BILAN DE CONCERTATION

TRAMWAY DU PÔLE MÉTROPOLITAIN DE LILLE ET SA COURONNE

TRAMWAY DU PÔLE MÉTROPOLITAIN DE ROUBAIX – TOURCOING

BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE LILLE – VILLENEUVE D'ASCQ

BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE VILLENEUVE D'ASCQ – MARCQ-EN-BARŒUL

MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

Juin 2022

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

SOMMAIRE

1 LES PROJETS SOUMIS A CONCERTATION 7

1.1 Contexte et objectifs 8
1.1.1 Projets présentés à la concertation 8
1.1.2 Un projet de mobilité 8
1.1.3 Un projet de développement urbain 9
1.1.4 Un projet social 9
1.1.5 Un projet environnemental 10

1.2 Présentation des projets 11
1.2.1 Tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing 11
1.2.2 Tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne 13
1.2.3 BHNS Lille - Villeneuve d'Ascq 16
1.2.4 BHNS Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Barœul 17

1.3 Les acteurs des projets 18

2 LA PREPARATION ET LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION 21

2.1 Principes et objectifs 22

2.2 La préparation de la concertation avec les acteurs locaux 24
2.2.1 Echanges techniques lors de la préparation des études 24
2.2.2 Les réunions avec les garants 25
2.2.3 Les échanges réguliers entre la MEL et les acteurs locaux 25

2.3 La communication et l'information sur la concertation 26
2.3.1 Site internet de la Métropole 26
2.3.2 Plateforme de participation citoyenne de la Métropole 27
2.3.3 Affichages publics 29
2.3.4 Flyers 30
2.3.5 Réseaux sociaux 30
2.3.6 Spots radio 33
2.3.7 Magazine de la Métropole 34
2.3.8 Kit de communication pour le relais par les acteurs locaux 34
2.3.9 Dossier de presse 35
2.3.10 Encarts presse 36
2.3.11 Affichage légal 36
2.3.12 Dossier de concertation 36
2.3.13 Supports et vidéos des réunions publiques 37

2.4 Les modalités d'expression écrite 38
2.4.1 Les registres papiers 38
2.4.2 La participation en ligne 38
2.4.3 Contribution et avis collectifs 39

2.5 Le déroulé de la concertation 41
2.5.1 Réunion d'ouverture 41
2.5.2 Interpellations citoyennes 42
2.5.3 Réunions publiques par projet 44
2.5.4 Ateliers 46
2.5.5 Réunion de clôture 50
2.5.6 Synthèse 50

3 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION 53

3.1 Les grands sujets transversaux 54
3.1.1 L'opportunité des projets 54
3.1.2 Un SDIT qui revient dans le débat 55
3.1.3 L'intermodalité et l'effet réseau 57
3.1.4 Le Service Express Métropolitain (SEM) 59
3.1.5 La liaison Lille-Comines 60
3.1.6 Le choix du mode et la garantie du Haut Niveau de Service 61
3.1.7 Le rabattement et localisation des terminus 63
3.1.8 L'insertion urbaine, le partage des usages et la place de la voiture 65
3.1.9 Les mobilités douces 70
3.1.10 Les nuisances 72

3.2 Les contributions par projet 74
3.2.1 Les contributions sur le projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing 74
3.2.2 Les contributions sur le tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne 89
3.2.3 Les contributions sur le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille – Villeneuve d'Ascq 107
3.2.4 Les contributions sur le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Baroeul 115

4 ORIENTATIONS ET ENGAGEMENTS DE LA MEL 123

4.1 Engagements sur la concertation 124
4.1.1 Comités de ligne élargis 124
4.1.2 Concertation continue 125

4.2 Orientations par projet 126
4.2.1 Projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing 126
4.2.2 Projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne 128
4.2.3 Projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille - Villeneuve d'Ascq 130
4.2.4 Projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Baroeul 132

4.3 Prochaines étapes 134

4.4 Réponses aux demandes des garants 135

Edito

Le futur de la métropole s'écrit avec vous. Du 21 février au 5 avril 2022, vous avez été nombreux à participer à la concertation préalable relative à la création de quatre nouvelles lignes de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) issues du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport de la Métropole. Toutes vos contributions ont permis de renforcer la cohérence globale de ce projet qui va significativement améliorer notre cadre de vie, à toutes et tous, en redessinant les mobilités du territoire autour de grands axes structurants. Par ce temps d'échanges, vous avez pu constater que ce projet s'inscrivait dans une démarche très large de renouvellement urbain et d'aménagement du territoire, en plus de déployer de nouvelles lignes de transports rapides, fréquents, fiables et décarbonés. Cette ambition unique à près de deux milliards d'euros s'étend sur plus d'une décennie. Elle nous engage sur le long terme pour façonner l'avenir des déplacements des 1,2 millions de métropolitaines et métropolitains, mais également nos modes de vie et les nouvelles perspectives qui vont avec. Tout au long de la réalisation de ce projet, la MEL continuera de consulter largement. Je souhaite que la concrétisation de ces nouvelles offres de transports réponde aux besoins des habitants, des entreprises et de tous les acteurs du territoire. Ce projet doit correspondre à une vision partagée de ce que doit être notre territoire : la métropole turquoise, une métropole durable et attractive, une métropole qui donnera à chacun l'envie d'aimer demain.

Damien CASTELAIN
Président de la Métropole Européenne de Lille

Durant les six semaines de concertation, 17 ateliers et réunions publiques ont permis de mobiliser 914 participants. Par ailleurs, près de 45 000 vues ont été dénombrées sur le site de la participation citoyenne et, plus de 1100 avis et contributions ont été réceptionnés sur les quatre projets de nouvelles lignes de transport. Demain, près de 50 km de nouvelles lignes de tramway et 25km de lignes de Bus à Haut Niveau de Service viendront compléter notre maillage en transports en commun au bénéfice des métropolitains. Ces projets embrassent aussi des dimensions environnementales, sociales et urbaines et s'inscrivent dans une ambition plus globale de construction de la métropole de demain. À ce titre, les quatre futures lignes doivent être envisagées comme des leviers d'aménagement, de développement et d'équilibre territorial et social, contribuant à une métropole volontairement durable.

Sébastien LEPRÊTRE
Vice-Président délégué aux mobilités, transports publics
Métropole Européenne de Lille

Avant-propos

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 intervient en application des articles L121-1-A et L121-8 du code de l'environnement. Elle 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 (BHNHS), cette concertation s'inscrit conformément à l'article L 103-2 du code de l'urbanisme.

La concertation préalable est une étape fondamentale du projet. Elle vise à associer le public le plus en amont possible dans l'élaboration de projets susceptibles d'avoir des impacts sur l'environnement afin de débattre de l'opportunité, des objectifs, des enjeux et des caractéristiques principales du projet. Consciente de ces enjeux, la Métropole Européenne de Lille (MEL) s'est munie d'une Charte de la Participation Citoyenne, votée le 2 décembre 2016 et actualisée le 28 juin 2021, fixant ses ambitions, principes et valeurs de la participation citoyenne avec lesquels la présente concertation s'inscrit pleinement.

Le présent document constitue le bilan de la concertation préalable. Il est dressé par la Métropole Européenne de Lille en tant que maître d'ouvrage des projets. Pour les projets de tramway, il tient compte du bilan établi par les garants et rendu public le 5 mai 2022. Le bilan du maître d'ouvrage présente la synthèse des contributions issues de la concertation, les réponses apportées aux demandes de précisions et recommandations des garants, indique les enseignements tirés de la concertation ainsi que les orientations prises pour la poursuite des projets.

1 Les projets soumis à concertation

1.1 Contexte et objectifs

1.1.1 Projets présentés à la concertation

Le présent bilan de concertation porte sur la création de nouvelles lignes de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) issues du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport de la métropole :

- 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.

Dans un souci de lisibilité et de compréhension du public, le choix a été fait de mener une concertation simultanée sur ces projets. Il s'agit cependant de projets distincts, fonctionnellement indépendants les uns des autres. De même, chacun de ces projets pourra lui-même être subdivisé en différents sous-projets, constituant par eux-mêmes des projets à part entière ayant leurs propres cohérences fonctionnelles et leurs propres calendriers.

1.1.2 Un projet de mobilité

Plus qu'une nouvelle offre de transport, ces projets sont un outil pour intensifier une mobilité durable sur la Métropole Européenne de Lille. Ils permettent de nouvelles combinaisons pour assurer nos déplacements quotidiens qui ne cessent de se complexifier et ont pour objectif d'offrir une alternative crédible à l'usage de la voiture individuelle.

Construire ces nouvelles lignes de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service nécessite des travaux d'aménagement conséquents qui sont soumis à une concertation réglementaire préalable avant de pouvoir mener de futures enquêtes publiques dans l'objectif d'obtenir les déclarations d'utilité publique des différents projets.

Cette nouvelle offre de transport viendra en complémentarité des lignes existantes structurantes de métro et de tramway afin de créer un véritable maillage du réseau de transport collectif urbain et d'offrir de nouvelles opportunités pour se déplacer aisément au sein des zones denses de la Métropole.

Par ailleurs, par la nature des infrastructures prévues, tant pour les tramways que pour les BHNS, l'objectif est de mettre à disposition des futurs usagers une offre de transport performante garantissant un niveau de service, de fréquence et de fiabilité élevé. Les aménagements, équipements et matériels roulants seront ainsi conçus pour favoriser le confort et l'accessibilité de tous les voyageurs.

1.1.3 Un projet de développement urbain

Améliorer le cadre de vie en ville, aujourd'hui, conduit à diminuer de façon perceptible des nuisances comme le bruit, la pollution, la congestion ou encore à répondre au besoin d'espaces verts pour les habitants. Nos modes de déplacement ont une incidence directe sur notre cadre de vie car ils organisent l'espace public de notre quotidien.

Pour ces raisons, l'arrivée du tramway ou du BHNS est l'occasion, non seulement de modifier nos habitudes de mobilité, mais aussi de profiter d'un nouveau cadre urbain plus apaisé et serein, qui rend la ville beaucoup plus agréable.

À cet effet, une nouvelle organisation de l'espace public doit permettre d'en rééquilibrer ses fonctions (déplacements, rencontres, activités...). Il s'agit de répondre aux attentes de cadre de vie de chacun.

Ainsi, tout au long de ces nouvelles lignes de transport structurant, l'espace public sera repensé afin de partager plus équitablement la place dédiée aux différents usages (se promener, se déplacer, se rencontrer) et usagers (piétons, utilisateurs de modes doux, voyageurs des transports collectifs, automobilistes).

Enfin, ces nouvelles lignes de transport constitueront de véritables leviers de développement urbain. Elles permettent d'accompagner et d'accélérer des projets d'aménagement urbain existants et de favoriser l'émergence de nouveaux projets, alliant densification et mutation.

1.1.4 Un projet social

La mobilité est au cœur des questions sociétales actuelles :

- Comment contribuer dans notre vie quotidienne à la préservation de l'environnement ?
- Comment garantir l'accès de tous aux services publics, aux lieux de travail et d'études, alors que le coût de l'énergie augmente ?
- Comment préserver collectivement notre santé et celle de nos enfants ?
- Comment garantir la cohésion sociale et réduire les inégalités entre les différents territoires de la métropole, dont certains concentrent d'importantes difficultés sociales ?
- Comment lier le centre métropolitain très densément peuplé, la grande couronne périurbaine et les communes rurales ?

La mobilité et les transports sont devenus un vecteur indispensable d'inclusion sociale et de désenclavement.

Ces projets de lignes nouvelles ont donc vocation à desservir les grands secteurs d'habitat, mais aussi les pôles économiques, d'activités et d'emplois, d'enseignement, de culture et d'évènements, dans l'objectif de les rendre accessibles à tous. Ils

accompagnent également la création de logements, l'accès aux zones d'habitations et le développement de mixité fonctionnelle.

Ces projets contribuent enfin au programme de renouvellement urbain de plusieurs quartiers en rénovation dans le cadre de politiques prioritaires de la ville.

Afin d'offrir une véritable alternative à la voiture individuelle, et de répondre aux problématiques financières et environnementales liées à son usage, les projets viennent desservir et renforcer l'offre de transports en commun des territoires.

1.1.5 Un projet environnemental

La Métropole Européenne de Lille a adopté son Plan Climat Air-Energies Territorial (PCAET) pour agir localement contre le changement climatique et réduire ses émissions de gaz à effet de serre.

Le nouveau plan climat approuvé en février 2021 s'appuie sur trois grandes ambitions :

- Accélérer la transition énergétique vers une Métropole neutre en carbone d'ici 2050,
- Construire une Métropole résiliente au changement climatique et améliorant la qualité de l'air,
- Permettre à tous de bénéficier de la transition écologique et énergétique dans une Métropole solidaire.

La création de nouvelles lignes de tramway et de BHNS s'inscrit dans ces ambitions en contribuant à la préservation de l'environnement et à la lutte contre le changement climatique en favorisant un report modal de la voiture particulière vers les transports en commun. Les projets permettent ainsi une réduction des émissions et des concentrations de polluants atmosphériques issus du trafic routier.

Les projets favorisent la pratique des modes actifs que sont la marche et le vélo par leur intégration dans l'aménagement de l'espace public, ceci en adéquation avec la politique ambitieuse menée par la Métropole sur ces thématiques traduite dans son projet de Plan de Mobilité (PDM).

Enfin, les projets prendront en compte le critère environnemental dans les choix de conception et s'inscriront dans la démarche *Eviter*, *Réduire* ou *Compenser*.

Les nouvelles lignes seront équipées d'un matériel roulant à énergie propre, véritable alternative pour des usagers utilisant actuellement un véhicule qui consomme une énergie fossile. L'ensemble des aménagements urbains et paysagers favoriseront l'intégration végétale permettant de lutter contre les ilots de chaleur urbain et porteront attention à la gestion de la ressource en eau et à la limitation de l'imperméabilisation des sols.

1.2 Présentation des projets

Quatre projets ont été présentés à la concertation et sont l'objet du présent bilan.

Pour chaque projet, un tracé de référence et des variantes de tracé ont été proposées à la concertation, ainsi que plusieurs scénarios d'exploitation.

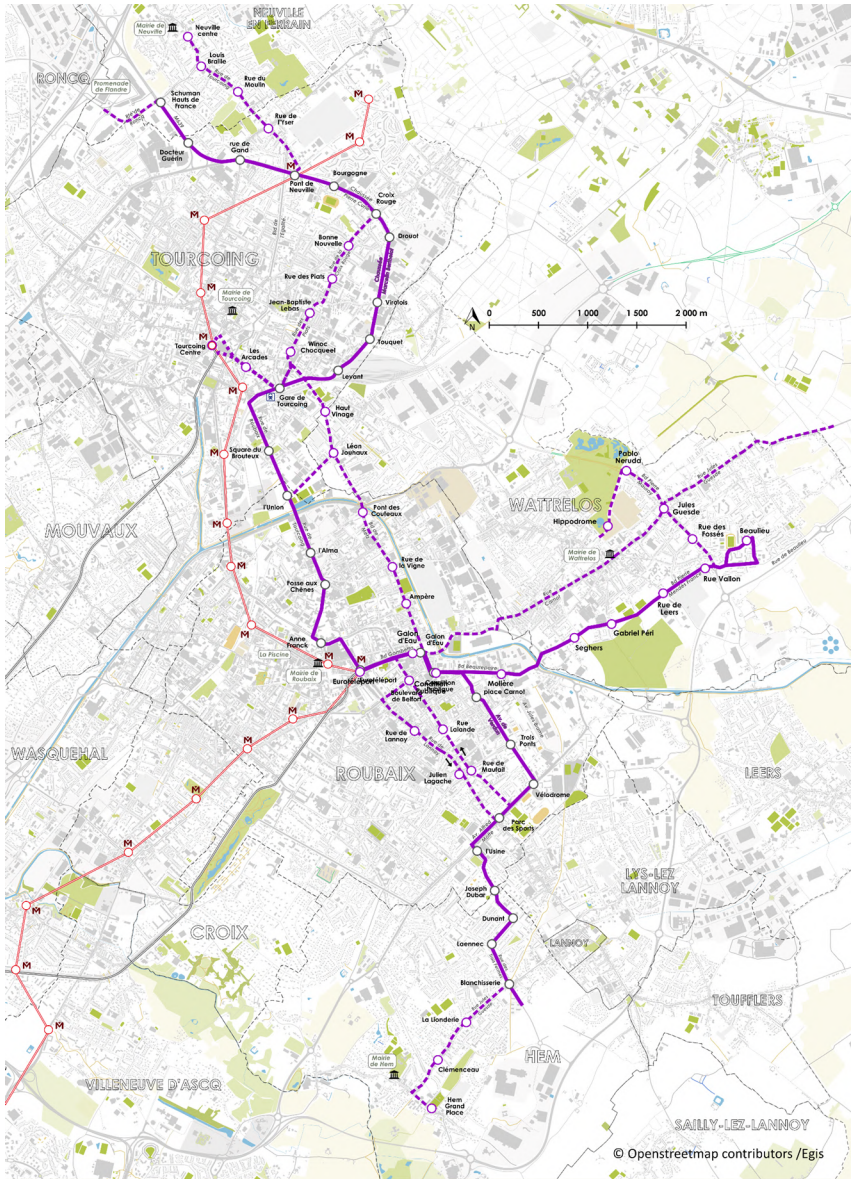
1.2.1 Tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing

Axe de Neuville-en-Ferrain à Hem :

- 14 km *
- 28 stations *
- Tracé de référence proposé à la concertation par :
  - Boulevard des Hauts-de-France à Neuville-en-Ferrain
  - Boulevard Industriel, chaussées Gramme, Pierre Curie, Marcelin Berthelot, rues du Levant, Chateaubriand, avenue Lefrançois, place Pierre Semard et rue de Roubaix à Tourcoing
  - Rue de Tourcoing, avenue de la Fosse aux Chênes, des Nations Unies, rue Jean Monnet, place de la Liberté, boulevards Gambetta, Colmar, Beaurepaire, place Carnot, rue Soult, avenues de Verdun, Salengro, Motte, rues Michelet, Degas et avenue Coty à Roubaix
  - Rues du Docteur Schweitzer, Dunant, des Trois Fermes et l'avenue Briand à Hem
- Deux extensions de tracé proposées à la concertation :
  - Extension vers le centre commercial Promenade de Flandres
  - Extension vers le centre du bourg de Hem
- Plusieurs variantes de tracé soumises à concertation :
  - Par la rue de Tourcoing à Neuville-en-Ferrain
  - Par la rue de la Croix Rouge et la rue des Piats à Tourcoing
  - Par les boulevards Jouhaux, des Couteaux, de Metz et de Strasbourg à Tourcoing
  - Par le boulevard Jouhaux et la rue de l'Union à Tourcoing
  - Avec tracés dissociés par les rues de Lannoy et Pierre de Roubaix à Roubaix

Extension du Mongy du centre-ville à la gare de Tourcoing :

- 1 km *
- 2 stations *



- Quatre variantes d'extension soumises à concertation :
  - Variante de rebroussement
  - Variante par la rue Fidèle Lehoucq
  - Variante par la place de la République
  - Variante avec des sens uniques rues Chanzy et Faidherbe

Axe de Roubaix à Wattrelos :

- 5,5 km*
- 6 stations*
- Tracé de référence proposé à la concertation en mode tramway par le boulevard Mendès France jusqu'au quartier Beaulieu
- Deux variantes soumises à la concertation :
  - Variante d'extension en mode tramway jusqu'au quartier de l'Hippodrome
  - Variante en mode BHNS par l'axe Carnot

Scénarios d'exploitation :

Plusieurs scénarios d'exploitation de la nouvelle infrastructure créée existent. Le dossier de concertation en présentait deux à titre d'exemple, d'autres combinaisons étant envisageables :

- Un scénario avec une ligne Neuville-en-Ferrain – Tourcoing – Roubaix – Hem et un prolongement de la branche R du Mongy sur le barreau Wattrelos
- Un scénario avec un prolongement de la branche T du Mongy vers la gare de Tourcoing puis Neuville-en-Ferrain, un prolongement de la branche R du Mongy sur le barreau Wattrelos et une ligne nouvelle gare de Tourcoing – Roubaix – Hem

