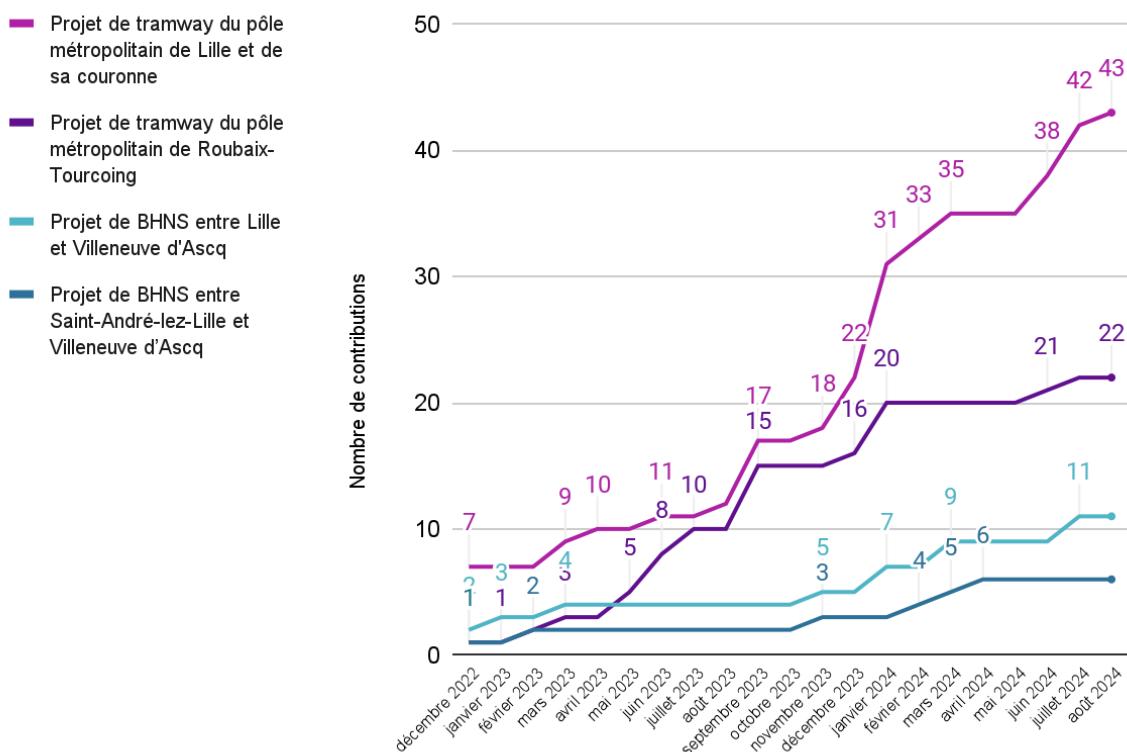
Par ailleurs, un autre module permet de s'informer des temps participatifs organisés dans le cadre de la concertation continue, et de s'y inscrire.

Ainsi, la période comprise entre l'été 2023 et l'été 2024 a vu fleurir de nouvelles contributions d'habitants sur la plateforme de participation citoyenne de la collectivité. Seul le projet de BHNS entre Saint-André-lez-Lille et Villeneuve d'Ascq n'a pas vu son nombre de contributeurs augmenter lors de la dernière période estivale.

Nombre de questions/contributions formulées sur la plateforme de participation citoyenne			
Au 30 août 2024, avec hausse du nombre de contributions sur les trois derniers mois			
Projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et de sa couronne	Projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing	Projet de BHNS entre Lille et Villeneuve d'Ascq	Projet de BHNS entre Saint-André-lez-Lille et Villeneuve d'Ascq
43 (↑ 8)	22 (↑ 1)	11 (↑ 2)	6

Nombre de contributions par projet de nouvelle ligne lors de la concertation continue

(Décembre 2022 - Août 2024)



Les réseaux sociaux et campagnes de communication

Des informations régulières sur les réseaux sociaux de la MEL ont permis d'annoncer les différents temps de concertation organisés. Ainsi, certains temps participatifs ont fait l'objet de créations d'événements sur les réseaux sociaux des communes concernées par les projets discutés.

Temps participatif	Relais de l'événement
Diagnostic à vélo - Villeneuve d'Ascq Du boulevard de Tournai à Lezennes jusqu'à l'entrée de la rue des fusillés à Villeneuve d'Ascq 20 septembre 2023	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ La plateforme de participation citoyenne de la MEL ⇒ Relais en amont et après l'événement sur les réseaux sociaux de la MEL
Balade en bus ligne Lille Grand Palais / Stade Pierre Mauroy Villeneuve d'Ascq 24 janvier 2024	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ La plateforme de participation citoyenne de la MEL ⇒ Relais en amont sur les réseaux sociaux de la MEL
Balade urbaine Lille EuraTechnologies / station Bois Blancs 6 février 2024	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ La plateforme de participation citoyenne de la MEL ⇒ Relais en amont, en direct et a posteriori sur les réseaux sociaux de la MEL
Balade urbaine Lille Cité Marianne / Porte des Postes 20 mars 2024	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ La plateforme de participation citoyenne de la MEL ⇒ Relais en amont, en direct et a posteriori sur les réseaux sociaux de la MEL
Diagnostic à vélo : Port de Lille - Grand Palais 22 mai 2024	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ La plateforme de participation citoyenne de la MEL ⇒ Relais sur les réseaux sociaux
Diagnostic à vélo : Lille – Hellemmes Du Grand Palais à Lille jusqu'au boulevard de Lezennes sur Lille et Hellemmes (Pont de Tournai-secteur Porte Métropolitaine-entrée ZI du Hellu) 5 juin 2024	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ La plateforme de participation citoyenne de la MEL ⇒ Relais en amont sur les réseaux sociaux de la MEL (X, Linkedin,
Diagnostic à pied : Roubaix Roubaix Eurotéléport - Boulevard Gambetta - Place de la liberté 10 juin 2024	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ La plateforme de participation citoyenne de la MEL ⇒ Réseaux sociaux de la MEL ⇒ Site de la ville de Roubaix
Diagnostic à vélo, secteur Nord : Wambrechies/Marquette/Saint André/Lambersart/Lille 19 juin 2024	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ La plateforme de participation citoyenne de la MEL ⇒ Page Facebook <i>Ville de Wambrechies</i> ⇒ Réseaux sociaux de la MEL