* Données indicatives à ce stade du projet

1.2.2 Tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne

Axe Nord :

- 5 km *
- 9 stations *
- Tracé de référence proposé à la concertation par :
  - Rue Obert à Wambrechies
  - Avenues Industrielle et Decauville à Marquette-lez-Lille
  - Rues Faure, Sadi Carnot, Général Leclerc, Gambetta et Lille à Saint-André-Lez-Lille
- Plusieurs variantes de tracé soumises à concertation :
  - Variante de terminus sur l'avenue du Maréchal Foch à Wambrechies
  - Variante de terminus au Parc d'activités du Chat à Wambrechies
  - Variante de tracé par les rues du Général Leclerc et d'Ypres à Wambrechies, Marquette-lez-Lille et Saint-André-Lez-Lille
  - Variante de franchissement de la Deûle

Axe Ouest :

- 4,9 km *
- 9 stations *
- Tracé de référence proposé à la concertation par :
  - Place Tacq et rue du Faubourg de Béthune à Lille
  - Rues du Maréchal Foch et Georges Potié à Loos
  - Rues Sadi Carnot et Vanderhaeghen à Haubourdin
  - Variante d'extension de tracé proposée à la concertation avec un terminus à Hallennes-lez-Haubourdin

©Openstreetmap contribution/EGIS

Secteur Lille :

- 9,2 km *
- 17 stations *
- Tracé de référence proposé à la concertation par :
  - Boulevards de Turin, Leeds, Pasteur, Coubertin, Schuman
  - Esplanade du Champs de Mars, boulevard Vauban, rue Solférino, avenue Jouhaux, boulevards de Lorraine, Moselle, Metz et Strasbourg
- Variante d'extension de tracé proposée à la concertation jusqu'au pôle administratif, culturel et évènementiel du Grand Palais

Axe Sud :

- 10,1 km *
- 17 stations *
- Tracé de référence proposé à la concertation par :
  - Boulevard de Strasbourg et rue du Faubourg d'Arras à Lille et Faches-Thumesnil
  - Rues Clémenceau et Général de Gaulle à Wattignies
- Plusieurs variantes de tracé soumises à concertation :
  - Variante par la route de Lille à Seclin

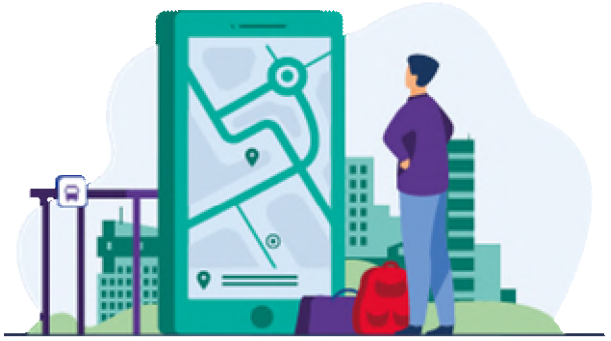
- Variante par la Zone Industrielle de Seclin
- Variante par l'ancienne voie ferrée jusqu'au quartier de la Mouchonnière à Seclin
- Variante par le centre-ville de Seclin via la rue Bouvry

Scénarios d'exploitation :

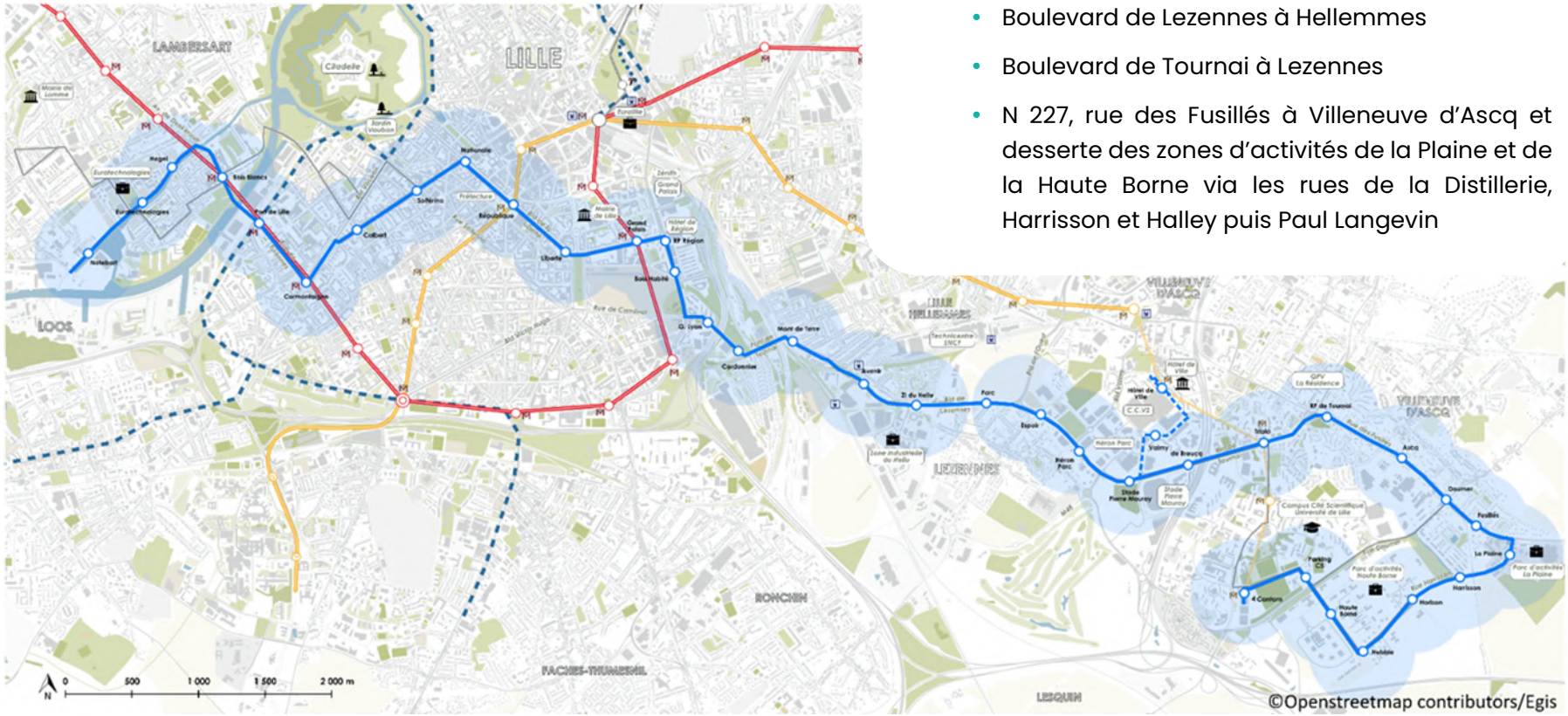
Plusieurs scénarios d'exploitation de la nouvelle infrastructure créée existent. Le dossier de concertation en présentait deux à titre d'exemple, d'autres combinaisons étant envisageables :

- Un scénario à deux lignes :
  - Axe Nord-Sud : Wambrechies – Seclin
  - Axe Ouest- gares : Haubourdin - Lille
- Un scénario à trois lignes :
  - Axe Nord – gares : Wambrechies – Lille
  - Axe Ouest – Portes des Postes : Haubourdin – Lille
  - Axe Sud – gares : Wattignies - Lille

* Données indicatives à ce stade du projet



1.2.3 BHNS Lille - Villeneuve d'Ascq



- 16,5 km*
- 36 Stations *
- Tracé de référence proposé à la concertation par :
  - Euratechnologies via la rue Hegel à Lomme
  - Boulevard de Lezennes à Hellemmes
  - Boulevard de Tournai à Lezennes
  - N 227, rue des Fusillés à Villeneuve d'Ascq et desserte des zones d'activités de la Plaine et de la Haute Borne via les rues de la Distillerie, Harrisson et Halley puis Paul Langevin
  - Rues de Turenne, Nationale, boulevards de la Liberté, Louis XIV, rue du Docteur Calmette et avenue du Président Hoover et Pont de Tournai à Lille

- Variante de terminus soumise à la concertation à l'Hôtel de ville de Villeneuve d'Ascq qui implique une déconnexion entre le tronçon Est et le tronçon Ouest de la ligne avec un terminus à Hôtel de ville pour le BHNS et un circuit local décorrélé pour la desserte de la Haute Borne

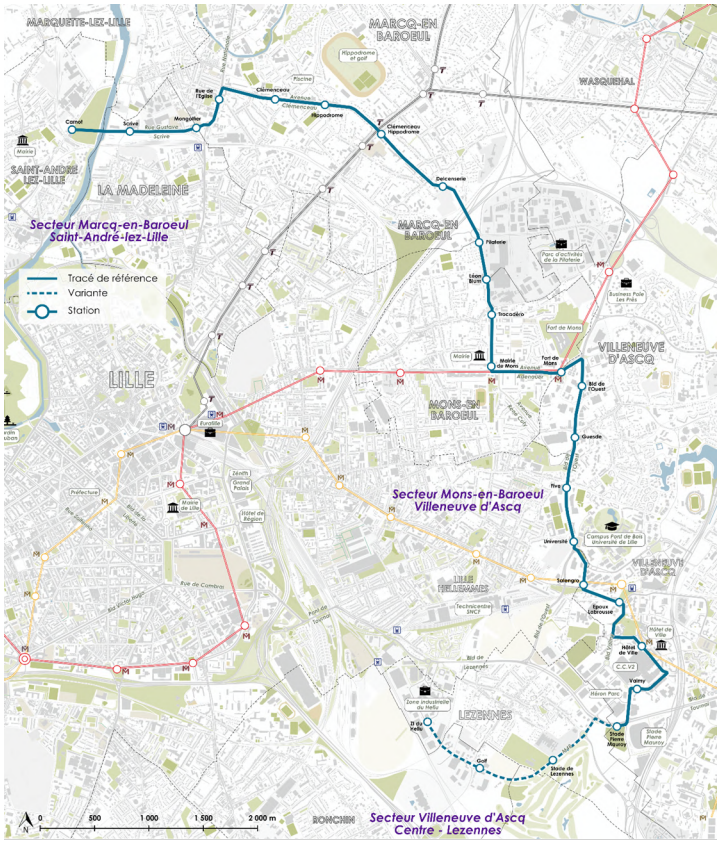
* Données indicatives à ce stade du projet

1.2.4 BHNS Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Barœul

Sur l'ensemble de la ligne :

- 11 km *
- 22 stations *
- Tracé de référence proposé à la concertation par :
  - Rue Carnot à Saint-André-lez-Lille et traversée de la Deûle
  - Rue Scrive à La Madeleine
  - Rue Nationale, avenue Clémenceau et N356 à Marcq-en-Baroeul
  - Avenues du Baroeul, Sangnier, Adenauer et rue Jules Ferry à Mons-en-Baroeul
  - Boulevard de l'Ouest, avenue du Pont de bois, rue Roger Salengro, boulevard de Valmy, rue Verte, rue du Ventoux et avenue de Versailles à Villeneuve-d'Ascq
- Variante d'extension de tracé proposé à la concertation jusqu'à la zone industrielle du Hellu à Lezennes

* Données indicatives à ce stade du projet



©Openstreetmap contributor/EGIS

1.3 Les acteurs des projets

La Métropole Européenne de Lille (MEL)

La Métropole Européenne de Lille est simultanément **Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) et Maître d'Ouvrage (MOA)** de ces projets.

En tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, elle détermine la politique générale de la mobilité sur son territoire et les évolutions du réseau de transports collectifs.

En tant que Maître d'Ouvrage des projets, elle est l'entité pour le compte de laquelle sont réalisés les projets. Ces fonctions lui confèrent le rôle de piloter, concevoir et réaliser chaque projet. Elle a la responsabilité de l'organisation et de l'analyse de la concertation réglementaire. Par la suite elle désignera les maîtres d'œuvre chargés de la conception des lignes, mènera les procédures administratives nécessaires à la réalisation des projets (enquêtes publiques en vue de l'obtention des déclarations d'utilité publiques, enquêtes parcellaires, autorisations environnementales…) lancera les consultations et pilotera les marchés de travaux en vue de la mise en service des différentes lignes.

Ilévia

Ilévia est le réseau de transport de la Métropole Européenne de Lille. 730 000 voyageurs sont transportés quotidiennement sur 91 lignes de bus, 2 lignes de tramway et 2 lignes de métro qui desservent 3600 points d'arrêts. Le réseau est actuellement **exploité** par la société Kéolis Lille Métropole dans le cadre d'une **Concession de Service Public (CSP)** dont l'échéance est fixée au 31 mars 2025. Cette concession fait l'objet d'une remise en concurrence régulière dont la prochaine est envisagée pour la période 2025 - 2032.

Les villes

La concertation s'est tenue sur l'ensemble du périmètre de la métropole. Plusieurs villes sont directement concernées par ces projets : Faches-Thumesnil, Hallennes-lez-Haubourdin, Haubourdin, Hellemmes, Hem, La Madeleine, Lambersart, Lezennes, Lille, Lomme, Loos, Marcq-en-Barœul, Marquette-lez-Lille, Mons-en-Barœul, Neuville-en-Ferrain, Noyelles-lès-Seclin, Roubaix, Sainghin-en-Mélantois, Saint-André-Lez-Lille, Seclin, Templemars, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq, Wambrechies, Wattignies, Wattrelos.

Les communes traversées pour chaque tracé participeront au pilotage des projets et à la prise de décisions liées aux itinéraires de tramway et de BHNS qui parcourent leur territoire.

Par ailleurs plusieurs de leurs compétences seront concernées par les projets, notamment celles du stationnement, de l'éclairage public, des espaces verts, de la réglementation de la voirie…

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP), créée par la loi du 2 février 1995, est depuis 2002 une autorité administrative indépendante garante du bon déroulement de la concertation et du respect de la participation du public.

La Commission Nationale du Débat Public est saisie par le Maître d'Ouvrage et lui confie l'organisation de la concertation.

Elle veille aux modalités de cette organisation, valide le dossier de concertation et les outils liés, le calendrier, les modalités et dresse le bilan de la concertation.

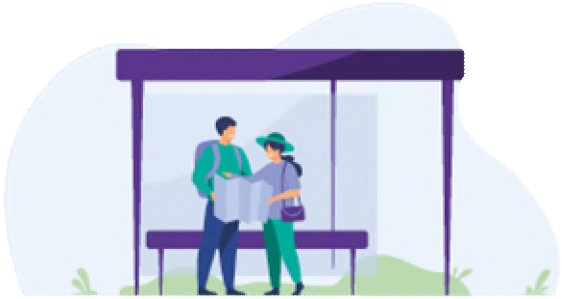
Elle désigne des garants qui veilleront au respect du droit à l'information et à la participation. Pour les projets de tramway objets de la concertation, la Commission Nationale du Débat Public a désigné M. Christophe Bacholle et M. Jean-Claude Ruysschaert garants des concertations préalables.

Les habitants, usagers des transports collectifs, associations

Ils sont au cœur de la démarche. Ils participent et contribuent à la concertation, et bien évidemment au succès de ces projets.

Une assistance technique

La Métropole Européenne de Lille s'appuie sur des Assistances à Maitrise d'Ouvrage (AMO) pour mener à bien ces projets. Il s'agit du groupement EGIS / Gautier+Conquet qui réalise les études d'opportunité et de faisabilité des nouvelles lignes de transport et de l'agence EKER qui accompagne la MEL dans l'animation de la concertation.



2 La préparation et le déroulement de la concertation

2.1 Principes et objectifs

Le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) constitue un programme échelonné dans le temps. Celui-ci comprend plusieurs lignes dont les périmètres correspondent à des segments du futur réseau, cohérents en termes de fonctionnalités et d'organisation des travaux.

On appelle donc :

- **Programme** : l'ensemble des lignes du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) dans leur globalité correspondant à une vingtaine de lignes soit nouvelles, soit extensions de ligne, soit améliorations de lignes existantes. Ce programme a fait l'objet de la délibération n°19 C 0312 du conseil métropolitain de la MEL du 28 juin 2019 disponible sur internet selon le lien suivant : *https://www.lillemetropole.fr/deliberations*
- **Projets :** chaque projet, découlant du SDIT, comprend l'ensemble des travaux à réaliser, des ouvrages à construire ou des interventions nécessaires pour que ce projet soit complètement fonctionnel. Chaque projet présente sa propre cohérence fonctionnelle et peut donc être réalisé sans que les autres projets en soient affectés.

La démarche de concertation préalable objet du présent bilan porte donc sur quatre projets de nouvelles lignes de transport :

Deux projets de tramway :

- Tramway du pôle métropolitain de Lille et de sa couronne
- Tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing

Deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) :

- BHNS Lille - Villeneuve-d'Ascq
- BHNS Villeneuve-d'Ascq - Marcq-en-Barœul

Cette concertation s'inscrit à la suite de la concertation menée dans le cadre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) dont le Conseil de la Métropole a approuvé le bilan le 28 juin 2019, adoptant ainsi le projet de SDIT.

La concertation préalable est une étape fondamentale dans la vie d'un projet. Elle a pour objet de donner accès, à l'ensemble des personnes concernées, à une information transparente sur le projet, d'informer le public et les acteurs concernés des aménagements prévus, de recueillir d'éventuelles observations ou demandes permettant d'enrichir l'élaboration du projet.

La concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire.

Conformément à la législation en vigueur, et **dans le respect de la Charte de la Participation Citoyenne** votée par la Métropole le 2 décembre 2016, et actualisée par vote du conseil métropolitain le 28 juin 2021, les modalités de la concertation fixées garantissent au public :

- d'accéder aux informations pertinentes permettant sa participation effective ;
- de disposer de délais raisonnables pour formuler des observations et des propositions ;
- d'être informé de la manière dont il a été tenu compte de ses observations et propositions dans la décision.

Le code de l'environnement, notamment sa partie législative, les articles L.120-1 à L120-2 et L.121-1 à L121-16, et le code de l'urbanisme, article L. 103-2, encadrent la participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipements ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

Pour les projets de tramway

Conformément à la règlementation, le Conseil de la Métropole a autorisé le 11 octobre 2019 la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Par courrier en date du 23 juin 2021, la MEL a saisi la CNDP, qui, dans une décision en date du 7 juillet 2021, a demandé l'organisation d'une concertation préalable pour chaque projet de nouvelle ligne de tramway et a désigné **M. Christophe Bacholle et M. Jean-Claude Ruysschaert garants des concertations préalables**.

Les deux garants de la CNDP ont pour mission de veiller à la qualité, l'intelligibilité et la sincérité des informations diffusées, les caractéristiques et la pertinence des outils d'expression du public, la possibilité pour le public de poser des questions et d'obtenir des réponses appropriées de la part du Maître d'Ouvrage. Ils peuvent demander la réalisation d'une expertise complémentaire sur le projet.

Les garants sont neutres, indépendants, impartiaux, ne donnent jamais d'avis sur le fond du projet mais facilitent le déroulement du processus de la concertation. Ils représentent la CNDP et portent ses valeurs : l'indépendance, la transparence, la neutralité, l'argumentation et l'équivalence de traitement.

Par décision en date du 2 février 2022, la CNDP a approuvé le dossier et les modalités de concertation des projets de nouvelles lignes de tramway des pôles métropolitains Roubaix-Tourcoing et Lille et sa couronne et acté des dates de **tenue de la concertation préalable du 21 février au 5 avril 2022.**

Pour les projets de BHNS

La concertation sur les deux projets de BHNS est menée directement par la Métropole Européenne de Lille, conformément au code de l'urbanisme, article L. 103-2.

Le bilan

Dans un délai d'un mois au terme de la concertation préalable, les garants établissent un bilan de la concertation pour les projets de nouvelles lignes de tramway et résument la façon dont elle s'est déroulée. Ce bilan comporte un avis sur le déroulement de la concertation, une synthèse des arguments exprimés et des demandes de précisions et recommandations adressées au Maître d'Ouvrage.

Les garants informent le Maître d'Ouvrage (la MEL), la Commission Nationale du Débat Public et le représentant de l'Etat du déroulement et du bilan de la concertation préalable. Ils rendent public le bilan de la concertation préalable. Pour les projets de nouvelles lignes de tramway des pôles métropolitains Roubaix-Tourcoing et Lille et sa couronne, **les garants de la concertation ont rendu public leur bilan en date du 5 mai 2022. Ce bilan est disponible sur le site de la Commission Nationale du Débat Public :**

https://www.debatpublic.fr/nouvelles-lignes-de-tramway-dans-lagglomeration-de-roubaix-tourcoing-versant-est-2050

https://www.debatpublic.fr/nouvelles-lignes-de-tramway-sur-lille-et-sa-couronne-versant-ouest-2051

Il est également mis en ligne sur le site internet de la participation citoyenne de la MEL :

https://participation.lillemetropole.fr/processes/concertationpreealablesdit/

Dans un délai de deux mois à compter de la publication du bilan des garants, le Maître d'Ouvrage publie les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation. C'est l'objet du présent document bilan de la concertation.

Ce bilan comprend aussi le bilan de la concertation sur les deux projets de BHNS, qui ne sont pas sous la responsabilité de la CNDP.

2.2 La préparation de la concertation avec les acteurs locaux

2.2.1 Echanges techniques lors de la préparation des études

Depuis le bilan de la concertation de 2019 et l'adoption en juin 2019 de son Schéma Directeur des Infrastructures des Transports, la Métropole Européenne de Lille s'est dotée d'un marché d'Assistant à Maîtrise d'Ouvrage pour l'accompagner sur les premières études techniques des nouvelles lignes de transports. Ainsi, 2021 et 2022 ont permis de mener les études d'opportunité et de faisabilité sur les quatre projets de nouvelles lignes de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), menant ces lignes à un niveau technique suffisant pour envisager la tenue d'une concertation préalable.

La préparation de la concertation a fait l'objet de nombreux échanges pour définir le calendrier, élaborer une démarche à proposer aux partenaires et mettre en place une gouvernance adaptée : les comités de ligne.

Présidés par le Vice-Président aux mobilités et transports publics, les comités de lignes associent l'ensemble des maires des communes concernées par un des projets de nouvelles lignes de transport. Ils constituent l'instance décisionnelle sur chacun des projets, en apportant les validations nécessaires au

franchissement des différents jalons des projets. Les comités de ligne ont été mis en place par délibération du conseil métropolitain le 19 février 2021 (Délibération n° 21C0036).

Trois comités de lignes se sont ainsi tenus sur chacun des projets entre février 2021 et l'ouverture de la concertation préalable en février 2022. En plus de présenter l'avancement des études, les comités de ligne ont permis d'identifier, analyser, affiner et valider les choix des scénarios de tracé pour chaque projet.

Les comités qui ont précédé le démarrage de la concertation ont validé les modalités de la concertation et acté des tracés et variantes soumis à la présente concertation :

- Le comité de ligne du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et de sa couronne le 30 novembre 2021.
- Le comité de ligne du projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing le 15 décembre 2021.
- Le comité de ligne des projets de BHNS Lille-Villeneuve d'Ascq et Marcq-en-Barœul - Villeneuve d'Ascq le 8 décembre 2021.

Le dossier de concertation a été élaboré sur base de ces décisions, en collaboration avec les communes.

2.2.2 Les réunions avec les garants

Dès l'automne 2021, des réunions régulières ont été mises en place avec les garants nommés pour suivre la concertation des deux projets de tramway. À partir de janvier 2022, et jusqu'au démarrage de la concertation, un point hebdomadaire était organisé entre la Métropole Européenne de Lille et les garants. La démarche de concertation a ainsi été co-construite avec les garants afin d'aboutir au dispositif mis en place et présenté, avec le dossier de concertation, en commission plénière de la CNDP le 2 février 2022. Grâce à ces échanges, le dispositif envisagé a ainsi pu évoluer pour permettre au plus grand nombre d'avoir la possibilité de participer.

2.2.3 Les échanges réguliers entre la MEL et les acteurs locaux

La démarche envisagée pour la concertation a été présentée en amont de l'ouverture à différents acteurs du territoire afin de recueillir leurs avis sur le dispositif et de leur présenter les projets.

La Métropole Européenne de Lille a ainsi rencontré plusieurs associations parmi lesquelles l'Union des Voyageurs du Nord, adhérente de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT-UVN) et l'Association Droit au Vélo (ADAV). Une présentation a également été faite au Conseil de Développement de la Métropole Européenne de Lille.

Des courriers ont été envoyés aux principaux acteurs ayant participé à la concertation de 2019 sur le Schéma des Infrastructures de Transport (SDIT), ainsi qu'aux grands acteurs institutionnels et des sphères du développement économique et

de l'aménagement du territoire pour les informer de la démarche.

2.3 La communication et l'information sur la concertation

En lien étroit avec les garants, la Métropole Européenne de Lille a élaboré un important dispositif de communication sur plusieurs supports qu'ils soient numériques ou physiques, avant et pendant toute la période de concertation. Il s'agissait de toucher un large public avec deux objectifs majeurs :

- Inciter les habitants de la métropole à participer à la concertation préalable, dans une logique de transparence et de co-réflexion,
- Valoriser et faire connaître ces projets.

2.3.1 Site internet de la Métropole

La Métropole s'est tout d'abord appuyée sur son site institutionnel *lillemetropole.fr* pour relayer l'annonce de l'ouverture de la concertation préalable et en diffuser ses actualités. Ainsi, une mise en ligne de l'actualité de la démarche de concertation et le renvoi vers les pages dédiées aux projets de *lillemetropole.fr* et vers le site de la participation citoyenne ont été mises en œuvre.

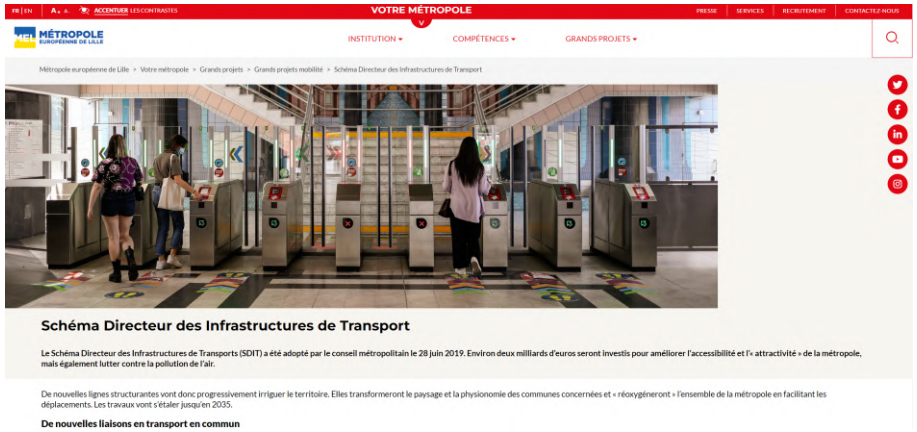


FIGURE 1 - PAGE D'ACCUEIL SUR LE SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT SUR LE SITE INTERNET DE LA MEL

Durant l'ensemble de la concertation, 5 pages dédiées aux projets ont été mises en place sur le site de la MEL :

- Une page d'accueil sur le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport
- Une page pour le projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne
- Une page pour le projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing
- Une page pour le projet de BHNS Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Barœul
- Une page pour le projet de BHNS Lille - Villeneuve d'Ascq

Environ 1000 vues ont été comptabilisées entre le 7 février et le 5 avril 2022 sur la page d'accueil du site internet**.**

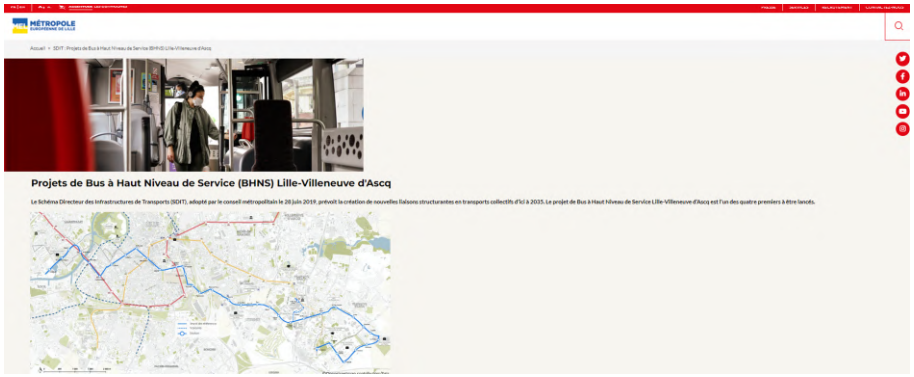


FIGURE 2 - PAGE DEDIEE AU PROJET DE BHNS LILLE – VILLENEUVE D'ASCQ SUR LE SITE INTERNET DE LA MEL

2.3.2 Plateforme de participation citoyenne de la Métropole

En complémentarité de son site internet institutionnel, la Métropole Européenne de Lille dispose d'une plateforme internet de participation citoyenne : *https://participation.lillemetropole.fr*

Cette plateforme héberge depuis mars 2018, des consultations et concertations sur les politiques publiques de la MEL et les grands projets, des concertations préalables et des enquêtes publiques.

Cette porte d'entrée unique pour toutes les consultations et concertations publiques de la Métropole constitue une référence identitaire connue de l'ensemble des métropolitains qui sont ainsi libres de participer et donc de contribuer à une ou plusieurs démarches.

Une page dédiée à la présente concertation préalable a donc été ajoutée sur la plateforme de participation citoyenne : *https://participation.lillemetropole.fr/processes/concertationpreealablesdit*

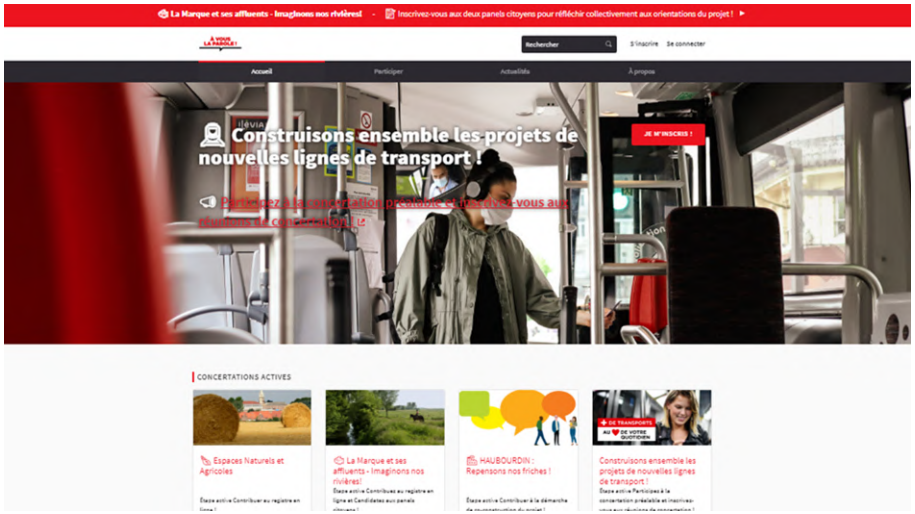


FIGURE 3 - PAGE DEDIEE À LA CONCERTATION DES PROJETS DE NOUVELLES LIGNES DE TRANSPORT SUR LA PLATEFORME DE PARTICIPATION CITOYENNE DE LA MEL

Cette plateforme constitue le principal lien avec le public pendant la phase de concertation. Elle lui permet, d'une part, de trouver l'ensemble des informations et documentations relatives aux projets et, d'autre part, de déposer un avis ou poser une question.

Une page d'accueil permet ainsi au public :

- D'accéder aux modalités pratiques relatives aux ateliers et réunions publiques (inscriptions, dates et lieux),
- D'obtenir l'ensemble des informations et documentations relatives aux projets : dossier de concertation, délibérations, vidéos de retransmission des réunions, supports des réunions, comptes rendus des ateliers…

Une page par projet permet ensuite le dépôt d'avis et de questions.

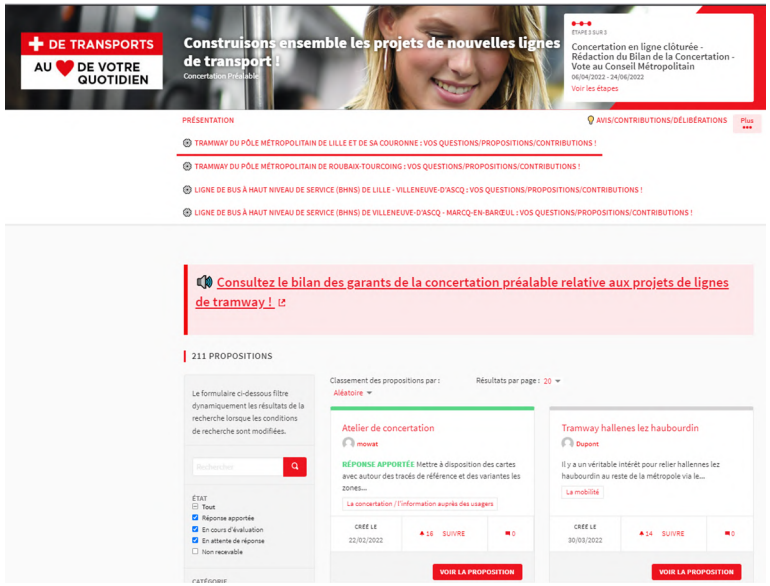


FIGURE 4 – PAGE DEDIEE AU PROJET DE TRAMWAY DU POLE METROPOLITAIN LILLE ET SA COURONNE SUR LA PLATEFORME DE PARTICIPATION CITOYENNE DE LA MEL

Sur les pages dédiées de la plateforme de participation citoyenne **44 877 vues ont été dénombrées** entre le 7 février et le 5 avril 2022 :

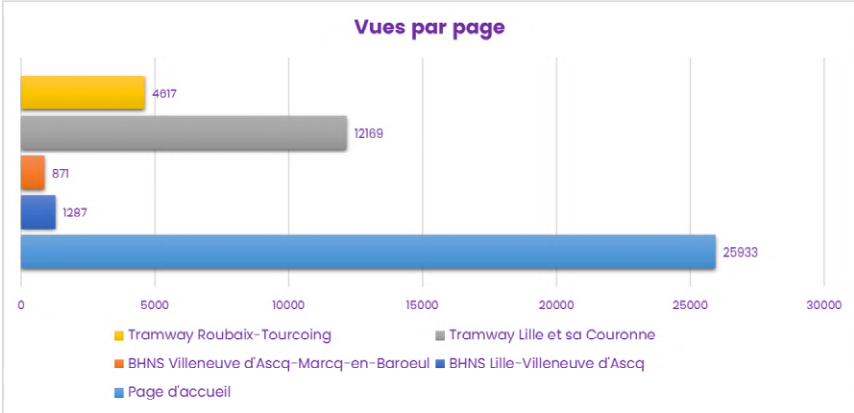


FIGURE 5 – VUES SUR LA PLATEFORME DE PARTICIPATION CITOYENNE

2.3.3 Affichages publics

FIGURE 6 - AFFICHAGE DANS LES ESPACES PUBLICS

Une large campagne d'affichage a été menée pour informer le public de la concertation, en sus de l'affichage légal. Il s'agissait de capter l'attention des usagers dans l'espace public pour les inciter à prendre part à la concertation.

Des affiches format sucette ont été déployées sur le mobilier urbain d'information dans toute la métropole.

300 affichages via des Relais Information Services (RIS) ont ainsi été mis en œuvre sur une période de 2 semaines du 14 au 28 février, sur les 95 communes de la MEL.

En complément, un affichage en gare, dans les métros et sur les bus a été effectué : **336 faces sur l'arrière ou le flanc gauche des bus en tout,** pour 112 faces couvertes par tranches périodiques allant du 22 février au 7 mars.

Outre ces affiches physiques, une campagne digitale a été réalisée au sein des gares et des stations de métro : **39 écrans,** avec un spot de 10 secondes, du 21 février au 6 mars 2022.

2.3.4 Flyers

FIGURE 7 – DISTRIBUTION DE FLYERS

Les flyers sont des supports papiers qui permettent d'informer les usagers, de les inciter à participer aux réunions et à donner leur avis sur le projet.

Cinq flyers format A5 en livret 4 pages ont été publiés : le premier concerne l'ensemble du périmètre de la concertation, les quatre autres sont spécifiques aux quatre nouvelles lignes proposées.

Édités en 3500 exemplaires, ils constituent des supports aisés pour apporter de l'information sur le projet aux usagers dans l'espace public. Ils ont été distribués lors des temps spécifiques d'interpellation citoyenne sur le terrain ainsi que lors des ateliers et réunions publiques.

Les flyers ont été distribués via 16 sites d'information mobiles dans l'espace public, choisis pour leur fréquentation, en vue d'informer notamment les publics éloignés des démarches de concertation : **2800 contacts ont été dénombrés dans ce cadre**.

La mise à disposition de flyers a également été effectuée aux abords des lieux investis lors de ces temps d'interpellation (ex : linéaire commercial de la rue des Postes à Lille, linéaire commercial de la rue de l'Alma à Roubaix, Learning Center innovation « LILLIAD » à Villeneuve d'Ascq, etc.).

2.3.5 Réseaux sociaux

La campagne de communication sur la concertation a démarré en février sur les réseaux **Facebook, Twitter, LinkedIn, Instagram**. En parallèle des publications sur le site internet et sur les réseaux sociaux officiels de la MEL, la Métropole s'est appuyée sur son agence conseil online. Le déploiement de campagnes sponsorisées à compter du 15 février 2022, sur une période de deux semaines a été réalisée pour augmenter la visibilité sur les réseaux :

- Facebook avec un ciblage sur la métropole de Lille et les centres d'intérêt autour de la thématique transport et la concertation

- Réseau Piximedia : ciblage sur la métropole de Lille et les centres d'intérêt transport
- Réseau Klox : achat à la visibilité et différents ciblages prévus

Le 7 février, des posts introductifs pour annoncer le lancement de la concertation et informer de la tenue de la visioconférence d'ouverture du 21 février, ont été publiés par la MEL sur Facebook, Twitter et LinkedIn.

FIGURE 8 – PUBLICATION TWITTER INDIQUANT LE DEBUT DE LA CONCERTATION – 7 FEVRIER 2022

Le 21 février, un post a annoncé l'ouverture de la concertation. 6 semaines de concertation durant lesquelles d'autres posts ont présenté la concertation, les projets, et, surtout, rappelé les moyens de contribuer.

FIGURE 9 – PUBLICATION SUR LINKEDIN LE JOUR DU LANCEMENT DE LA CONCERTATION – 21 FEVRIER 2022

Sur Facebook (5 stories et 15 publications), Twitter (15 publications), LinkedIn (6 publications), Instagram (5 stories et 9

publications), différents formats ont permis de communiquer sur la concertation pour inciter le public à participer. Ces éléments de communication ont par ailleurs été partagés largement par les partenaires du projet, notamment les communes.

Ces éléments de communication ont notamment pris les formes suivantes : vidéo d'animation réalisée en reprenant les cartes des projets, capsules de 30 secondes par projet, réalisation de « stories » (reportages courts sur Facebook ou Instagram) lors d'un atelier pour annoncer les dates d'ateliers à venir, réalisation d'une vidéo de témoignages de participants aux ateliers.