Par ailleurs, le rassemblement des grands projets d'infrastructures de transports sous la bannière Extramobile a donné lieu à de multiples publications sur des réseaux sociaux divers, de la MEL comme des communes concernées. Ces publications de la MEL ont notamment été réalisées sur sa page Facebook (26 juin, puis 4, 10, 16, 25 et 30 juillet 2024), son compte X (ex-Twitter, 26 juin, puis 4, 9, 16 et 22 juillet), ainsi que son compte Linkedin (3 publications durant l'été).

Le lancement de cette campagne de communication s'est aussi décliné en affichage public, avec l'installation de 138 affiches entre le 26 juin et le 2 juillet 2024. 264 écrans dynamiques ont également été mobilisés du 26 juin au 10 juillet. Les informations présentées ont fait l'objet d'un communiqué de presse ainsi que d'insertions presse dans la Voix du Nord.

Un second temps de campagne de communication s'est tenu entre le 26 août et le 2 septembre: 183 affiches et 264 écrans dynamiques ont alors été mobilisés. Ces éléments ont été accompagnés de deux campagnes digitales (web et réseaux sociaux), en juin et en septembre.

Entre le 26 juin et mi-septembre, la page générique "Extramobile" présente sur le site de la MEL a cumulé plus de 5 500 vues uniques, sur cette période, les pages des quatre projets sur la plateforme de la participation citoyenne de la MEL ont totalisé 208 visites uniques.



Les supports d'annonce des rencontres

Les rencontres ouvertes à tous ont été annoncées sur la plateforme de participation citoyenne (<https://participation.lillemetropole.fr>). Par ailleurs, l'ensemble des inscrits à la plateforme de la MEL ont reçu des informations régulières annonçant la tenue de rencontres dans le cadre de la concertation continue.

Les communes et acteurs relais ont été invités à relayer l'information dans leurs supports.

Par ailleurs, la newsletter de la participation citoyenne (16 000 inscrits, ↑ 7500) a permis d'informer largement à l'échelle métropolitaine. Enfin, les participants aux précédents évènements de la concertation souhaitant être informés ont été remobilisés pour les différents rendez-vous (1157 personnes).



**Le dispositif de
concertation
continue de l'été 2023
à juillet 2024**

La concertation continue a suivi son cours, de l'été 2023 à l'été 2024, avec la tenue de nouveaux temps participatifs de septembre 2023 au mois de juin 2024. L'objectif était d'assurer le maintien des échanges avec la population durant la phase d'étude suivant la première période de concertation continue et ses ateliers. Dans l'attente de ces avancées significatives pour le projet, les temps de diagnostic à vélo ou en marchant ont été privilégiés aux réunions publiques, qui se tiendront de nouveau en 2025.

7 parcours urbains, à pied, en bus, ou à vélo, ont ainsi été organisés, complétés par la tenue de stands lors de manifestations et événements touchant des publics complémentaires à ceux déjà mobilisés dans le cadre de la concertation préalable (étudiants via un stand de l'Université Catholique de Lille, visiteurs ponctuels ou métropolitains plus éloignés du secteur de projet via le stand de la foire aux manèges, bénéficiaires du RSA au forum de la mobilité de la mission locale de Tourcoing).

Ces stands ont également permis de présenter des prototypes de stations, installés au sein de l'espace public. Ces temps permettent de maintenir les échanges avec des publics qui, eux, sont directement concernés et souvent mieux informés vis-à-vis du projet.

Les rencontres et dispositifs d'échanges avec le public

Fidèlement aux désirs exprimés en fin de concertation préalable, la MEL a continué de proposer des temps d'échanges participatifs dans différents secteurs localisés liés au projet Extramobile. Ces temps ont permis de rencontrer une multitude d'habitants et usagers dont les contributions au débat se sont révélées d'une grande diversité.

Dans la continuité des échanges de l'année précédente, ces temps et notamment les stands mis en place lors d'événements, ont permis de faire connaître le projet au-delà des parties prenantes et métropolitains directement concernés par les secteurs qui seront transformés par les aménagements futurs. Les balades et diagnostics participatifs ont systématiquement été accompagnés de distributions de tracts d'information sur le projet, comme pour la tenue de stands où des panneaux d'informations sont également déployés pour favoriser la bonne représentation du projet dans son territoire pour les personnes intéressées.