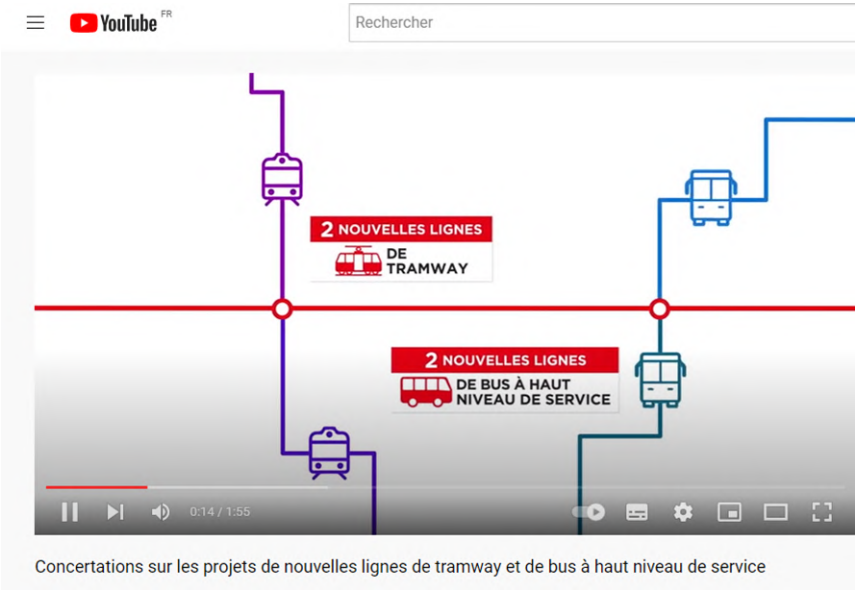


FIGURE 10 - VIDEO DE PRESENTATION DU PROJET ET DE LA CONCERTATION DISPONIBLE SUR YOUTUBE

FIGURE 11 - VIDEO MISE EN LIGNE LE 23 MARS SUR TWITTER

(Ces vidéos ont été également été diffusées lors des rendez-vous de la concertation).

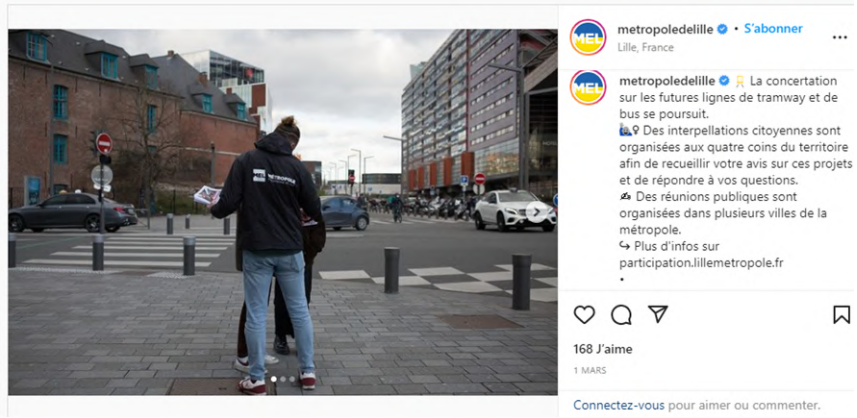


FIGURE 12 - PUBLICATION INSTAGRAM SUR LA CONCERTATION - 1ER MARS 2022

Les campagnes d'affichage digital, qui visaient à informer de la démarche de concertation et notamment à s'informer sur le site de participation citoyenne, ont permis de délivrer au total plus de **2 millions d'impressions, et 12 378 clics ont été enregistrés via ces plateformes.**

Ce sont au total **178 909 internautes uniques** qui ont été exposés sur Facebook :

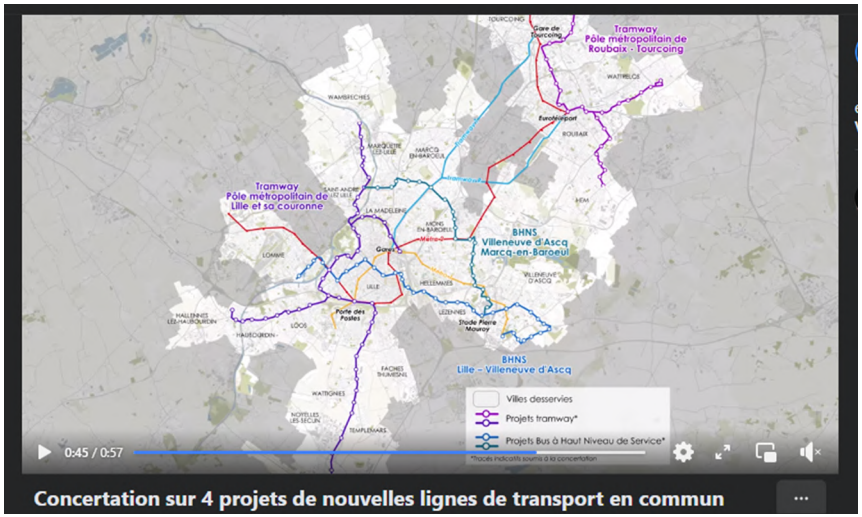


FIGURE 13 - VIDEO DE PRESENTATION SUR FACEBOOK – 3 MARS 2022

2.3.6 Spots radio

Des spots ont été diffusés sur les radios locales pour inciter à la participation, soit :

- **71 spots sur France Bleue Nord** (du 17 février au 3 mars 2022)
- **76 spots sur Métropolys** (du 23 février au 08 mars)

Le texte du message de 30 secondes était le suivant :

« Du 21 février au 5 avril, la Métropole Européenne de Lille organise une concertation pour INFORMER et ECHANGER sur 4 nouvelles lignes de tram et de bus à haut niveau de service.

Vous habitez dans la métropole ? Alors participez, votre avis compte !
Consultation en ligne, rencontres d'informations et d'échanges sur notre territoire, les équipes de la MEL sont à votre écoute. Rendez-vous sur lillemetropole.fr »

2.3.7 Magazine de la Métropole

Le sujet de la concertation des nouvelles lignes de transport a également été traité dans le magazine de la Métropole « MEL », dans les éditions n°34 et n°35, distribuées en février (1 encart) et avril 2022 (8 pages) à **550 000 exemplaires**. Dans l'édition d'avril, un dossier sur les transports a été réalisé, centré sur les projets de nouvelles lignes de transport et la concertation préalable.

FIGURE 14 -MAGAZINE DE LA MEL AVEC LES PROJETS DE NOUVELLES LIGNES DE TRANSPORT A LA UNE

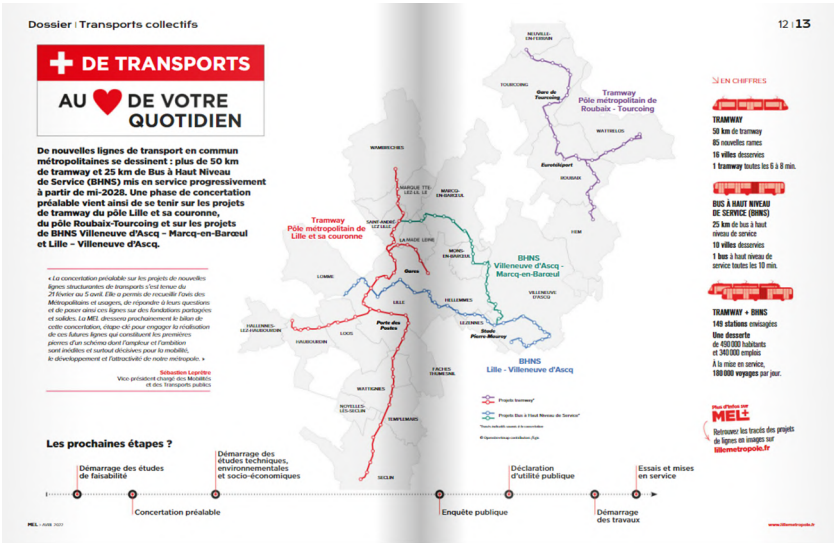


FIGURE 15 – MAGAZINE DE LA MEL AVEC UN DOSSIER SUR LES PROJETS DE NOUVELLES LIGNES DE TRANSPORT

2.3.8 Kit de communication pour le relais par les acteurs locaux

Afin de fournir des éléments d'information sur les projets et sur la démarche de concertation, des kits de communication ont été transmis aux 95 communes de la métropole par mailing via les services communication et digitaux. Ils comprenaient notamment le dossier de presse ainsi que des éléments textuels et visuels permettant de relayer les informations de la concertation.

Ainsi, chaque commune a pu déployer l'information sur les projets et la concertation grâce à ses réseaux locaux, et ce en subsidiarité de la MEL. A titre d'exemple, la Ville de Lille a largement informé ses habitants à travers ses réunions de conseils de quartiers.

2.3.9 Dossier de presse

Un dossier de presse a été constitué et diffusé aux différents organes de presse par la MEL en amont de la concertation.

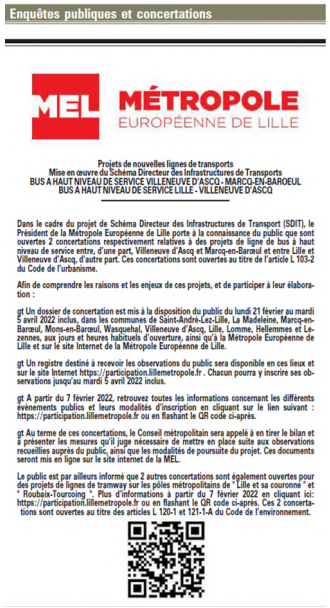
FIGURE 16 – DOSSIER DE PRESSE MEL

Ce dossier de presse a été envoyé le 15 février à 3 agences, 10 presses quotidiennes régionales, 10 presses nationales et correspondants locaux, 4 TV locales, 11 radios locales et antennes régionales et 13 titres de la presse spécialisée collectivités territoriales **: soit un total de 51 médias touchés.**

2.3.10 Encarts presse

Une annonce a été publiée en affichage pleine page dans les journaux *La Voix du Nord* (**70 000 exemplaires/jour**) et *Nord Eclair* les 15 et 19 février et le 5 mars ainsi que sur le journal gratuit *20 minutes* les 16 et 24 février et le 7 mars.

2.3.11 Affichage légal


Enquêtes publiques et concertations

MEL MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Projets de nouvelles lignes de transports
Mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transports
BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE VILLENEUVE D'ASCQ - MARCQ-EN-BAROEUL
BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE LILLE - VILLENEUVE D'ASCQ

Dans le cadre du projet de Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT), le Président de la Métropole Européenne de Lille porte à la connaissance du public que sont ouvertes 2 concertations respectivement relatives à des projets de ligne de bus à haut niveau de service entre, d'une part, Villeneuve d'Ascq et Marcq-en-Barœul et entre Lille et Villeneuve d'Ascq, d'autre part. Ces concertations sont ouvertes au titre de l'article L 103-2 du Code de l'urbanisme.

Afin de comprendre les raisons et les enjeux de ces projets, et de participer à leur élaboration :

Un dossier de concertation est mis à la disposition du public du lundi 21 février au mardi 5 avril 2022 inclus, dans les communes de Saint-André-Lez-Lille, La Madeleine, Marcq-en-Barœul, Mons-en-Barœul, Wasquehal, Villeneuve d'Ascq, Lille, Lomme, Hellemmes et Lezennes, aux jours et heures habituels d'ouverture, ainsi qu'à la Métropole Européenne de Lille et sur le site Internet de la Métropole Européenne de Lille.

Un registre destiné à recevoir les observations du public sera disponible en ces lieux et sur le site Internet https://participation.lillemetropole.fr . Chacun pourra y inscrire ses observations jusqu'au mardi 5 avril 2022 inclus.

A partir du 7 février 2022, retrouvez toutes les informations concernant les différents évènements publics et leurs modalités d'inscription en cliquant sur le lien suivant : https://participation.lillemetropole.fr ou en flashant le QR code ci-après.

Au terme de ces concertations, le Conseil métropolitain sera appelé à en tirer le bilan et à présenter les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place suite aux observations recueillies auprès du public, ainsi que les modalités de poursuite du projet. Ces documents seront mis en ligne sur le site internet de la MEL.

Le public est par ailleurs informé que 2 autres concertations sont également ouvertes pour des projets de lignes de tramway sur les pôles métropolitains de " Lille et sa couronne " et " Roubaix-Tourcoing ". Plus d'informations à partir du 7 février 2022 en cliquant ici: https://participation.lillemetropole.fr ou en flashant le QR code ci-après. Ces 2 concertations sont ouvertes au titre des articles L 120-1 et 121-1-A du Code de l'environnement.

Les annonces légales sont parues le 5 février dans la *Voix du Nord* et *Nord Eclair*. En parallèle, la MEL a réalisé un kit de concertation, comprenant les affiches réglementaires et les registres. Avant le début de la concertation, il a été envoyé à chaque commune concernée par le projet pour qu'elles procèdent à l'affichage dans les mairies et qu'elles mettent les registres à disposition du public

FIGURE 17 – ANNONCES LEGALES PRESSE SUR LA CONCERTATION

2.3.12 Dossier de concertation

Le dossier de concertation constitue le document de référence de la concertation. Il présente le périmètre et le mode d'emploi de la concertation. Il permet ainsi d'exposer les objectifs, l'historique et les caractéristiques des projets, ainsi que leurs coûts et plannings prévisionnels. Il est constitué d'une partie transverse puis de parties spécifiques par projet qui décrivent les lignes, leurs tracés de référence et variantes.

Ce dossier était consultable en ligne, à la fois sur la page dédiée de la plateforme de participation citoyenne de la métropole et sur le site de la Commission Nationale du Débat Public. Des exemplaires papiers étaient également consultables dans les mairies des communes traversées par l'une des futures lignes, au siège de la MEL et distribués lors des ateliers et réunions publiques. **360 exemplaires imprimés** ont ainsi été mis à disposition des partenaires et du grand public.

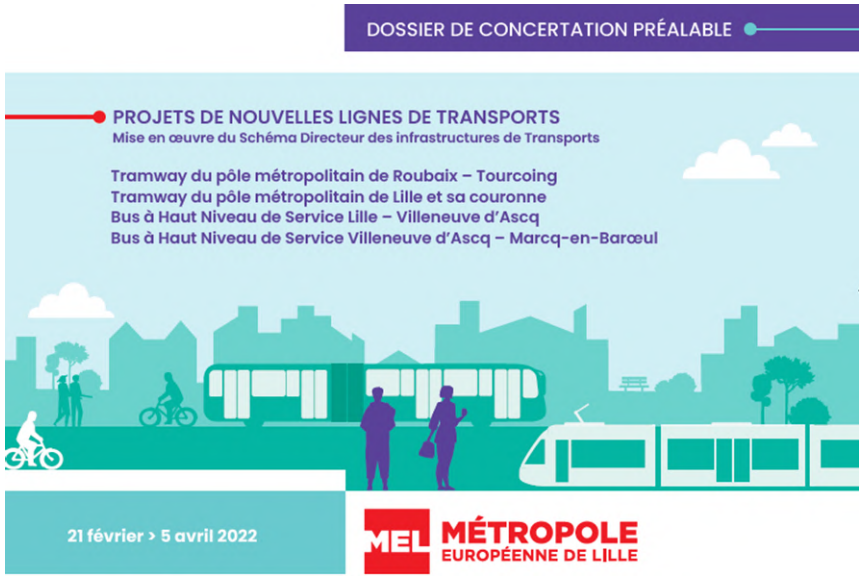


FIGURE 18 -COUVERTURE DU DOSSIER DE CONCERTATION

2.3.13 Supports et vidéos des réunions publiques

Dans le cadre des différentes réunions publiques, en présentiel ou en visioconférence, des supports de présentation ont été réalisés. Constitués sur base du dossier de concertation, ces supports avaient pour objectif d'illustrer les propos des équipes en charge du projet et de faciliter la compréhension des éléments techniques du projet. Ils ont été mis en ligne sur la plateforme de participation citoyenne.

FIGURE 19 -EXEMPLE DE SUPPORT DE REUNION

L'ensemble des réunions publiques ont fait l'objet de vidéos mises en ligne sur la plateforme de participation citoyenne et sur la chaîne Youtube de la Métropole Européenne de Lille, avec retransmission en direct et possibilité de rediffusion en différé. Les vidéos suivantes sont ainsi en ligne :

- Réunion d'ouverture,
- Réunions publiques par projet (4),
- Réunion de clôture.

2.4 Les modalités d'expression écrite

2.4.1 Les registres papiers

Des registres physiques étaient disposés dans les communes desservies par les projets ainsi qu'au siège de la MEL. Ces registres papiers permettaient à tout à chacun de pouvoir déposer un avis écrit.

Au total, 12 contributions sur registre papiers ont été rassemblées :

- 9 contributions sur la commune de Wambrechies
- 1 contribution sur la commune de Marquette-lez-Lille
- 2 contributions sur la commune de Wattignies

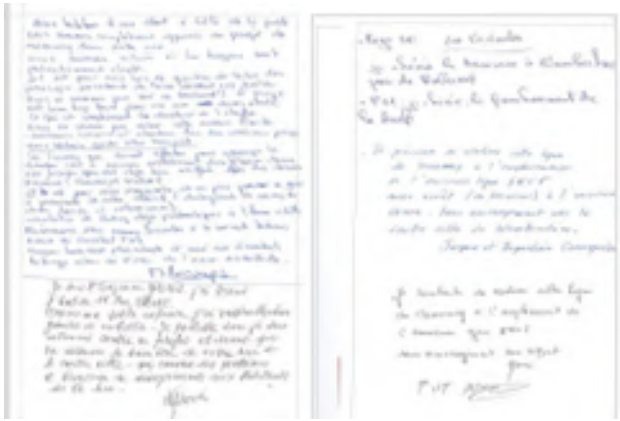


FIGURE 20 – EXEMPLES DE CONTRIBUTIONS SUR REGISTRES PAPIERS

2.4.2 La participation en ligne

FIGURE 21 – PAGE D'ACCUEIL DE LA PLATEFORME DE PARTICIPATION CITOYENNE

Outre un volet informatif présenté ci-avant, la plateforme de participation citoyenne, hébergée sur le site de la MEL *participation.lillemetropole.fr* se composait :

- D'une page de présentation décrivant le projet, la démarche et permettant de retrouver les informations sous différents médias.
- D'une page de présentation pour chaque projet.

Sur chacune de ces pages, les utilisateurs avaient la possibilité de laisser une contribution, visible par tous, et de « liker » pour donner son avis sur les contributions d'autres utilisateurs de la plateforme.

Ainsi, pour chaque projet ont été dénombrées les interactions suivantes :

- Tramway du pôle métropolitain de Lille et de sa couronne : 211 contributions et 1857 votes
- Tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing : 98 contributions et 396 votes
- Ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) de Lille - Villeneuve-D'Ascq : 33 contributions et 81 votes
- Ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) de Villeneuve-D'Ascq - Marcq-En-Barœul : 25 contributions et 60 votes

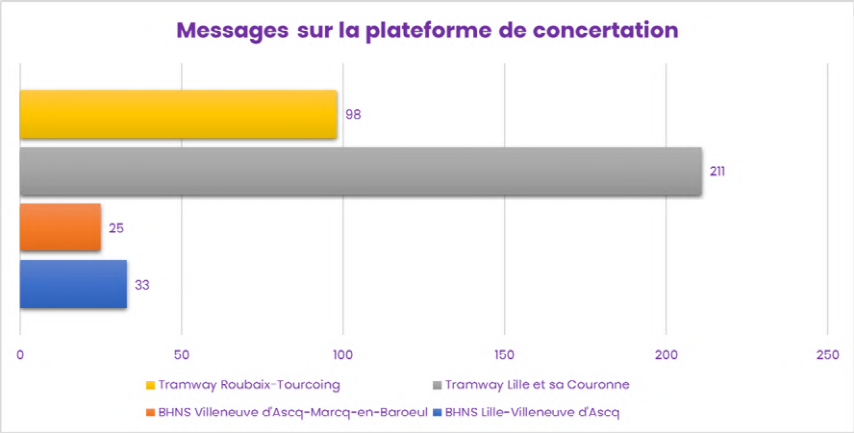


FIGURE 22 – NOMBRE DE MESSAGES POSTES SUR LA PLATEFORME DE CONCERTATION

Au total, ce sont 367 contributions et 2 394 votes qui ont été déposés sur la plateforme de participation en ligne.

2.4.3 Contribution et avis collectifs

En outre, des contributions et avis collectifs de structures (associations, institutions, communes, groupes politiques…) ont été transmis dans le cadre de cette concertation.

Voici la liste de ces contributeurs :

- Ville d'Annœullin (délibération)
- Ville d'Aubers (délibération)
- Ville de Beaucamps-Ligny (délibération)
- Ville de Bondues (délibération)
- Ville de Bouvines (délibération)
- Ville de Capinghem (délibération)
- Ville de Carnin (délibération)
- CCI Grand Lille Hauts de France (courrier)
- Centre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale du Nord (courrier)
- Ville de Comines (délibération)
- Ville de Deûlémont (délibération)
- Ville d'Erquinghem-Lys (délibération)
- Ville de Faches-Thumesnil (avis)
- Groupe d'élus Faire Respirer Lille (courrier)
- Ville d'Hallennes-Lez-Haubourdin (délibération)
- Ville d'Halluin (courrier)
- Ville d'Haubourdin (courrier)
- Ville de Hem (délibération)

- Ville de Houplin-Ancoisne (délibération)
- Keolis Lille Métropole (courrier)
- Ville de La Chapelle d'Armentières (délibération)
- Ville de La Madeleine (courrier et délibération)
- Ville de Lambersart (délibération)
- Ville de Le Maisnil (délibération)
- Ville de Leers (courrier)
- Leroy Merlin (courrier)
- Ville de Lille (courrier)
- Conseil communal de concertation de la ville de Lille
- Groupe d'élus de Lille Verte
- Ville de Loos (courrier)
- Ville de Lys-lez-Lannoy (délibération)
- Ville de Marquette-lez-Lille (délibération)
- Groupe d'élus métropolitains : Métropole Durable et Solidaire
- Groupe d'élus métropolitains : Métropole Ecologiste, Citoyenne et Solidaire
- MEDEF Lille Métropole
- Think tank Mobilités 2050
- Ville de Mons-en-Barœul (délibération)
- Groupe d'élus métropolitains : Métropole Passions Communes
- Association Osons le Tramway
- Communauté de communes de la Pévèle Carembault (courrier)
- Ports de Lille (courrier)
- Ville de Quesnoy-sur-Deûle (délibération)
- Elus de Quesnoy-sur-Deûle
- Ville de Radinghem en Weppes (délibération)
- Ville de Roncq (courrier)
- Ville de Roubaix (délibération)
- SAS Portes de l'Abbaye
- Ville de Saint-André-Lez-Lille (délibération)
- Ville de Seclin (courrier)
- Ville de Sequedin (courrier)
- SNCF Réseau (courrier)
- Ville de Tourcoing (délibération)
- Université Catholique de Lille
- Union des Voyageurs du Nord UVN - FNAUT
- Vilogia
- Ville De Wambrechies (courrier)
- Ville de Warneton (délibération)
- Villes de Wattignies et Templemars (courrier)
- Ville de Wervicq (délibération)

Au total ce sont 59 contributions d'acteurs institutionnels, politiques, associatifs ou économiques qui ont été transmises.

Les contributions écrites émises après la date de fin officielle de la concertation préalable (5 avril 2022) n'ont pas été comptabilisées dans le bilan. Pour autant, la MEL en pendra bonne note pour la suite des projets.

FIGURE 23 – CONTRIBUTIONS ET AVIS COLLECTIFS

2.5 Le déroulé de la concertation

La concertation s'est composée de plusieurs temps d'échanges et de rencontres, en parallèle du dispositif de communication et d'information ainsi que des registres et de la plateforme de participation citoyenne. Ces différents temps ont été construits de façon échelonnée, afin d'informer sur la concertation et les projets puis de débattre de l'opportunité et des caractéristiques. Au total, **911 participants** ont participé aux **17 réunions et ateliers**.

2.5.1 Réunion d'ouverture

La réunion d'ouverture de la concertation s'est déroulée, en visioconférence compte tenu du contexte sanitaire, le lundi 21 février 2022 de 18h à 20h.

FIGURE 24 - VISOCONFERENCE DE LA REUNION D'OUVERTURE

Objectif : Présenter le périmètre et les modalités de la concertation.

La réunion s'est déroulée en plusieurs temps :

- Une présentation sommaire des projets et du processus de concertation par la MEL et les garants.
- L'intervention de différentes associations permettant d'ouvrir le débat :
  - Mathieu Giraud, secrétaire Union des Voyageurs du Nord, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (UVN – FNAUT),
  - Yanick Paillard, président Association Droit au Vélo,
  - Brigitte Groenewald, directrice du SCOT, Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole.
- Un temps d'échanges : un dispositif de questions en ligne a été mis en place, via l'outil numérique Cisco-Webex afin que les participants puissent poser des questions par écrit via le chat aux intervenants.

Plus de 450 participants s'étaient inscrits. On compte 150 participants à l'ouverture de la réunion, **225 participants** au pic et 132 participants à la fin de la réunion.

La réunion a été enregistrée et peut être retrouvée dans son intégralité ici : *https://www.youtube.com/watch?v=RicijlJenyE*

2.5.2 Interpellations citoyennes

Sur proposition des garants, des interpellations citoyennes ont eu lieu durant une semaine, du 21 février au 1er mars, au démarrage de la concertation, en divers lieux de la métropole.

Objectif : Se rendre au plus près des riverains et usagers, pour mobiliser un public habituellement éloigné des démarches de concertation, informer sur les projets et mobiliser pour participer à la concertation.

Des points mobiles ont été installés dans l'espace public et des flyers ont été distribués à la population. De plus, il était donné la possibilité aux personnes rencontrées de laisser un avis.

Au total, 16 interpellations se sont tenues sur le terrain. Les lieux ont été choisis pour leur proximité avec les tracés, pour leur centralité ou leur fréquentation (comme des marchés ou des stations de métro).

- Interpellations citoyennes sur le périmètre du projet de tramway du pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing :
  - Place de la Fosse aux chênes à Roubaix, le mardi 22 février 2022 de 14h à 17h
  - Marché de la Grand Place à Tourcoing, le lundi 28 février 2022 de 9h30 à 12h30
  - Place de la mairie et sortie d'école Jean Jaurès à Wattrelos, le lundi 28 février 2022 de 14h à 17h

- Interpellations citoyennes sur le périmètre du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne :
  - Marché Wattignies, le mardi 22 février 2022 de 9h à 10h30
  - Porte des Postes à Lille le mercredi 23 février entre 13h et 15h et Place des Buisses-gares à Lille de 16h30 à 18h30
  - Rue du Général Leclerc à Saint-André, le mercredi 2 mars 2022 de 12h à 13h30

- Interpellations citoyennes sur le périmètre du projet de BHNS Marcq-en-Barœul – Villeneuve d'Ascq :
  - Villeneuve d'Ascq, le jeudi 24 février 2022
  - Marché du Croisé à Marcq-en-Barœul, le mardi 1er mars 2022 de 9h30 à 12h30
  - Station Fort de Mons, le mercredi 2 mars 2022 de 8h30 à 10h30
  - Marché de Mons, le Jeudi 3 mars 2022 de 9h à 10h30

- Interpellations citoyennes sur le périmètre du projet de BHNS Lille-Villeneuve d'Ascq
  - Place Richebé à Lille, le mercredi 3 février 2022 de 9h à 12h
  - Euratechnologies à Lille, le vendredi 25 février 2022 de 16h à 19h

FIGURE 25 – STAND DE LA METROPOLE LORS DES INTERPELLATIONS CITOYENNES

Sur l'ensemble de ces interpellations citoyennes, **2800 contacts directs ont pu être établis avec la population**.

Des flyers ont notamment été distribués durant ces interpellations :

- 920 flyers sur les 5 site du tramway de Lille et sa couronne
- 550 flyers les 3 sites du tramway de Roubaix-Tourcoing
- 1350 flyers sur 6 sites pour les deux BHNS

Au total 2820 flyers ont été distribués à la population durant ces évènements.

2.5.3 Réunions publiques par projet

Des réunions publiques par projet ont été organisées à la suite de la réunion d'ouverture et des interpellations citoyennes.

Ces réunions, au nombre de quatre correspondant à une par ligne, se sont tenues en mixte présentiel et visioconférence :

- Réunion publique sur le projet de tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne, à l'Hôtel de Ville de Lille, le mercredi 2 mars 2022 de 18h à 20h – 126 participants, visible ici :
  ⇨ *https://www.youtube.com/watch?v=rckY9-rnW5g&t=2055s*

FIGURE 26 –REUNION PUBLIQUE PROJET DE TRAMWAY LILLE ET SA COURONNE

- Réunion publique sur le projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing, à l'Hôtel de Ville de Tourcoing, le lundi 7 mars 2022 de 18h à 20h – 66 personnes, visible ici :
  ⇨ *https://www.youtube.com/watch?v=6XnSpW0SBpE*

FIGURE 27 - REUNION PUBLIQUE PROJET DE TRAMWAY ROUBAIX-TOURCOING

- Réunion publique sur le projet de BHNS Lille – Villeneuve d'Ascq à l'Hôtel de Ville de Villeneuve d'Ascq, le mardi 1er mars 2022 de 18h à 20h – 44 participants, visible ici :
  ⇨ *https://www.youtube.com/watch?v=sFYIJON9FT8*

FIGURE 28 - REUNION PUBLIQUE PROJET DE BHNS LILLE - VILLENEUVE D'ASCQ

- Réunion publique sur le projet de BHNS Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Barœul salle polyvalente du Fort à Mons-en-Barœul, le mardi 8 mars 2022 de 18h à 20h – 16 participants, visible ici :
  ⇨ *https://www.youtube.com/watch?v=nCOUtE5yKj4*

FIGURE 29 -REUNION PUBLIQUE PROJET DE BHNS VILLENEUVE D'ASCQ MARCQ-EN-BAROEUL

Objectifs : Informer sur les objectifs et les caractéristiques de chaque projet, présenter le tracé et les variantes, débattre des projets et répondre aux questions du public.

Ce format de réunion permettait d'entrer plus en détail dans les spécificités techniques de chaque projet (tracés, variantes…), de débattre et répondre aux questions des participants (questions posées à l'oral pour les personnes en présentiel ou posées via le chat pour les personnes à distance).

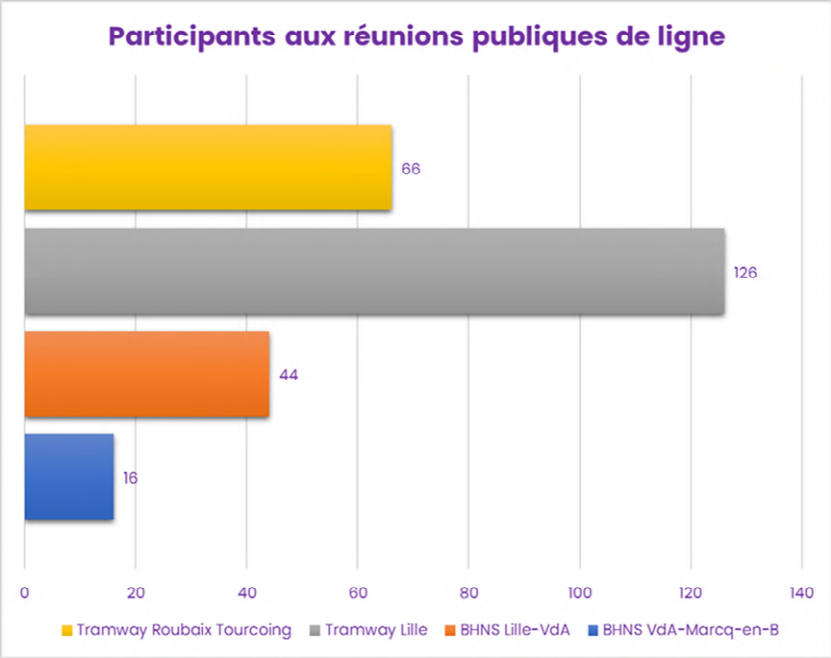


FIGURE 30 - PARTICIPANTS AUX REUNIONS PUBLIQUES PAR PROJET

Au total, 252 personnes ont pu assister, en présentiel ou en visioconférence, aux quatre réunions publiques par projet.

2.5.4 Ateliers

2.5.4.1 Organisation et objectifs des ateliers

À la suite des réunions publiques par projet, des ateliers participatifs se sont tenus en présentiel par sous-secteurs de chaque projet.

Objectifs : Informer précisément sur le projet sur le secteur, faire remonter les interrogations en matière d'intégration territoriale, aider à qualifier localement l'intérêt pour le projet, s'appuyer sur l'expertise d'usage des participants.

Ces ateliers étaient organisés autour de deux temps. Un temps de présentation du projet et des objectifs de la réunion, suivi d'un temps de travail en sous-groupes de participants, qui pouvaient, via des supports cartographiques et tableaux d'analyse comparative, localiser les points d'attention et d'opportunité à prendre en compte dans le projet, lister les avantages et les limites des variantes proposées et préciser les variantes de tracé à privilégier.

L'enjeu lors de ces ateliers était de recueillir l'expertise d'usage des habitants des territoires traversés par les projets.

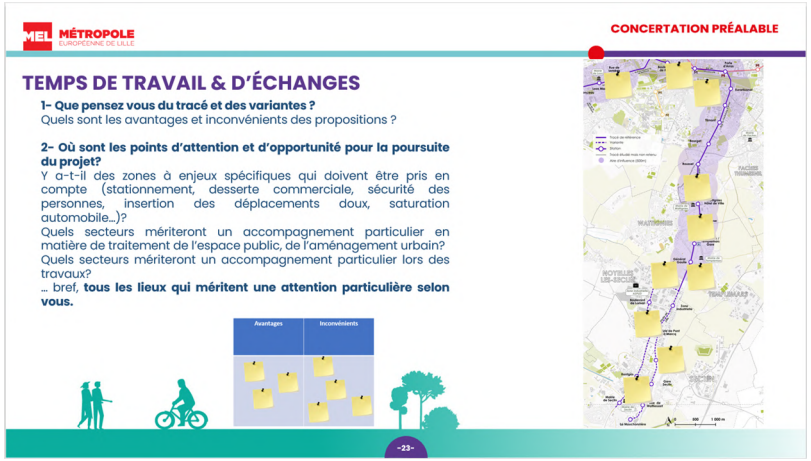


FIGURE 31 - PRESENTATION DU TEMPS DE TRAVAIL DES ATELIERS

Le temps de travail reprenait pour l'ensemble des ateliers la même trame :

- Une mise en place des habitants par groupe autour d'une table, de manière libre, selon leurs affinités.

FIGURE 32 - ORGANISATION EN PLUSIEURS TABLES

- Une présentation du projet et de la séance.

FIGURE 33 - INTRODUCTION D'UN ATELIER PAR L'ANIMATEUR

- La distribution de supports, permettant d'alimenter la réflexion : plan du sous-secteur, plan du projet, plan du réseau de transport en commun, post-it et tableaux d'analyse des variantes.

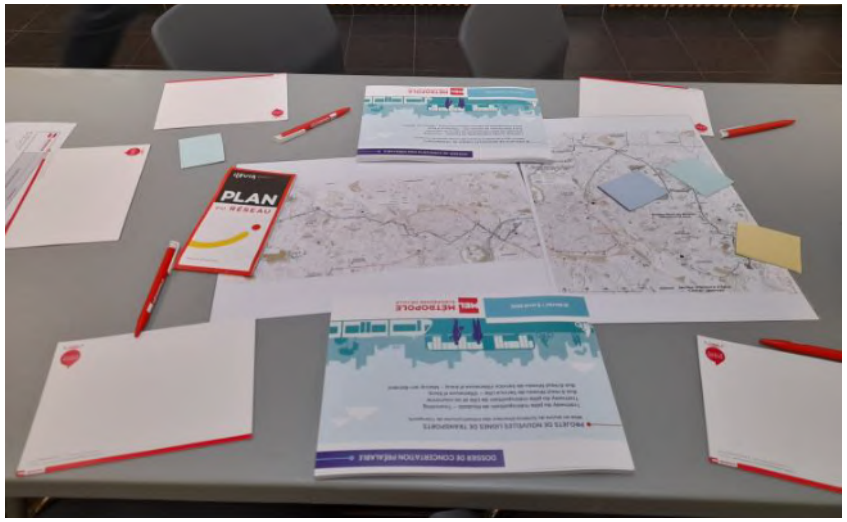


FIGURE 34 – EXEMPLES DE SUPPORTS D'ATELIER

- Un travail par table des habitants

Les équipes techniques de la MEL étaient à la disposition des participants pour répondre à leurs questions, sur le fond des projets comme sur l'organisation de l'atelier.

FIGURE 35 – TEMPS DE TRAVAIL PAR GROUPE

- Une restitution du travail de chaque groupe et synthèse par l'animateur sous la forme d'une carte de synthèse avec les propositions et avis des participants localisés sur la carte et de lecture des tableaux d'analyse.

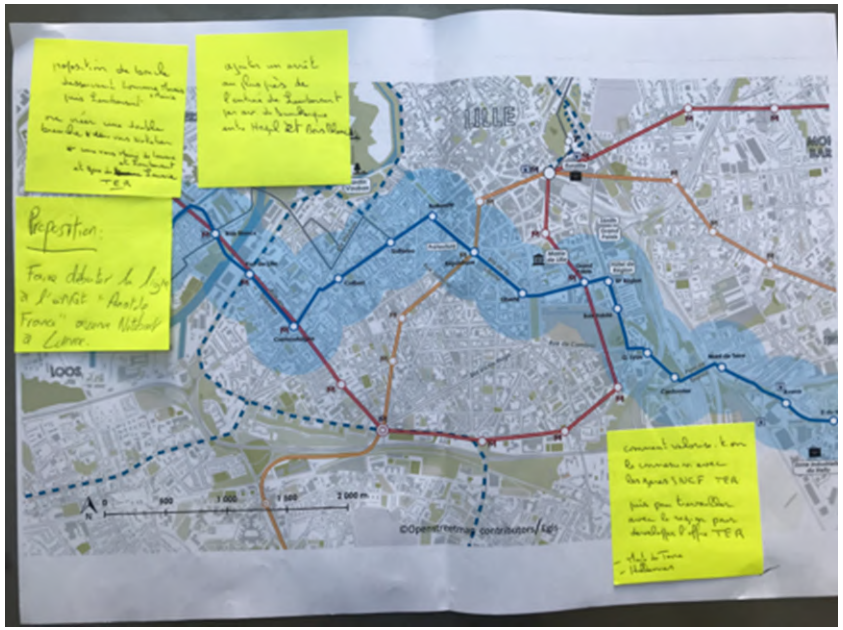


FIGURE 36 – EXEMPLE DE SYNTHESE DE RENDU PAR GROUPE

2.5.4.2 **Liste des ateliers participatifs :**

- Tramway Lille et sa couronne – secteur Lille, La Madeleine – 9 mars à Lille – 22 participants

- BHNS Lille/Villeneuve d'Ascq – secteur Villeneuve d'Ascq, Lezennes, Hellemmes – 10 mars à Lezennes – 9 participants
- Tramway Roubaix/Tourcoing – secteur Neuville-en-Ferrain, Tourcoing – 14 mars à Tourcoing – 34 participants
- BHNS Villeneuve d'Ascq/Marcq-en-Barœul – secteur Villeneuve d'Ascq, Mons-en-Barœul – 15 mars à Mons-en-Barœul – 3 participants
- Tramway Lille et sa couronne – secteur Saint-André-lez-Lille, Lambersart, Wambrechies, Marquette-lez-Lille – 16 mars à Saint-André-Lez-Lille – 80 participants
- BHNS Lille/Villeneuve d'Ascq – secteur Lille, Lomme – 17 mars 2022 à Lille – 12 participants
- Tramway Roubaix/Tourcoing – secteur Roubaix, Hem – 21 mars à Roubaix – 25 participants
- BHNS Villeneuve d'Ascq/Marcq-en-Barœul – secteur Marcq-en-Barœul, Saint-André-lez-Lille, La Madeleine – 22 mars à Marcq-en-Barœul – 9 participants
- Tramway Lille et sa couronne – secteur Faches-Thumesnil, Templemars, Wattignies, Noyelles-lès-Seclin, Seclin – 23 mars à Wattignies – 20 participants
- Tramway Roubaix/Tourcoing – secteur Wattrelos – 24 mars à Wattrelos – 55 participants
- Tramway Lille et sa couronne – secteur Loos, Haubourdin, Hallennes-lez-Haubourdin – 30 mars à Loos – 56 participants

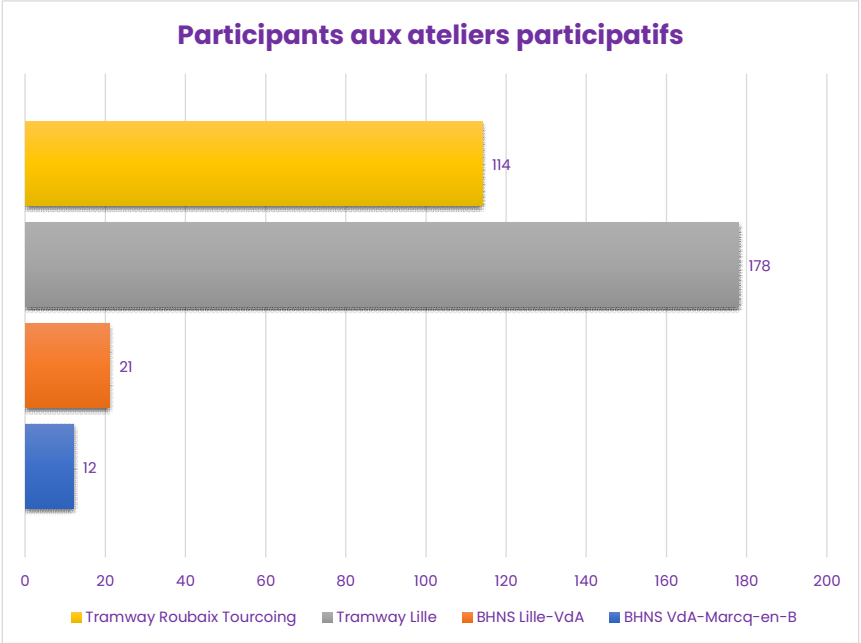


FIGURE 37 – NOMBRE DE PARTICIPANTS AUX ATELIERS PAR PROJET

Les 11 ateliers participatifs ont réuni selon les projets :

- 114 participants en 3 ateliers pour le projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix Tourcoing
- 178 participants en 4 ateliers pour le projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne
- 21 participants en 2 ateliers pour le projet de BHNS Lille - Villeneuve d'Ascq
- 12 participants en 2 ateliers pour le projet de BHNS Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Barœul

Au total, 325 personnes ont pu se déplacer à l'un des 11 ateliers participatifs organisés.