Chacune de ces rencontres à fait l'objet d'un compte rendu publié sur la plateforme de participation citoyenne de la MEL. L'ensemble des rencontres et dispositifs mis en place sont présentés ci-dessous.

Dispositif transversal aux 4 projets

- **La plateforme de la participation**

Durant l'année écoulée la plateforme de la participation a tenu son rôle de lieu d'échanges et de recueil de contributions écrites. Le nombre d'observations et questions formulées sur la plateforme a augmenté de manière significative pour les projets de nouvelles lignes de tramway, avec une forte activité en toute fin d'année 2023 (13 contributions pour le seul mois de décembre). Sur les trois derniers mois, des contributions continuent d'être formulées sur la plateforme, à l'exception du projet de BHNS Saint-André - Villeneuve d'Ascq.

La totalité des questions et remarques soulevées ont reçu une réponse de la part de la MEL. Ces réponses sont publiées sur la plateforme et sont donc publiques.

- **Le stand à la journée de la forme de l'Université Catholique de Lille**

Un stand dédié aux projets de nouvelles infrastructures de transports publics métropolitains s'est mis en place le 28 septembre 2023, à l'occasion de la "journée de la forme" de l'Université catholique de Lille. Cet événement fut l'occasion d'informer et sensibiliser une trentaine d'étudiants et représentants de l'université, et de recueillir des retours positifs sur les projets présentés. Ce temps fut aussi marqué par de nombreux échanges sur des

points plus généraux et d'actualité sur le thème de la mobilité au sein de la métropole (doublement des rames de métro, sécurité et efficacité du métro, trafic au sein du boulevard Vauban et conséquences du projet sur ce dernier).

- **La démarche de design autour des stations**

Par ailleurs, comme ce qui avait été présenté dans le bilan de la concertation continue de l'année précédente, la démarche expérimentale initiée par la MEL et l'agence *Vraiment Vraiment* lors de précédents ateliers a trouvé une suite à la fin de l'année 2023. Dans le cadre de leurs travaux sur le design des futures stations, trois prototypes ont été installés à Roubaix (Hôpital Victor Provo, où un stand a également été installé pour un temps participatif le 23 novembre), à Villeneuve d'Ascq (rue de Versailles), et à Loos (rue de Londres). Installés le 7 novembre, ces prototypes ont été expérimentés pendant plus d'un mois, avant d'être désinstallés le 18 décembre.



- **Formation des conseillers mobilité de la Maison des mobilités de Lille**

Cette formation des conseillers mobilité a eu lieu les 8 et 9 février, respectivement sur les projets de BHNS et de tramway, en compagnie de l'équipe projet. Elle permet au personnel de la Maison des Mobilités Durables de renseigner les visiteurs sur le projet Extramobile.

- **Le stand devant la foire aux manèges de Lille**

Afin de présenter les quatre nouvelles lignes du projet Extramobile, un stand a été mis en place devant la foire aux manèges de Lille le 29 avril 2024, durant un après-midi. Cette installation a permis de lancer un dialogue auprès d'une centaine de personnes intéressées, tout en leur remettant un tract d'information sur le projet.

Des questions et remarques d'actualité ont été formulées sur le fonctionnement actuel des transports en commun métropolitains, notamment le doublement des rames de métro, une éventuelle gratuité des transports publics et le sentiment d'insécurité parfois ressenti.

Des sujets plus spécifiques au tramway, comme ses futurs temps de parcours sur des trajets définis ou son mode d'alimentation, ont également été évoqués. Des questions ont également été posées sur le fonctionnement des BHNS, notamment sur leur priorité aux carrefours et leur circulation en site propre. L'accessibilité des transports en commun aux personnes en situation de handicap a également été mentionnée. De manière générale, le projet est plutôt bien accueilli par les personnes touchées.



- **Haut-Conseil métropolitain pour le Climat**

Un temps d'atelier s'est tenu lors du Haut-Conseil métropolitain pour le climat le 18 juin 2024, en présence du garant de la concertation M. Christophe BACHOLLE.

- **Animations auprès des scolaires de la métropole**

Des animations pédagogiques liées à la citoyenneté et aux transports ont été réalisées au sein d'écoles de la MEL. Ainsi, 2 579 élèves de CM1, 2 182 élèves de CM2 et 125 élèves de CE2 ont été sensibilisés aux nouveaux projets d'infrastructures de transport de la métropole, grâce à une animation intitulée « Les voyageurs du temps ».

Tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne

- **Le diagnostic en marchant de Saint-André-lez-Lille, rue Sadi Carnot**

Ce diagnostic en marchant s'est tenu le 12 septembre 2023, dans le secteur de la ligne projetée qui desservira à l'avenir Saint-André-lez-Lille, le long de la branche nord des futures lignes du pôle de Lille et sa couronne. La rencontre s'est déroulée entre 17h15 et 19h30, divisée en deux groupes dont le parcours débutait à chaque extrémité de la rue Sadi Carnot. 40 personnes intéressées ont participé à ces deux diagnostics, en présence de M. Sébastien LEPRÊTRE, vice-président de la MEL en charge des mobilités et des transports publics, Mme Elisabeth MASSE, maire de Saint-André-lez-Lille, et M. Christophe BACHOLLE, garant de la concertation continue.