2.5.5 Réunion de clôture

À l'instar de la réunion d'ouverture, la réunion de clôture de la concertation préalable s'est tenue exclusivement en visioconférence, le 5 avril 2022.

FIGURE 38 - VISIOCONFERENCE DE LA REUNION DE CLOTURE

Objectif : Revenir sur les temps forts de la concertation et première synthèse des contributions

La réunion s'est déroulée en plusieurs temps :

- Un rappel des temps forts de la concertation
- Une première synthèse des contributions
- Un éclairage sur trois sujets de débats :
  - Historique du Schéma Directeur des Infrastructures
  - Complémentarité avec le réseau ferré par une présentation de SNCF Réseau
  - Desserte de Lille
- Prochaines étapes
- Un temps d'échanges où un dispositif en ligne a été mis en place, via l'outil numérique Cisco-Webex afin que les participants puissent poser des questions aux intervenants à l'oral.

L'entièreté de la réunion peut être retrouvée ici : *https://www.youtube.com/watch?v=hCMP0-UInBs*

314 participants s'étaient inscrits. On compte 96 participants à l'ouverture de la réunion, **112 participants** au pic et 101 participants à la fin de la réunion.

2.5.6 Synthèse

Si l'on additionne les participations aux réunions publiques et aux ateliers, cela donne un nombre global de participants par projet de :

- 180 participants en 3 ateliers et 1 réunion publique pour le tramway Roubaix-Tourcoing

- 304 participants en 4 ateliers et 1 réunion publique pour le tramway de Lille et sa couronne
- 65 participants en 2 ateliers et 1 réunion pour le BHNS de Lille Villeneuve d'Ascq
- 28 participants en 2 ateliers et 1 réunion publique pour le BHNS de Villeneuve d'Ascq Marcq-en-Barœul

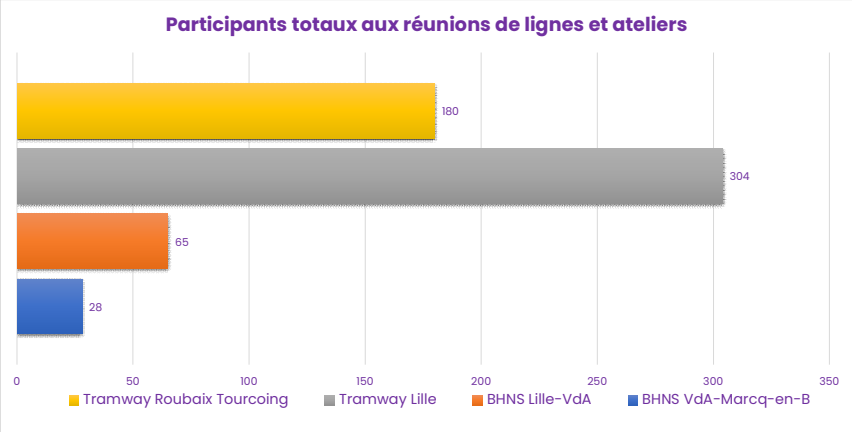


FIGURE 39 – PARTICIPANTS TOTAUX AUX REUNIONS ET ATELIERS PAR PROJET

Si on rajoute les réunions d'ouverture et de clôture, **la participation globale en présentiel et en visioconférence s'élève donc à 914 personnes.**

3 Les enseignements de la concertation

La synthèse des contributions est réalisée par la compilation exhaustive de l'ensemble des contributions reçues pendant la période de concertation préalable du 21 février au 5 avril 2022.

Par « contribution » est entendue toute prise de position exposée à travers :

- la plateforme de participation citoyenne, par écrit,
- les réunions publiques de lancement et de clôture, par oral ou écrit via le chat en ligne,
- les réunions publiques par projet, par oral ou écrit via le chat en ligne,
- les ateliers participatifs, par oral ou écrit via les outils mis en place dans les ateliers,
- les contributions écrites envoyées directement à la MEL ou aux garants de la concertation (courriers, mails),
- les délibérations des communes concernant les projets, prises pendant la période de concertation active.

Un tableau en annexe recense toutes les contributions prises en compte dans le bilan, soit au total plus de **1100 expressions**.

3.1 Les grands sujets transversaux

3.1.1 L'opportunité des projets

L'opportunité des projets est globalement soutenue par une majorité de contributions.

Si relativement peu de contributions portent un jugement précis sur l'opportunité de chaque projet, l'analyse détaillée montre un soutien finalement fort au développement d'un schéma de transport majeur sur les axes des quatre projets, montrant également une appropriation réelle des enjeux de mobilité, des enjeux sociaux et des enjeux environnementaux portés par ces projets.

Plus encore, la concertation a montré **une forte appétence de nombreux territoires de la métropole, ainsi que de nombreux habitants, pour être desservis en transports collectifs**, certains critiquant le retard qui aurait été pris par la métropole lilloise par rapport à d'autres agglomérations.

Pour autant, si l'opportunité globale de chacun des projets est soutenue, des débats et positions très contrastées existent encore sur certains sujets. On peut constater que si certains tracés font globalement consensus, en particulier le tracé de référence des deux projets de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) qui ne font pas l'objet de beaucoup de débats, certaines variantes des projets de tramway font l'objet de prises de positions contrastées. Il ne s'agit pas dans ces débats de remettre en cause le projet, mais bien de discuter de son tracé et des modalités de desserte.

Des interrogations minoritaires sur l'opportunité des projets doivent quand même être notées. Elles s'appuient sur les quelques avis suivants :

- Des projets non totalement adaptés aux besoins de la métropole (avec parfois des remises en cause du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) voté en 2019),
- Des projets semblant trop chers face à la fréquentation attendue (souvent avec une critique portant sur des dessertes trop périphériques),
- Des projets dont le mode n'est pas adapté (certains demandant qu'ils soient réalisés en bus de type Liane par exemple).

Réponse MEL

L'opportunité des quatre projets de nouvelles lignes de transport est confirmée par la concertation préalable.

La Métropole Européenne de Lille décide de poursuivre les études pour engager la réalisation des projets de :

- ***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-Baroeul***

3.1.2 Un SDIT qui revient dans le débat

Les concertations sur les quatre projets de nouvelles lignes de transport ont **relancé le débat mené en 2019 sur le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT)**.

Même si la concertation de 2019 est encore proche, la concrétisation de l'arrivée des quatre premières lignes structurantes du SDIT a relancé des demandes de dessertes en sus de celles portées en concertation préalable : soit pour d'autres liaisons prévues dans le SDIT soit pour de nouvelles liaisons hors SDIT.

Il a été nécessaire lors de la réunion de clôture de revenir sur l'historique et le détail du SDIT pour bien réexpliquer la légitimité des quatre projets concertés.

Enfin, le SDIT a fait l'objet de quelques remises en cause, parfois argumentées par l'évolution du contexte national et mondial, la crise COVID, les questions énergétiques…

Réponse MEL

Le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT, objet de la délibération n°19 C 0312, adopté lors du conseil métropolitain du 28 juin 2019) établit la feuille de route de la Métropole Européenne de Lille en matière de grandes infrastructures de transports collectifs structurants à horizon 2035.

Le SDIT se décline opérationnellement en deux volets correspondants aux grandes infrastructures de transports collectifs en lien avec le territoire métropolitain :

- *Le réseau ferré régional, dans son rôle d'articulation avec les réseaux métropolitains, devenant un élément constitutif du réseau de transports urbains, notamment grâce à son intégration tarifaire,*
- *De nouvelles liaisons « métropolitaines » en transports en commun.*

Les quatre projets de cette concertation font partie des éléments les plus structurants de ces « nouvelles liaisons » comprenant au total une vingtaine de liaisons, allant du prolongement du métro jusqu'à l'amélioration du niveau de service de certaines lignes existantes ou la création de lignes de bus circulaires et la mise en place de liaisons de bus express.

Ce schéma a fait l'objet d'une concertation de deux mois au 1er semestre 2019. 8000 connexions internet et 859 contributions d'internautes sont venues nourrir la concertation (320 réponses au questionnaire, 329 contributions sur les liaisons proposées par la MEL, 99 propositions de liaisons d'internautes et 111 contributions libres).

Les éléments présentés lors de cette concertation ainsi que le bilan sont disponibles sur la plateforme de participation citoyenne de la Métropole :

https://participation.lillemetropole.fr/processes/sdit

Sur la base de cette feuille de route, la MEL a mené les premières études d'opportunité et de faisabilité pour les projets de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Lors de la première étape de diagnostic, les études ont pu affiner les corridors et confirmer leur opportunité. Dès lors ce sont ces corridors qui ont été retenus pour les études de faisabilité et ont conduits aux tracés soumis à la présente concertation.

Ces lignes étant parmi les plus structurantes du schéma directeur compte tenu qu'il s'agit de modes lourds, les études ont été engagées en priorité sur ces liaisons. Néanmoins, ***la MEL poursuivra sa feuille de route selon les échéances convenues dans la délibération de juin 2019 pour les autres liaisons inscrites dans le schéma directeur.***

Malgré la concertation de 2019, la présente concertation a mis en exergue une méconnaissance du Schéma Directeur des Infrastructures des Transports de la part du grand public et des liaisons qui y sont inscrites, autres que les présents projets de tramway et de BHNS. Aussi, ***un travail d'information, de pédagogie et de rappel devra être mené par la MEL lors de la concertation continue prévue à l'issue de la phase de concertation préalable afin de poursuivre la communication sur ce schéma.***

3.1.3 L'intermodalité et l'effet réseau

Beaucoup de contributions incitent la MEL à une grande attention sur les conditions de réussite des projets à travers la maximisation de ses effets en matière **d'intermodalité**. Il est très souvent demandé d'assurer la meilleure desserte directe des gares (grandes lignes, TER…) et des stations de métros principales.

« Dans le cadre du développement de nouvelles stations de tram, il sera nécessaire de penser à une connexion optimale avec les autres réseaux de transport en particulier avec le réseau TER de la SNCF. Il faudra penser à éviter toute rupture de correspondance. Les temps d'attente aux arrêts devront être diminués. Les grilles horaires devront être étudiées en ce sens. ILEVIA devra se mailler beaucoup plus avec la SNCF ou le réseau arc-en-ciel. »

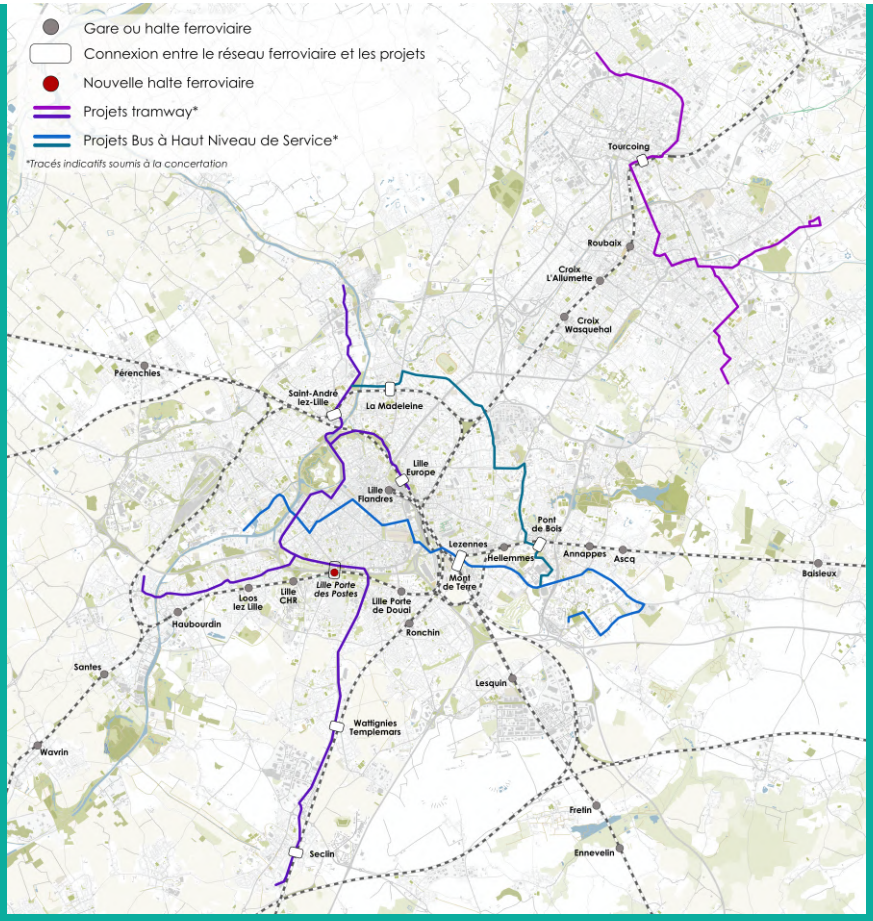
Pour réussir l'intermodalité, beaucoup de contributions attirent l'attention sur le **traitement des correspondances**, avec des demandes de limitation des distances et durées en correspondance, des demandes de passerelles piétonnes ou de tunnels le cas échéant. On perçoit chez beaucoup de contributeurs une bonne connaissance, soit empirique, soit « professionnelle » de ce qui fonde la mobilité urbaine.

On trouve beaucoup de commentaires et questionnements concernant **l'avenir des bus et Lianes existants**. **La place du vélo** est également fortement portée, avec de très nombreuses demandes de parkings sécurisés au droit des nouvelles stations.

Réponse MEL

Les projets de nouvelles lignes de transports objets de cette concertation viennent en complémentarité des lignes existantes structurantes de métro et de tramway afin de créer un véritable maillage du réseau de transport collectif urbain et d'offrir de nouvelles opportunités pour se déplacer aisément au sein des zones denses de la métropole. Ainsi par la géométrie de leur tracé, les nouvelles lignes présentent de nombreuses connexions avec les lignes de métro et de tramway existantes ainsi que des connexions entre elles. Ces nouvelles lignes jouent ainsi un rôle de desserte directe du corridor de leur itinéraire mais également un rôle de desserte d'un segment d'un réseau maillé constitué d'autres lignes et modes de transport.

Ces nouvelles lignes s'inscrivent en complémentarité et en cohérence avec le réseau ferroviaire. Elles desservent des gares ferroviaires de lignes grandes distances et renforcent ainsi leur rôle d'hub de transport (notamment au droit du pôle gares Lillois et de la gare de Tourcoing). Elles permettent de nombreuses connexions au réseau TER existant et futur (projet de Service Express Métropolitain) : gare de Tourcoing, pôle gares Lillois, Pont de Bois, La Madeleine, Saint-André-Lez-Lille, Mont de Terre, Wattignies-Templemars, Seclin (variante) et la future halte Porte des Postes. Cette connexion est facilitée par l'intégration tarifaire totale permettant aux usagers de voyager avec un titre de transport unique sur le territoire de la métropole.



À l'échelle locale, les lignes de métro, tramway et de BHNS sont complétées par un réseau de lignes de bus. À l'horizon des mises en service des nouvelles lignes de tramway et de BHNS, une réflexion sera menée afin de réorganiser le réseau bus, dans une vision de rabattement vers les lignes structurantes et de complémentarité du maillage.

Les modes actifs, que sont notamment les cycles et la marche, participent également à ce maillage de mobilité. Ainsi, les projets de nouvelles lignes contribueront à l'intermodalité avec le vélo en favorisant la mise en œuvre de stationnements et/ou consignes vélos sécurisées à proximité des nouvelles stations.

Au final, l'ensemble des modes de transport sont complémentaires et répondent chacun à des objectifs de distances et de dessertes différents, dans l'objectif de couvrir l'ensemble de nos besoins de déplacements au quotidien.

Afin d'inciter à cette intermodalité, ***le projet favorisera la création ou le renforcement de pôles d'échanges et sera attentif au traitement des correspondances pour rendre attractif ces passages d'un mode à l'autre : distances réduites entre arrêts, lisibilité et traitement qualitatif des cheminements et des arrêts.***

3.1.4 Le Service Express Métropolitain (SEM)

De nombreux contributeurs regrettent que l'articulation avec le système ferroviaire régional ne soit pas mieux précisée. En particulier, les rôles des différents acteurs et **les articulations avec le réseau TER, et notamment le projet de SEM (Service Express Métropolitain) porté par l'État, la Région, SNCF Réseau et la MEL, sont perçus comme insuffisamment détaillés** au dossier de concertation, pour bien appréhender les possibilités de correspondance et la pertinence de certains tracés.

À la demande des garants, une intervention spécifique de SNCF Réseau a été organisée lors de la réunion de clôture.

Dans leur bilan, les garants de la concertation ont fait part de la demande de précision suivante : *« Il est demandé à la SNCF Réseau de préciser le calendrier de mise en œuvre d'un nouveau schéma express métropolitain ».*

Réponse MEL

Réseau ferré national : Rôles de l'État, la Région et la SNCF

En matière de transport ferroviaire, les compétences sont partagées. Ainsi, la Région, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), exerce la compétence d'organisation des services réguliers d'intérêt régional de transport public et parmi ceux-ci des services ferroviaires. La Région a donc en charge l'organisation et le financement des services ferroviaires régionaux de voyageurs et des services routiers effectués en substitution de ceux-ci, dans le respect d'un système ferroviaire cohérent et unique dont l'État reste le garant. Au sein de la SNCF, SNCF Voyageurs est l'opérateur historique chargé du transport ferroviaire de voyageurs, dans un cadre désormais ouvert à la concurrence. SNCF Réseau est le gestionnaire des infrastructures du réseau ferré national dont il assure l'entretien, la modernisation et la sécurité.