L'association "Carnot-Filature Cadre de vie" était représentée, notamment dans le premier groupe de diagnostic. Les participants ont exprimé des questions et craintes issues de la précédente phase de concertation sur le tracé retenu et son passage par la rue Sadi Carnot. Les récentes opérations immobilières livrées à proximité ont alimenté des inquiétudes, sur le sujet du trafic automobile au droit de la rue.

Les éventuelles nuisances liées à l'arrivée du tramway, notamment concernant le bruit généré et les tremblements exercés, a également fait l'objet de questions. Des interrogations sur la période de travaux liée au projet ont été exprimées, auxquelles M. Leprêtre a répondu.



- **La balade urbaine dans le secteur de la Porte des Postes et de la Cité Marianne**

Ce temps d'échange s'est déroulé le 20 mars 2024, au giratoire de la Porte des Postes. Cette balade s'est tenue durant 1h30 sur le temps du midi, entre 12h et 13h30. 27 participants étaient présents.

Les échanges ont été l'occasion pour les participants de poser des questions générales sur les projets, ses enjeux, et ses principales caractéristiques (calendrier, liaison, type de matériel roulant, politique métropolitaine future sur les transports en commun, localisation des sites de maintenance). Le dialogue mené a permis de nombreux échanges concernant le futur du secteur de la Porte des Postes, en pleine métamorphose (Cité Marianne, projet Concorde). Ces échanges se sont logiquement poursuivis autour des aménagements de l'espace public souhaitables avec l'arrivée du tramway. L'emplacement de la future station a été évoqué, tout comme l'avenir du P+R du secteur, ainsi que celui de l'adaptation du giratoire au futur tramway. De manière générale, le constat

partagé était celui d'un espace public à améliorer (pollution, bruit), et à apaiser, en sécurisant les cheminements pour les modes actifs.



- **Le diagnostic à vélo du secteur Nord: de Marquette-lez-Lille à Lille**

Ce diagnostic à vélo s'est déroulé le mercredi 19 juin 2024, entre 14h et 16h. Ce parcours a réuni 12 participants, dont M. BACHOLLE, garant de la concertation continue. Le parcours a débuté à Marquette-lez-Lille, au carrefour entre la rue de l'Humanité et l'avenue Industrielle, pour se terminer à l'esplanade de Lille, en passant par Saint-André-lez-Lille et le secteur du Pont Royal à Lambersart.

Les échanges tenus ont permis d'aborder les caractéristiques générales du projet (calendrier, tracé, période de travaux), mais aussi des secteurs localisés de ce dernier. Dans ces seconds échanges, la rue Sadi Carnot et son futur profil ont été évoqués à de nombreuses reprises, notamment au prisme de problématiques de sécurité, et de la prise en compte des différents usages. Les échanges sur les secteurs traversés ont également permis d'échanger sur des ambiances futures au niveau des stations du Canon d'Or et de l'Esplanade. Le sujet du futur service express régional métropolitain a également été mentionné.



Tramway du pôle métropolitain de Roubaix – Tourcoing

- Diagnostic à vélo de Roubaix à Wattrelos

Ce diagnostic à vélo s'est tenu le mercredi 29 mai 2024 de 14h à 17h. Ce parcours, de Roubaix à Wattrelos, a réuni une quinzaine de cyclistes, dont des agents et élus de la ville de Roubaix. M. Bacholle, garant de la concertation continue, était également présent.

Le parcours, ponctué par 7 étapes, a permis d'évoquer de manière générale le tracé des lignes projetées et les éléments qui ont motivé ce tracé, mais aussi l'aménagement des futures stations de tramway. Le sujet de la compatibilité du tramway avec les autres modes de déplacement et son influence sur les lignes de bus actuelles a également été discuté. Les étapes du parcours ont finalement permis de se projeter et de débattre autour des futures problématiques d'insertion du tramway dans son environnement. Une question sur le périmètre de la concertation a également permis à M. Bacholle d'aborder son rôle et la démarche en cours.



- Diagnostic à pied, de Roubaix Eurotéléport à la Place de la Liberté

Ce diagnostic à pied s'est tenu le 10 juin 2024, entre 18h et 20h. Ce temps participatif a réuni 11 participants, dont M. BACHOLLE, garant de la concertation continue. Il avait été précédé de la tenue d'un stand, qui a permis d'informer les passants du futur projet de tramway. Le parcours s'est réalisé autour du pôle multimodal d'Eurotéléport, en formant une boucle qui a permis aux participants d'atteindre la place de la Liberté avant de revenir au point de départ de la marche.

Les échanges furent l'occasion d'évoquer les grandes caractéristiques de projet et répondre aux questions des intéressés sur le fonctionnement du tramway futur (localisation du site de maintenance, cohabitation avec les différents modes de déplacement, dont les futurs BHNS, choix d'un nouveau tramway au lieu d'un nouveau métro). Il a également été question de la future situation du pôle multimodal de la station Eurotéléport (devenir des lignes actuelles, destinations futures possibles depuis la station), mais aussi de secteurs précis du territoire dont la situation actuelle a été commentée, comme le carrefour des Nations Unies, le nord de la rue Gambetta, ou la place de la Liberté.



- **Enquête menée auprès des commerçants du secteur de la Fosse aux Chênes à Roubaix**

26 commerçants du secteur de la Fosse aux Chênes ont répondu à un questionnaire lors de rencontres spontanées menées par la MEL et la Ville de Roubaix les 28 mai et 4 juin 2024. Cette enquête avait pour objectif de comprendre les attentes et craintes des commerçants de ce secteur contraint.

Le questionnaire a permis de confirmer l'enjeu majeur du stationnement sur le secteur. Les perceptions sur l'arrivée du tramway sont quant à elles très diverses : elle est vue par certains commerçants comme une opportunité pour le quartier et pour l'arrivée de nouveaux clients, et par d'autres comme une menace face aux nuisances engendrées par les travaux. Le manque de visibilité des commerçants sur le projet ressort comme un enjeu de taille afin de réduire la propagation de fausses informations et pour permettre aux commerçants de se projeter et d'anticiper l'arrivée du projet.

- **Stand à la Fosse aux chênes, à Roubaix**

Le stand mis en place à Roubaix le 6 juin 2024 a permis de toucher et d'informer une centaine de personnes, qui se sont dirigées d'elles-mêmes vers le stand ou qui ont été abordées dans les arrêts de bus environnants.

Le projet a été bien accueilli par beaucoup d'entre eux, qui voient l'arrivée d'un nouveau tramway comme une amélioration en matière d'efficacité des déplacements et de vie de quartier. Des avis négatifs sont également apportés par des personnes qui n'utilisent pas les transports en commun, ou uniquement des bus, et qui ne croient pas en une amélioration du service avec le tramway.

Des échanges ont également eu lieu sur la qualité du service de bus actuel dans le quartier de la Fosse aux Chênes, mais aussi des aménagements à venir pour accueillir le tramway. Des inquiétudes sont parfois exprimées concernant les travaux à venir et l'impact sur les bâtis actuels.

- **Stand à la rencontre des citoyens devant le centre social de Hem**

Un autre stand a été mis en place le 25 juin 2024 à Hem, devant le centre social des Hauts-Champs. Ce dernier a permis des échanges avec une trentaine de personnes.

Les échanges se sont principalement portés sur l'arrivée du tramway à Hem, qui est vue d'une manière positive. Des projections sont réalisées par les habitants, qui se demandent quelles conséquences va avoir le tramway sur la circulation dans certaines rues (rue Jules Guesde). Des suggestions en matière de positionnement de stations sont parfois apportées. Les remarques des intéressés se sont également beaucoup concentrées sur les réseaux de bus actuels et leurs contraintes.

- **Stand au WellFest de la MELT**

Un dernier stand a été installé à la rencontre des citoyens dans le cadre de l'événement « WellFest » de la Mission emploi Lys-Tourcoing (MELT), un événement consacré à la vie quotidienne. Il s'est tenu le 28 juin 2024, et a permis d'échanger avec 26 personnes.

Le projet y a été bien accueilli, notamment en raison des liaisons qu'il va offrir vers Hem et Wattrelos, et de l'arrivée de ce mode de déplacement qui est bien vécu par rapport au métro. Des craintes sont parfois exprimées sur les conséquences de tels aménagements sur les prix des transports en commun, ou sur le stationnement.

Des questions sont également posées sur les autres projets d'actualité de la Métropole (projet de téléphérique), mais aussi sur une éventuelle gratuité des transports publics dans les années à venir.

Bus à haut niveau de service Lille – Villeneuve d'Ascq

- **Diagnostic à vélo à Villeneuve d'Ascq**

Ce diagnostic s'est déroulé le 20 septembre 2023, entre 14h et 16h30. Ce temps participatif a été précédé d'un stand, tenu entre 12h et 14h, sur le parc de la Haute-Borne, dans le cadre d'un événement relatif à la Semaine de la mobilité. Ce diagnostic a mobilisé 7 participants, dont un membre de l'ADAV et un membre du conseil de

quartier de la Haute-Borne à Villeneuve d'Ascq. Le parcours réalisé a débuté au parc de la Haute-Borne, avant d'atteindre la station 4 cantons, où il démarrait officiellement, et s'est poursuivi jusqu'au stade Pierre Mauroy. Il a permis, grâce à ses étapes, d'observer les secteurs de la rue des Fusillés et du parc d'activités de la Haute-Borne.

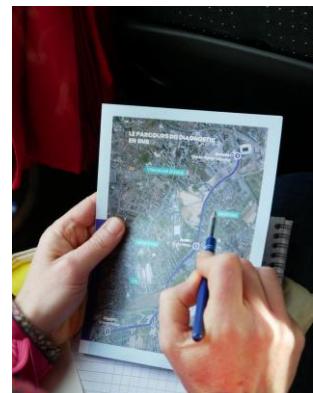
Ce temps, apprécié par les participants grâce à son format, a permis de clarifier le fonctionnement du futur BHNS et son partage de la voie avec les autres modes de déplacements. L'approche des différents secteurs du parcours a aussi permis d'évoquer les futurs aménagements nécessaires dans le cadre du projet, notamment aux giratoires. Les enjeux de complémentarité du BHNS avec la restructuration du futur réseau de bus ont également été évoqués.



- **Balade en bus entre Lille Grand Palais et le Stade Pierre Mauroy à Villeneuve d'Ascq**

Cette balade a été réalisée le 24 janvier 2024, entre 12h et 14h. Ce parcours a réuni 28 participants, et a été réalisé en bus sur la partie Est du futur BHNS Lille - Villeneuve-d'Ascq, sur les communes de Lille, Hellemmes, Lezennes et Villeneuve-d'Ascq. 3 localisations ont été observées plus en détails, aux points de départ et d'arrivée, ainsi qu'en entrée de zone industrielle du Hellu en milieu de parcours.