Service Express Métropolitain (SEM)

L'État, la Région Hauts-de-France, la Métropole Européenne de Lille et SNCF Réseau se sont engagés dans le projet de Service Express Métropolitain (SEM) dont l'objectif est de doubler les fréquences en heures de pointe des trains de l'étoile ferroviaire de Lille à l'horizon 2040 pour évoluer vers une forme de RER métropolitain et une desserte au quart d'heure. Il renforcera le rôle du train dans l'accessibilité à la métropole, ainsi que dans les déplacements internes, poursuivant les efforts menés dans la complémentarité TER/TCU avec l'intégration tarifaire totale depuis 2019 et l'évolution de service TER appliquée en 2020 (SA2020).

Le Service Express Métropolitain intègre comme projet essentiel le Réseau Express Hauts-de-France (anciennement appelé le Réseau Express Grand Lille). Il comprend la réalisation d'un barreau d'infrastructure neuve entre Lille et le Bassin Minier et la création de 5 nouvelles gares ou haltes ferroviaires dont une nouvelle gare souterraine à Lille Flandres. Cette gare permettra de nouveaux trajets directs pour les voyageurs. Le SEM prendra également en compte les besoins en fret ferroviaire.

Les nouvelles lignes de tramway et de BHNS sont en interface avec toutes les lignes du réseau TER qui constituent l'étoile

ferroviaire lilloise : à Lille Flandres et Lille Europe, Saint-André-Lez-Lille, La Madeleine, Tourcoing, Hellemmes, Mont de Terre, Seclin (variante) et à Wattignies-Templemars.

Le projet de Service Express Métropolitain comprend également la création d'une nouvelle halte ferroviaire au niveau de la Porte des Postes à Lille en correspondance directe avec ce pôle de transports urbains.

Les études d'opportunité du Service Express Métropolitain ont été menées par SNCF Réseau en 2020-2021. La première phase d'études de faisabilité a été engagée en janvier 2022 pour préciser les objectifs et la faisabilité du programme.

La Métropole Européenne de Lille s'engage à poursuivre le travail partenarial engagé avec l'État, la Région Hauts-de-France, SNCF Réseau et les communes sur les projets ferroviaires pour établir une vision cohérente, complémentaire et lisible des réseaux de transport à l'échelle métropolitaine.

3.1.5 La liaison Lille-Comines

De nombreuses contributions portent sur la liaison ferroviaire Lille-Comines au travers de questionnements sur le **devenir de l'ancienne liaison TER**, sur le mode de transport qui pourrait lui succéder et le calendrier d'ouverture d'un nouveau service. L'idée perdure d'une possibilité d'extension en tramway jusqu'à Comines avec l'arrivée à Wambrechies du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne.

Réponse MEL

Le service Lille-Comines relève de la Région au titre de sa compétence ferroviaire.

La ligne n'est plus exploitée en train depuis 2019 en raison de la vétusté de la ligne, le service est suspendu. La liaison est désormais assurée en autocars. La desserte ferroviaire souffrait d'une offre très faible (7 services/jour fin 2019) et d'une concurrence de la desserte avec la Liane 90 (1 bus toutes les 10 à 20 minutes en heures de pointe).

La localisation du terminus du tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne à l'ancienne halte ferroviaire de Wambrechies pourrait permettre la connexion entre le tramway et un projet de transport empruntant tout ou partie de l'emprise de l'ancienne ligne TER Lille-Comines.

***Une solution en mode routier semble dans tous les cas la plus adaptée au potentiel de fréquentation** (300 voyages/jour en 2019 et un prévisionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimums des 35 000 voyages/jour pour envisager l'opportunité d'un mode tramway).*

La MEL définira avec la Région, la SNCF et les communes concernées un projet, une organisation et un financement.

3.1.6 Le choix du mode et la garantie du Haut Niveau de Service

Quelques contributions questionnent le **choix du mode tramway ou Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)** selon les secteurs.

La notion de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) est peu connue dans la métropole Lilloise, qui n'a pas d'exemple en circulation actuellement, aussi le BHNS constitue une nouveauté localement. Quelques contributeurs doutent ainsi de ce nouveau mode et lui proposent des alternatives en modes connus types Lianes ou tramway.

Les **contributions plébiscitent majoritairement le Haut Niveau de Service** revendiqué par ces nouvelles lignes de transports lourds mais certaines marquent une forme de scepticisme sur la tenue de cette ambition par la MEL, pointant le fait que le dossier de concertation n'est pas précis sur les modalités d'insertion urbaine, sur la part de site propre, ou en matière de fréquence et de vitesse commerciale…

Il y a ainsi une **forte demande pour que l'insertion des projets de BHNS se fasse en site propre**, avec un système de priorité aux carrefours. La **fréquence est perçue par certains contributeurs comme insuffisante**.

« Les BHNS ne seront efficaces que s'ils ont une priorité absolue aux carrefours, avec des couloirs dédiés. Les règles de circulation doivent être les mêmes qu'un tram. Il nous semble ainsi essentiel de viser également 20 km/h pour ces lignes de BHNS. »

« La fréquence de 10 minutes s'appliquera-t-elle bien sur toute la journée ou, comme le mentionne le dossier de presse de la MEL sur le même projet, seulement en heure de pointe, pour 12 minutes en heure creuse ? En tout état de cause, cette fréquence est bien trop faible. - Parmi les 73 lignes de BHNS répertoriées en France, 53 lignes font mieux en heure de pointe, 13 lignes font même mieux en heure creuse. C'est près de deux fois moins que la fréquence des tram (6 minutes en heure de pointe), alors que le projet annonce que le propre du BHNS est de s'en rapprocher. »

Enfin, quelques contributeurs interrogent sur un potentiel mode trolleybus et plus globalement sur le type de matériel roulant envisagé pour ces nouvelles lignes.

« Bonjour, je suis étonné qu'à Lille personne n'évoque jamais l'idée d'un trolleybus. Ce mode de transport électrique, moins cher qu'un tramway et moins polluant qu'un bus à haut niveau de service (BHNS), a pourtant été relancé dans de nombreuses villes européennes. En France, une ville comme Lyon continue à le développer. Pourquoi pas chez nous ? »

Réponse MEL

Choix du mode

Le choix du mode est un consensus entre la capacité au regard du niveau de fréquentation attendu, les performances, le coût

d'investissement et les impacts environnementaux. L'analyse conduisant au choix du mode s'inscrit dans une vision à moyen et long terme de l'évolution du territoire, des pratiques de mobilités et de l'environnement traversé.

Dans la hiérarchisation des différents modes de transport, le tramway et BHNS se différencient essentiellement par leur capacité d'emport de passagers ainsi le seuil habituellement admis pour envisager l'opportunité d'un BHNS est de 12 à 15 000 voyages/jour et de 30 à 35 000 voyages/jour pour un tramway.

Haut Niveau de Service

L'objectif premier concouru par ces quatre projets est de réaliser de nouvelles lignes de transport en commun à haut niveau de service.

Cette performance du système de transport se caractérise par :

- *Une régularité de passage et une fiabilité horaire,*
- *Une fréquence de passage élevée,*
- *Une large amplitude de fonctionnement horaire,*
- *Une vitesse permettant des temps de parcours compétitifs,*
- *Un confort voyageur élevé.*

Elle se traduit par différentes composantes que sont notamment un matériel roulant moderne et confortable, des infrastructures robustes, une priorité aux carrefours, des stations accueillantes, une exploitation et des systèmes de transport performants, une information voyageurs en temps réel et des aménagements qualitatifs et pérennes. L'accessibilité pour tous fera partie intégrante du projet.

Programme des projets de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)

La Métropole Européenne de Lille partage le même niveau d'ambitions de performance et d'insertion qualitative pour les projets de BHNS et les projets de tramway.

Les objectifs programmatiques de performance fixés par la MEL pour les nouvelles lignes de BHNS sont les suivants :

- ***Vitesse commerciale ≥ 20km/h,***
- ***Fréquence < 10 min,***
- ***Régularité ≥ 95%.***

Pour atteindre ces objectifs, la MEL ambitionne une part de tracé en site propre supérieure à 80% et une priorité absolue aux feux sur l'ensemble du parcours.

Les matériels roulants des BHNS seront à énergie propre, dont la technologie reste à définir (biogaz, hydrogène, batteries avec recharge en ligne ou au terminus, voire trolley) dans la poursuite des études. La recherche d'énergie propre sera un critère de choix.

Le mode de transport BHNS n'étant actuellement pas présent au sein de la métropole, il est difficilement identifiable pour tous. Aussi, dans la suite du projet, un travail de pédagogie et de communication sera mis en place par le maître d'ouvrage pour améliorer la connaissance de l'ensemble des usagers sur ce nouveau mode de transport.

3.1.7 Le rabattement et localisation des terminus

Le **positionnement des terminus et plus globalement les conditions de rabattement des territoires non directement desservis** par les projets ont fait l'objet de nombreuses contributions.

La nécessité de parkings-relais (P+R), « bien positionnés » a été évoquée sur tous les projets, en général demandés à proximité des terminus.

Ces débats se sont particulièrement exprimés dans les secteurs de terminus du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne :

- Sur la branche Nord concernant la localisation du terminus à Wambrechies et le rabattement des communes au Nord de Wambrechies jusque Comines,
- Sur la branche Ouest avec des demandes de rabattement des communes des Weppes.

Dans leur bilan, les garants de la concertation ont d'ailleurs émis la demande de précision suivante : « *Préciser la localisation la faisabilité et les conditions de desserte des parkings relais liés à un choix de terminus de ligne* ».

Réponse MEL

Les quatre projets de nouvelles lignes de transport en commun objets de cette concertation totalisent environ 50km de nouvelles lignes de tramway et 25km de lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Elles desservent directement 25 communes tout en renforçant le maillage en transports en commun de l'ensemble de la métropole et profiteront ainsi à l'ensemble des métropolitains et usagers de la métropole. Ces nouvelles infrastructures de transports se veulent performantes et confortables et accompagnent les dynamiques territoriales pour être au plus près des besoins de mobilité des métropolitains avec une volonté de réduction de l'usage de la voiture sur le territoire.

De par leur localisation, l'aménagement des lignes et la mise en place des mesures d'accompagnement, l'objectif est de favoriser et d'inciter à un rabattement en transport en commun et en modes actifs vers les lignes structurantes du réseau. Actuellement, les usagers des lignes de métro s'y rendent principalement à pied : 78% des usagers du métro. En seconde position, 17% des usagers s'y rendent grâce au bus, au tramway et au train. La voiture particulière n'est utilisée que par 3% des usagers des transports en commun métropolitains (Source : Enquête sur les déplacements des métropolitains - ED2016).

Au regard des pratiques actuelles et dans le cadre de la mise en œuvre d'une mobilité des métropolitains et usagers du territoire moins émissive et gaz à effet de serre et en polluants

atmosphériques, notamment pour les trajets de courte distance, la Métropole Européenne de Lille souhaite privilégier les rabattements en modes actifs, marche à pied et vélo, pour toutes les stations, et en modes actifs et en transports collectifs vers les stations des futures lignes de tramway et de BHNS. Le rabattement en voiture sera également à prévoir, dans le cadre d'études ultérieures, sur la base des besoins avérés en rabattement motorisé.

Les communes voisines, même si non directement traversées, bénéficieront ainsi d'un report facilité sur ces nouvelles lignes de transport grâce aux rabattements en modes actifs, en transports en communs et pour certaines en voiture.

Ainsi le projet aura pour objectifs de :

- ***Inciter au rabattement en modes actifs** en établissant des liens piétons et cyclables à une échelle élargie : le projet recherchera à développer un aménagement des espaces publics confortables, facilitant des parcours piétons et cyclables qualitatifs et sécurisés, permettant le rabattement vers les stations de transports en commun, tout en s'assurant de la continuité des cheminements au-delà du corridor traité par le projet de transport. Le projet veillera à une bonne articulation avec les projets d'aménagements cyclables identifiés au sein du schéma cyclable métropolitain à horizon 2035. Du stationnement et/ou des abris vélos sécurisés seront par ailleurs aménagés à proximité des nouvelles stations.*
- ***Faciliter l'intermodalité entre les transports en commun** : les futures lignes de tramway et de BHNS seront connectées avec le réseau de transport collectif structurant existant. À l'horizon de la mise en service des nouvelles lignes de tramway et de BHNS, une réflexion sera menée afin de réorganiser le réseau bus avec des possibilités de rabattement vers ces nouvelles lignes structurantes quand cela s'avèrera nécessaire.*
- ***Créer des pôles d'échanges multimodaux et adapter des pôles d'échanges existants** : un pôle d'échange est un lieu de correspondance entre modes de transport, aménagé pour faciliter le parcours de l'usager.*

Le Plan de mobilité à horizon 2035 identifie deux natures de pôles d'échanges (PEM) :

- *Les pôles d'échanges multimodaux majeurs (PEM majeurs) d'envergure métropolitaine eu égard au niveau d'offre en transports collectifs,*
- *Les pôles d'échanges multimodaux de proximité (PEM de proximité) qui répondent à des besoins d'organisation des correspondances plus locaux.*

La voiture particulière reste un mode de transport fortement utilisé pour les zones éloignées moins dotées en desserte en transports collectifs. Elle permet d'effectuer un déplacement dans sa totalité ou en complémentarité de l'usage de transports en commun. Aussi, l'aménagement de dispositifs de rabattement facilite cette complémentarité en incitant les automobilistes à utiliser les transports collectifs pour une partie

de leur trajet. Néanmoins, il s'agit de les implanter dans un site pertinent au regard de l'étude des déplacements globaux à l'échelle du réseau métropolitain et d'en adapter le dimensionnement. Aussi terminus de ligne ne signifie pas systématiquement opportunité de parc relais : un parc relais peut être implanté le long d'une ligne de transport à proximité d'un accès routier pertinent de même qu'une ligne de transport peut n'être accompagnée d'aucun parc relais si l'attractivité n'est pas avérée. Aussi le choix de la localisation d'un terminus de ligne n'est pas à considérer uniquement au regard du critère rabattement.

Des études de déplacements à l'échelle du réseau métropolitain permettront de déterminer les besoins de rabattement en voiture vers certains de ces pôles d'échanges, ainsi que le dimensionnement de l'offre de stationnement à prévoir. Il pourra s'agir de constituer des offres de stationnement de grande capacité de type parc relais (P+R) au sein de PEM majeurs, dont le rayon d'attractivité permet de drainer un bassin de vie plus large. Ces stationnements sont réservés aux usagers des transports en communs, l'utilisation de ces parkings est gratuite mais contrôlée avec pour condition de disposer d'un titre de transport valide pour voyager sur le réseau. Il pourra s'agir, dans certains autres cas, pour répondre à un rayon d'attractivité et un besoin en rabattement plus local, de constituer des aires relais (A+R) au sein de PEM de proximité avec des parkings de petite à moyenne capacité sans contrôle d'accès.

Ainsi, dans le cadre des projets de nouvelles lignes de tramway et de BHNS, ***la Métropole Européenne de Lille approfondira, dans la poursuite des études, le besoin et la localisation en rabattement pour analyser l'intérêt d'implanter des zones de stationnements à des points stratégiques des tracés.***

3.1.8 L'insertion urbaine, le partage des usages et la place de la voiture

Compte tenu du stade d'avancement des études, le dossier de concertation ne présente pas les modalités d'insertion précises dans les rues traversées mais uniquement des exemples d'insertion selon différentes typologies de largeurs de rues. Cela questionne les contributeurs, soit sur des cas très spécifiques soit de façon générale, sur **la façon dont sera traité l'espace public et la répartition des usages dans la rue** à l'arrivée de ces nouvelles lignes de transport.

« Je m'interroge beaucoup sur la capacité d'insertion de voies doubles de tramway dans certaines rues choisies. Cela voudra forcément dire un accès uniquement pour les riverains (je vois mal le trafic routier de tous les jours sur des voies de tram) et un report du trafic actuel sur d'autres axes déjà saturés (même si on peut imaginer une baisse de celui-ci mais ce n'est pas certain). »

Il est attendu dans les projets une **excellente intégration paysagère et urbaine et un traitement qualitatif des espaces publics**.

« La Ville est très intéressée par la requalification urbaine à laquelle pourrait contribuer le Bus à Haut Niveau de Service sur le Boulevard de l'Ouest (Villeneuve d'Ascq). Un tel service de mobilité permettrait de redonner à ce boulevard, aujourd'hui

encore largement dominé par l'automobile et constituant une coupure urbaine très forte entre Mons en Baroeul et Villeneuve d'Ascq, une urbanité et une vraie qualité urbaine, support d'usages variés et qualitatifs. »

« Afin de ne pas enlaidir le paysage et donc de respecter l'ambition écologique du projet, prévoir une alimentation électrique par les rails plutôt qu'aérienne (caténaires) »

Des précisions sont demandées sur la priorisation, ainsi que sur les modalités de partage, des fonctions de l'espace public, notamment dans les rues à sections étroites. La préoccupation et les inquiétudes sont fortes sur **l'avenir des circulations automobiles et du stationnement**. Les risques de report de circulation sur des axes déjà saturés aujourd'hui est souvent évoquée.

© L'ŒIL DU PIGEON

© L'ŒIL DU PIGEON

Réponse MEL

<u>Insertion urbaine et requalification de l'espace public</u>

*Au-delà d'un projet de transport, **ce projet constitue un véritable projet de qualité urbaine.** En effet, ces nouvelles lignes de transport en commun de surface vont transformer les paysages qu'elles franchissent et agir en leviers de développement urbain et d'aménagement du territoire.*

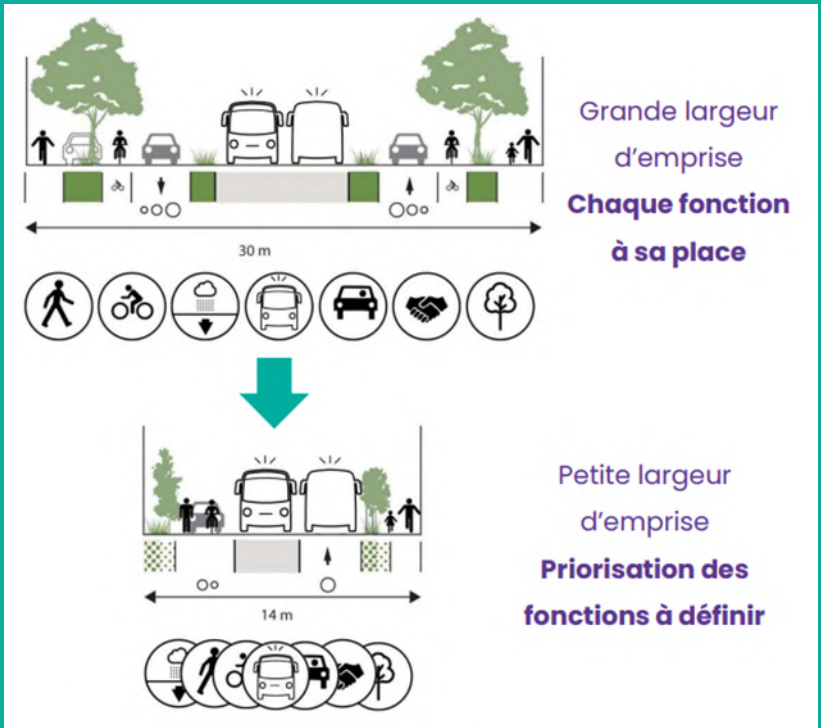
***Par un traitement de « façade à façade », le projet participe à la requalification des espaces publics traversés.** Le projet est ainsi l'occasion de repenser la rue dans la perspective des besoins, aspirations et usages de la ville de demain : un cadre de vie plus agréable, diminuant de façon perceptible les nuisances (bruit, pollution…), considérant le vieillissement de la population (accessibilité…) et la lutte contre le réchauffement climatique. Tout au long de ces nouvelles lignes de transports structurants, l'espace public sera repensé afin de partager plus équitablement la place dédiée aux différents usages (se promener, se déplacer, se rencontrer) et usagers (piétons, utilisateurs de modes doux, voyageurs des transports collectifs, automobilistes).*

***Le maître d'ouvrage est également attentif à l'identité, à la lisibilité et à la qualité d'intégration urbaine et paysagère du mode de transport** en lui-même, qui passe notamment par le design du matériel roulant, le traitement de la plateforme, des stations, du mobilier urbain et des aménagements ainsi que par l'architecture des sites de maintenance. À ce stade d'avancement des études, les conditions d'alimentation des nouvelles lignes ne sont pas arrêtées car dépendantes de la stratégie d'exploitation globale du futur réseau. Néanmoins, en fonction des choix techniques qui seront opérés et de leur traduction physique (présence de mâts et de caténaires, d'édicules d'alimentation ou de recharge en ligne…), la MEL veillera au soin apporté à la conception et à la réalisation de l'ensemble des aménités nécessaires au fonctionnement du système de transport et à leur intégration dans leur environnement d'accueil.*

Tout au long de la conception et de la réalisation du projet, le maître d'ouvrage s'adjoindra de compétences et d'expertises dans les domaines de l'architecture, de l'urbanisme, du paysage et de l'environnement, en complément des qualifications d'ingénierie technique en infrastructures et systèmes de transport.