La majeure partie des échanges a concerné les caractéristiques principales du BHNS, et de ses futures stations. Plusieurs questions plus précises se sont portées sur les capacités d'adaptation d'un système de BHNS, notamment en raison du parcours et des lieux traversés en lien avec l'événementiel (Stade Pierre Mauroy, Lille Grand Palais). Les sujets évoqués se sont également portés sur l'insertion architecturale du BHNS dans son environnement, et aussi la maîtrise foncière liée.



- **Balade urbaine d'EraTechnologies à la station Bois Blancs**

Cette balade s'est tenue le 6 février 2024, entre 12h et 14h. Elle a réuni 11 participants, qui ont parcouru les bords de Deûle, puis l'avenue de Dunkerque, jusqu'à la station de métro Bois-Blancs.

Les questions soulevées par les participants concernaient principalement les impacts futurs du BHNS sur son environnement, les sens de circulations automobiles actuels, et les lignes de bus actuelles. Les projets de transports publics métropolitains (SERM, restructuration du réseau de bus) ont également été évoqués.



- **Diagnostic à vélo, du Port de Lille au Grand Palais**

Ce diagnostic à vélo a eu lieu le 22 mai 2024, entre 11h45 et 14h. Ce parcours a réuni 12 participants, dont un membre de l'ADAV. Il s'est déroulé entre la station Port de Lille et celle Grand Palais, en empruntant les grandes artères lilloises que sont le boulevard Vauban, la rue Nationale, puis le boulevard de la Liberté.

Ce temps à vélo fut l'occasion de présenter le positionnement des stations projetées, le fonctionnement du BHNS, et de recueillir les remarques et questionnements des participants. Ces derniers ont concerné le calendrier du projet, et les temps de travaux et d'études projetés.



- **Diagnostic à vélo du siège de la MEL à Hellemmes**

Ce diagnostic à vélo s'est déroulé le 5 juin 2024, entre 13h45 et 16h. Il a réuni 2 participants, dont un membre de l'ADAV. Le parcours proposé partait du siège de la MEL, pour ensuite emprunter le boulevard du Président Hoover, avant d'atteindre Hellemmes et la zone industrielle du Hellu.

Les échanges entre les participants et le représentant de la MEL se sont principalement concentrés sur les circulations des cycles à améliorer dans le secteur traversé, en profitant des futurs aménagements nécessaires liés au BHNS. Le franchissement des ponts dans le secteur traversé (Pont de Tournai, pont de la rue de Saint-Amand) a également été évoqué, notamment concernant les traversées des piétons et des cyclistes, actuelles comme projetées.

Synthèse des contributions à la concertation continue

Durant la concertation continue, la MEL s'est nourrie des remarques et observations des participants mobilisés. Le projet proposé à l'issue de la concertation continue sera formalisé et formellement présenté au public de manière détaillée dans le dossier d'enquête publique.

Les points saillants des contributions récoltés au cours de ce premier temps de concertation continue sont repris ci-dessous.

Sur le projet du pôle métropolitain Roubaix – Tourcoing

Comme le confirment les comptes-rendus des différents temps participatifs menés sur la dernière année écoulée, le projet de nouvelles lignes de tramway dans le secteur de Roubaix et Tourcoing est mieux connu qu'au début de la concertation continue. Cela se vérifie particulièrement auprès des personnes habitant le long du tracé du tramway projeté.

Les retours sur le projet sont majoritairement positifs, et témoignent d'une certaine impatience des habitants quant à sa réalisation. Les temps d'études et de travaux imaginés sont parfois à l'origine d'une difficulté à se projeter à long terme pour les personnes interrogées.

Finalement, des craintes et réserves existent de manière localisée, dans les secteurs urbains contraints par manque d'espace de façade à façade, où l'arrivée du tramway est parfois assimilée à de nouvelles nuisances voire menaces, vis-à-vis des lieux d'habitation et de la vie quotidienne.

Les opportunités que représente le projet restent pleinement d'actualité, et sont ressenties dans la majorité des retours d'habitants recensés.

- **Retours généraux sur le tramway en tant que mode de déplacement efficace, économique et écologique**

- Les retours sur le tracé sont globalement positifs pour le pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing, avec le lien qu'il crée vers les villes de Wattrelos, Neuville-en-Ferrain et Hem. Il est parfois cité comme un nouvel élément de désenclavement de certaines villes (Hem notamment).
- Le tracé du tramway questionne à Wattrelos, en raison de son éloignement du centre-ville.
- Le tramway bénéficie d'une bonne image auprès des habitants. Il est vu comme écologique, comme un moyen de réduire la place de l'automobile, et comme un investissement bénéfique pour l'image des villes et quartiers desservis. Il est aussi perçu comme moins oppressant que le métro, plus fiable que le bus, et plus confortable que les deux modes de déplacement cités.
- Certains habitants expriment la remarque que le tracé des futures lignes de tramway aurait pu se poursuivre vers la Belgique.
- Des liaisons non privilégiées sont parfois regrettées, vers Villeneuve-d'Ascq, Roncq et Halluin.
- Plus rarement, il est regretté que les tracés choisis n'aient pas privilégié un prolongement vers Lille.

- **Retours sur la relation entre le tramway projeté et les autres modes de déplacement**

- L'arrivée du tramway suscite des interrogations quant à d'éventuelles adaptations des lignes de bus actuelles, que les habitants désirent anticiper. Les Lianes 3 et 4 sont régulièrement citées.

- La bonne connexion entre les stations de tramway et les cyclistes est souvent mentionnée. La possibilité de monter dans un tramway avec son vélo est souvent demandée dans les échanges, comme une installation voisine de stations V'Lille, d'arceaux et de coffres à vélos à proximité des stations de tramway projetées. Par ailleurs, il est régulièrement demandé d'améliorer les voies dédiées aux cyclistes à proximité des stations, et de manière plus générale dans les secteurs réaménagés par le projet.
 - Il est régulièrement demandé si les bus et les tramways pourront circuler sur une voie mutualisée.
 - Le tramway est parfois perçu comme une réduction de l'espace public dédié à l'automobile, qui pourrait générer des congestions routières.
- **Retours sur les impacts du tramway sur son environnement urbain**
 - L'arrivée du tramway dans des rues récemment réaménagées est régulièrement perçue comme dommage, souvent par des élus municipaux (**rue d'Avelghem à Roubaix, rue Vallon à Wattrelos, rue Alfred Lefrançois à Tourcoing**)
 - La relation entre végétalisation, préservation des ensembles végétaux existants, et l'arrivée du tramway est mise en avant dans de nombreux échanges.
 - La préservation des commerces de proximité est parfois mentionnée, notamment durant les phases de travaux liées au projet.
 - L'arrivée du tramway fait l'objet de craintes, concernant l'apparition d'éventuelles nuisances (bruit, vibrations...). Ces craintes sont au cœur de certains retours s'opposant au passage du tramway dans des rues précises (**rue Jules Guesde à Hem**)
 - Concernant la **rue d'Avelghem, à Roubaix**, le réaménagement récent a été évoqué, tout comme l'importance du maintien du stationnement pour les riverains et la bonne insertion des voies cyclables.
 - Un partage par les élus de la ville de Roubaix de la crainte des commerçants relative à la diminution du stationnement boulevard Beaurepaire.
 - Des craintes existent sur les effets du tramway sur le stationnement (**rue Achille Testelin à Tourcoing, rue Jules Guesde à Hem**)
 - Une attention particulière a été portée dans une contribution sur la bonne complémentarité entre les futurs aménagements liés au tramway et ceux des quartiers concernés par le NPNRU. Les deux priorités citées sont la végétalisation des secteurs concernés et le renforcement des commerces de proximité.
 - **Autres remarques**
 - Il existe parfois une crainte de conséquences économiques liées au projet pour les habitants de la métropole. Une hausse du prix des titres de transports et/ou des impôts locaux est régulièrement citée.
 - Des nombreuses demandes sur une éventuelle gratuité des transports en commun sur le territoire interviennent régulièrement.

Sur le projet du pôle métropolitain Lille et sa couronne

A l'instar du projet de tramway du pôle Roubaix-Tourcoing, le projet du pôle de Lille et sa couronne semble plus connu des contributeurs que l'année passée. Il partage également des critiques localisées sur les choix de tracé opérés après la concertation préalable (Wambrechies, Saint-André), qui marquent les contributions reçues.

Le tramway est, en revanche, très peu critiqué en tant que mode de déplacement. Il est parfois relié à certaines craintes de nouvelles nuisances pour les riverains proches du projet, mais ce de manière très localisée. Il reste perçu comme un mode de déplacement efficace et confortable et, par ailleurs, fait figure de projet accueilli favorablement dans ses grands principes.

Des attentes existent vis-à-vis des prochaines étapes de la concertation et des échanges à venir quant à sa bonne intégration à la voirie et l'espace public.

- **Retours généraux sur le tramway en tant que mode de déplacement efficace, économique et écologique**
 - Des remarques sont parfois émises sur le tracé du tramway et sur sa non-desserte du **centre-ville de Lille, des Weppes, de Seclin, Lesquin, ou Comines**.
 - Des doutes sont parfois émis sur la bonne capacité du tramway à faire diminuer efficacement la part modale de la voiture.
 - L'importance de la circulation du tram en site propre sur la majeure partie de son tracé est jugée importante.
 - Le coût du projet est évoqué dans de nombreuses contributions, mais lié à d'autres problématiques et arguments liés à des préférences de tracé. D'autres modes de transports (trains supplémentaires, métro, trolleybus, sont parfois évoqués en alternative au tramway, de manière moins fréquente).
 - Des habitants remarquent qu'un nouveau lieu de correspondance avec le tramway historique au niveau de l'arrêt Romarin aurait été opportun, les changements de ligne à la gare Lille Europe avec le métro étant déjà jugés complexes.
- **Retours sur la relation entre le tramway projeté et les autres modes de déplacement**
 - L'hypothèse de création d'un pôle en faveur de l'intermodalité sur l'espace du **P+R de la Porte des Postes** a été partagée favorablement.
 - Une remarque est formulée sur la prise en compte des camions induits par certaines activités le long de la ligne de tramway.
 - L'amélioration de la place du vélo dans les secteurs concernés par le passage du tramway est très régulièrement évoquée (**Esplanade à Lille, rue Sadi Carnot à Saint-André**).
 - De nombreux retours évoquent l'offre TER actuelle dans la région et sa bonne complémentarité à rechercher avec le tramway à venir.
- **Retours sur les impacts du tramway sur son environnement urbain**
 - L'hypothèse d'un passage du tramway **rue du Maréchal Leclerc à Saint-André** revient fréquemment, en lieu et place du tracé acté **rue Sadi Carnot**, jugée inadaptée pour l'accueillir en raison de son manque de largeur par endroits.
 - Les principales inquiétudes exprimées **rue Sadi Carnot à Saint-André** concernaient le partage d'une voie de largeur restreinte entre les différents modes de déplacement, mais aussi sur

l'impact du projet sur le stationnement des riverains. Des inquiétudes liées à de potentielles nuisances du tramway (bruit, tremblements) reviennent aussi régulièrement concernant ce secteur.

- Plus généralement, l'arrivée du tramway est perçue comme une opportunité de réaménager les espaces publics, notamment ceux qui souffrent de nuisances (pollution, bruit) comme le secteur de la **Porte des Postes**.
- Dans le cadre de l'arrivée du tramway, il est suggéré de modifier le sens de circulation de certaines rues débouchant sur la **Porte des Postes, notamment la rue des Postes**.
- Des remarques sont parfois formulées sur les différentes alternatives au passage du tramway à **Wambrechies**, notamment vis-à-vis d'un terminus en **centre-ville**. Le tracé retenu vers la gare est par ailleurs parfois critiqué.

- **Relations entre le futur tramway et d'autres projets sur la métropole**

- Des caractéristiques du projet sont parfois liées à deux concertations, celles liées à Extramobile, et une seconde à Euralille à la Deûle. Des relais vers les registres correspondants sont alors réalisés dans les réponses de la MEL.

- **Projection sur la future organisation des transports en commun au sein de la MEL**

- Des demandes sur une éventuelle gratuité des transports en commun sur le territoire interviennent régulièrement.

- **Autres remarques**

- Certains secteurs comprennent des enjeux de sécurité, car des contributeurs y avancent plutôt un sentiment d'insécurité actuellement (**secteur de l'Esplanade à Lille**).
 - Des questions reviennent fréquemment sur le devenir de la **ligne ferroviaire de Lille à Comines**, suspendue puis définitivement arrêtée. Des réflexions sont menées, mais plutôt dans le cadre d'un autre projet.
 - Des critiques sont parfois formulées sur les possibilités de contributions en ligne, limitées à 500 caractères, ce qui semble restrictif pour certains contributeurs.

Sur les projets de BHNS

Les projets de BHNS, comme leur fonctionnement exact, restent moins connus de la part du grand public. Ils suscitent également moins de réactions sur la plateforme de la participation de la MEL. La majeure partie des réactions concernent des remarques sur les tracés des deux lignes, et leurs éventuelles connexions. Durant les temps participatifs, l'ADAV s'est rendue disponible et a contribué de manière active à enrichir les débats sur le sujet.

- **Retours généraux sur les BHNS et leurs tracés**
 - Les grandes caractéristiques du BHNS (circulation en site propre, arrêts en stations, priorité aux feux) sont encore mal connues et font l'objet d'incompréhensions dans les contributions, qui considèrent à tort ce mode de déplacement à un bus classique.
 - Le terminus à Euratechnologies de la ligne de Lille à Villeneuve d'Ascq est questionné, dans le sens où il évince du tracé une partie de Lomme et des projets immobiliers présents ou à venir dans le secteur.
 - Un prolongement de la ligne de BHNS Lille-Villeneuve-d'Ascq vers Anstaing, Tressin, Chereng, ou encore Lesquin est parfois évoqué, en raison du manque d'efficacité des transports en commun dans ces secteurs.
 - Une connexion complémentaire des deux lignes de BHNS a été évoquée au sein de la ZI du Hellu.
- **Retours sur la relation entre les BHNS projetés et les autres modes de déplacement**
 - Certains secteurs du tracé sont cités comme des exemples d'espaces publics à remanier en faveur des déplacements à vélo (ZI du Hellu, Nord du parc Jean-Baptiste Lebas, Boulevard Hoover, avenue Cordonnier).
 - Pour les mobilités actives en général, certaines zones sont citées comme étant à perméabiliser pour permettre leurs traversées et accéder plus simplement aux BHNS. Sont notamment cités les secteurs de Saint-Sauveur, ou les zones habitées du boulevard de Tournai.
 - La circulation importante de poids-lourds à proximité de la ZI du Hellu a été citée comme un élément à prendre en compte dans le futur partage de la circulation entre eux et le BHNS.
- **Retours sur les impacts du BHNS sur son environnement urbain**
 - La rue des Fusillés a été citée dans le cadre d'inquiétudes sur le maintien du stationnement.
 - Un attachement au maintien du principe de piste cyclable bidirectionnelle rue des Fusillés par l'ADAV a été formulé.
- **Autres remarques**
 - Il a été appuyé qu'une desserte plus fine des activités privées/entreprises présentes en marge du tracé des BHNS pourrait être pertinente.

La concertation continue sur chacun des 4 projets se poursuit à présent jusqu'aux différentes enquêtes publiques, aujourd'hui planifiées selon les projets à partir de fin 2025.