<u>Partage de l'espace public</u>

L'aménagement de l'espace public est la résultante des fonctionnalités urbaines souhaitées dans une emprise géographique considérée. Il s'agit de chercher à concilier l'ensemble des usages néanmoins les limites physiques de la rue ou de l'emprise foncière obligent à faire des choix.



La répartition des fonctions comme leur largeur n'est pas dogmatique mais répond néanmoins à des normes et un cadre réglementaire et est à mettre au regard des objectifs du projet et de la typologie de l'environnement territorial traversé.

Les objectifs suivants sont poursuivis dans le cadre du projet :

- ***Assurer la performance et la qualité du système de transport,***
- ***Développer des cheminements confortables et sécurisés pour les modes actifs,***
- ***Apporter de la qualité urbaine, requalifier les espaces publics,***
- ***Favoriser l'intégration du végétal en ville.***

L'objectif premier concouru par ces quatre projets est de proposer une offre de transport en commun performante par la réalisation de nouvelles lignes à haut niveau de service. Ce haut niveau de service s'atteint par une traduction physique dans l'espace public d'une infrastructure dédiée, robuste, confortable et lisible, permettant des conditions d'exploitation optimales : mise en œuvre de la plateforme de transport préférentiellement en site propre, des stations et des modalités de gestion prioritaire aux carrefours.

Ces projets favorisent également le long des tracés le développement d'aménagements confortables et sécurisés pour les modes actifs, notamment cycles et piétons. Il sera ainsi privilégié la réalisation de pistes cyclables dédiées lorsque l'emprise disponible le permet.

Les aménagements intégreront du végétal permettant de jouer un rôle esthétique, d'ambiance et climatique, notamment de lutte contre les ilots de chaleur urbain, et porteront attention à la gestion de la ressource en eau et à la limitation de l'imperméabilisation des sols.

Les fonctions de circulation et de stationnement automobiles sont à considérer dans une vision élargie du périmètre de la rue, à l'échelle du quartier et au-delà.

Lorsque l'emprise disponible ne permet pas de maintenir les capacités circulatoires ou nécessite par exemple de devoir passer la rue en sens unique, le plan de circulation sera adapté, en concertation avec les communes, à l'horizon de la mise en service de la ligne de transport en commun, pour favoriser la desserte des riverains et reporter le trafic de transit vers d'autres axes adaptés.

Les propositions d'insertion prendront en compte les fonctions et usages existants afin de garantir la vie riveraine et commerçante. Ainsi le projet préservera l'accès aux services de secours et proposera des solutions permettant les livraisons, ramassage des ordures ménagères et tout accès riverains et fonctionnements du quotidien.

À ce stade d'avancement du projet, la Métropole Européenne de Lille a mené des études dites d'opportunité et de faisabilité pour transformer ce qui était un « schéma » avec des principes de liaisons, en différents tracés. Sur chacun des tracés, les études ont permis d'attester de la faisabilité du projet et de dresser les premières analyses d'impacts et grandes orientations en termes d'insertion. Les études de faisabilité ont ainsi mis en exergue les sections contraintes pour lesquelles une réflexion sera à mener concernant la suppression de sens/voies de circulation et/ou de stationnements.

***La poursuite des études (études de maîtrise d'œuvre) permettra de déterminer finement la répartition des usages rue par rue avec la production de plans et coupes détaillés.** Ces études préciseront également les plans de circulation par commune pour s'assurer de la correcte desserte de chaque quartier. Concernant le stationnement, les études permettront de recenser l'offre existante et son usage. Elles analyseront l'impact de l'arrivée du projet et le besoin en stationnement à terme. Ce besoin sera analysé au regard de l'apport du projet de transport en commun sur la réduction de la part modale de la voiture et à l'échelle du quartier.*

<u>Place de la voiture</u>

Ces projets de nouvelles lignes de transport permettent d'offrir une véritable alternative à l'automobile individuelle, et de répondre aux problématiques financières et environnementales liées à son usage.

Elles s'inscrivent en cohérence avec les objectifs portés par les différentes politiques de la Métropole Européenne de Lille de diminuer la part modale de la voiture individuelle, traduites notamment au travers de son Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) et de son Plan de Mobilité (PDU et projet de PDM). L'objectif ainsi affiché dans le PDM est d'inverser la tendance actuelle avec un objectif d'usage des transports collectifs à 20% et du vélo à 8%, et de réduction de la voiture à 40%, à horizon 2035. Concrètement, avec le maintien de l'usage de la voiture actuelle, ce sont près de 350 000 à 400 000 déplacements quotidiens supplémentaires en voiture (+10 à 12% par rapport à la situation actuelle), à l'horizon 2035, que le cœur de la Métropole devrait absorber Cette croissance du flux automobile induirait un cercle vicieux qui complexifierait les déplacements

au sein de la métropole. Elle augmenterait les embouteillages, la pollution, les nuisances, et toujours plus d'espace public serait dédié à l'automobile. Or en moyenne, dans nos villes, la voiture occupe actuellement 80 % de l'espace public pour la circulation et le stationnement.

Les nouvelles lignes de transport en commun seront par ailleurs compétitives par rapport à la voiture. La vitesse moyenne (y compris le temps de stationnement) d'un véhicule au sein de la métropole est de 8,5 km/h sur des distances de moins de 3km et de 17,4 km/h pour moins de 10km. La distance moyenne d'un déplacement en voiture est de 6,4km. La vitesse commerciale (y compris temps d'arrêt) du tramway de 20 à 22km/h et pour un BHNS de 20 km/h, elle est donc supérieure à celle de l'automobile.

Ces projets de nouvelles lignes de transport favorisent ainsi la diminution du recours à la voiture individuelle. Ces politiques de réduction de la part modale du véhicule particulier, portées notamment par le plan de mobilité, auront progressivement un impact sur le taux de motorisation des ménages. La pression sur les besoins d'espaces de circulation et de stationnement devrait ainsi diminuer dans le temps au profit d'autres usages de la voirie (marche à pied, vélos, aménagement paysager) rendant l'espace public plus agréable et praticable pour le plus grand nombre. Ainsi ***dans la perspective de l'arrivée de ces nouvelles lignes, la réflexion sur le partage de l'espace public doit d'ores et déjà prendre en compte ces changements de pratiques de mobilité.***

3.1.9 Les mobilités douces

Les demandes en matière d'accompagnement des projets par une **politique en faveur des modes actifs** sont très nombreuses.

Beaucoup de questions et de demandes portent sur la **mise en place de pistes cyclables séparées**. On note des demandes de pistes continues sur tout le trajet, et de systèmes de rabattement vélos sur les terminus et principales gares du projet.

« Les modes doux doivent avoir une place aux côtés du tramway.

Des aménagements permettant de développer l'usage du vélo et les complémentarités entre modes sont indispensables.

- Aménager des pistes suffisamment larges et sécurisées (vélos, trottinettes, etc.) dans l'espace modifié par l'arrivée du tram afin de préserver et sécuriser les itinéraires actuels, les développer quand ils n'existent pas, ou les compléter.

Les emprises du tramway doivent intégrer l'espace pour la circulation de tous les modes doux, et pour le stationnement en station. Ces aménagements doivent être dimensionnés pour accueillir le trafic prévu et favoriser le développement d'un trafic futur.

- Créer des itinéraires d'accès aux stations, afin d'optimiser les reports modaux : le projet qui sera présenté en enquête publique doit intégrer les travaux des dessertes de rabattement vers les stations. »

« Le stationnement vélo sécurisé avec contrôle d'accès est déjà bien développé avec les nombreux abris à vélos Ilévia. Il faudrait en installer au niveau du terminus du tram et à la station de métro-tram Pont de Neuville afin que les neuvillois, les roncquois, les tourquennois, les employés des environs, etc. puissent laisser leur vélo attaché toute la journée ou la nuit sans craindre le vol ou les dégradations. »

La capacité à transporter les vélos dans les rames est également questionnée.

« En ce qui concerne le futur matériel roulant, il faut tenir compte des besoins et développer une offre d'embarquement des vélos plus performante que l'offre actuelle. Les trams actuels peuvent embarquer 2 vélos (1 à chaque extrémité). Cette possibilité disparaît de fait en période de pointe. »

« L'équipement ou l'ajout d'une rame permettant de monter avec son vélo, quel que soit son gabarit permettrait de mixer les modes de transport pour les personnes n'habitant à proximité immédiate d'une station tram ou métro. Ces rames pourraient par exemple être équipé de racks pour rangement à la verticale, de crochet pour suspendre les vélos, … »

Réponse MEL

Conformément aux obligations de la loi LOM, ces projets de nouvelles lignes de transport intègrent la création d'aménagements pour les modes actifs et veillent à assurer les continuités d'itinéraires cyclables et piétons. Ainsi, seront développés le long des futures de transport en commun, ***des cheminements piétons et cycles qualitatifs, confortables et sécurisés,*** *en favorisant en particulier des pistes cyclables dédiées lorsque l'emprise foncière le permet. La continuité des cheminements au-delà du corridor traité par le projet de transport sera également prise en compte dans une vision élargie en lien avec les collectivités.*

Le projet veillera par ailleurs à une bonne articulation avec les projets d'aménagements cyclables identifiés au sein du schéma cyclable métropolitain à horizon 2035. En effet, sans attendre l'arrivée ces nouvelles lignes de transport en commun, la Métropole Européenne de Lille mène actuellement une politique ambitieuse en faveur du développement des mobilités actives sur le territoire métropolitain, se traduisant notamment au travers, d'une part, de son schéma de développement cyclable, qui prévoit 220 kilomètres de travaux d'aménagements cyclables à l'horizon 2026 pour un budget de 75 M€, et, d'autre part, de la poursuite du déploiement du réseau V'Lille dont l'installation de 38 nouvelles stations en sus des 233 existantes se fera progressivement à compter de l'été 2022.

Le projet favorisera ***l'intermodalité et le rabattement des modes actifs vers les nouvelles lignes de tramway et de BHNS***

en aménageant du stationnement et des abris vélos sécurisés à proximité des nouvelles stations.

Concernant l'emport de vélos dans le tramway ou le BHNS, le sujet n'est pas acté à ce stade. Le matériel roulant n'est pas défini et cette problématique devra faire l'objet d'études approfondies compte tenu de ses impacts sur l'infrastructure et la définition du matériel. Sur le réseau actuel, les vélos sont acceptés dans le tramway à raison d'un vélo par extrémité de rame. Autant il est justifié de faciliter et d'organiser l'embarquement des vélos dans les transports inter-urbains, autant la complémentarité en milieu urbain passe plutôt par du rabattement (arceaux et/ou abris à proximité des stations), pour ne pas pénaliser la vitesse commerciale des transports en raison des temps d'embarquement de trop nombreux cycles. Dans les véhicules les plus courts, les conditions d'emport peuvent être inadaptées au confort et à l'accessibilité de tous, d'où l'interdiction actuelle dans les bus.

3.1.10 Les nuisances

Quelques contributeurs expriment **une forte inquiétude sur le bruit et les vibrations** potentiellement générés par l'exploitation des lignes de tramway et plus globalement sur l'impact sur la qualité de vie et les bâtis de l'arrivée de ces nouvelles lignes de transport.

« 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 ? »

« Quand j'ai acheté ma maison, je ne m'attendais pas à avoir une future ligne de tram au pas de ma porte. A quoi doit-on s'attendre au niveau des nuisances : bruits, vibrations, esthétiques. Comment vivra-t-on avec des passages de tram toutes les 7 min en heure de pointe ? »

Certains participants se réfèrent au Mongy existant et indiquent une **crainte d'avoir un matériel qui ne soit pas moderne**.

« Il est très dommage que notre tramway, qui était précurseur soit devenu obsolète en comparaison des tramways que nous pouvons voir dans des villes telles que Paris, Marseille, Nantes… Ceux-ci sont tellement plus calme, doux, ils semblent glisser sur la chaussée. Habitant le long d'une voie de tram je peux

témoigner de la gêne sonore et des murs qui tremblent à chaque passage. Pour ne pas devenir la risée de la France avec notre vieux tramway il faudrait revoir les rails et les moderniser. »

Quelques inquiétudes remontent également quant aux **nuisances lors de la période de travaux** : bruit, poussière, accès riverains et commerces…

Réponse MEL

Phase travaux

*Lors de la phase de construction, l'objectif de la Métropole Européenne de Lille est d'abord de **limiter ou de réduire les nuisances liées aux travaux**. La réglementation existante impose des normes strictes sur les nuisances (normes maximales du bruit ou des vibrations crées par les engins de chantier, limitation et traitement à la source des émissions de poussières, interdiction de rejets directs d'eaux polluées dans les emprises publiques…). Les contrats de travaux avec les entreprises de réalisation seront conçus pour aller au-delà de ces normes. L'organisation des travaux prévoira une information régulière des riverains. Des constats du bâti seront réalisés avant les travaux pour les bâtiments situés à proximité du chantier. L'accessibilité piétonne, routière et bus sera prise en compte dans les plans d'installation de chantier avec la mise en œuvre d'itinéraires de substitution le cas échéant pour le trafic de transit. Par ailleurs un dispositif d'indemnisation des commerçants et artisans sera mis en place pendant les travaux.*

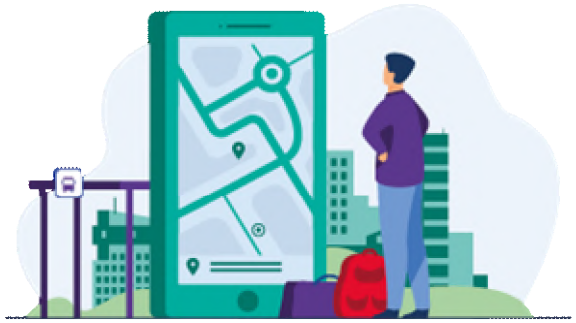
Phases conception - exploitation

*Sur les nouvelles lignes de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), sera déployé un **matériel roulant moderne** disposant des derniers développements technologiques en termes de confort pour les usagers et de réduction des nuisances sonores. Un tramway moderne fait moins de bruit sur un tracé rectiligne qu'environ 3 voitures alors même qu'il peut théoriquement en remplacer près de 150. Dans les rues empruntées par ces nouvelles lignes de transport, les plans de circulation favoriseront également un report du trafic de transit sur des voiries adjacentes aussi il devrait être constaté une diminution du trafic et plutôt une baisse des nuisances associées sur les axes empruntés par ces nouvelles lignes de transport en commun.*

*Par ailleurs, dans la conception des projets, toutes les **dispositions techniques sont prises pour limiter le bruit et surtout les vibrations engendrées** par le passage du tramway : tracé majoritairement rectiligne, traitement particulier du rail, pose de la voie sur dalle flottante à proximité des façades par interposition entre la dalle supportant les rails et le sol d'un matériau résilient réduisant considérablement la transmission des vibrations. Cette attention se poursuit en phase exploitation par un entretien rigoureux du rail et des roues pour limiter les effets du contact rail-roues.*

A l'instar de la plupart des réalisations de tramway en France, l'opération de création d'une nouvelle ligne de transport en commun s'accompagne d'une requalification des espaces publics traversés, de façade à façade. Ces projets participent

ainsi à une amélioration du cadre de vie par une redistribution des espaces alloués à chaque usage et l'emploi de matériaux de qualité. L'expérience tend à montrer que ce type d'opérations conduit à une valorisation de l'immobilier autour du projet : cela constitue un atout d'être desservi par un mode de transport public performant et de bénéficier d'espaces publics de qualité.



3.2 Les contributions par projet

Conformément au déroulement serein des réunions de concertation, il n'y a pas eu de contribution écartée car insultante. Plus encore, l'analyse de ces contributions **montre un réel engagement dans les propositions**. Beaucoup de participants à cette concertation ont une vision précise de leurs attentes en matière de mobilité sur le territoire, ce qui rend leurs interventions assez riches, en particulier sur les secteurs les plus discutés.

Un **certain nombre de propositions sortent du cadre proposé dans le dossier de concertation** et diffèrent donc des tracés et variantes soumises au débat, elles sont toutefois portées au bilan et présentées dans l'analyse.

3.2.1 Les contributions sur le projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing

Types des contributions

Plus de 300 contributions ont été exprimées et prises en compte dans le bilan concernant le projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing.

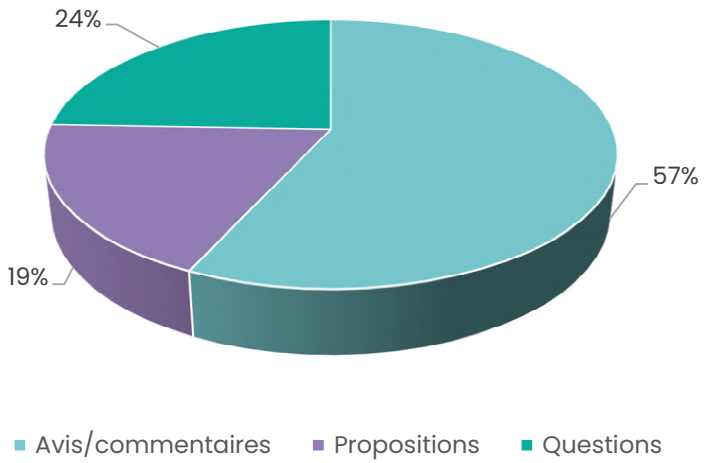


FIGURE 40 – TYPES DE CONTRIBUTIONS

Types de contribution :

- *Avis/commentaire* : *prise de position sur le projet ;*
- *Proposition* : *proposition argumentée de complément, évolution ou modification du projet ;*
- *Question* : *question sur le projet.*

Une forte majorité des contributions 57% sont des avis simples sur le projet, un quart des contributions sont des questions, 19% des propositions. **Cette proportion montre un engagement de nombreux contributeurs au projet**, ces derniers souhaitant faire part d'idées visant à l'améliorer.

Grandes thématiques des contributions

Sont ici reprises les thématiques proposées aux contributeurs pour qualifier leurs messages lors du dépôt d'avis sur la plateforme de participation citoyenne.

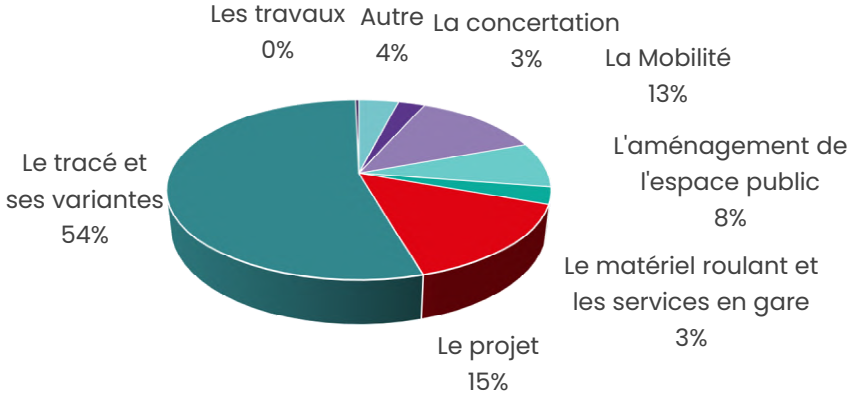


FIGURE 41 – THEMATIQUES DES CONTRIBUTUONS

La grande majorité des contributions porte sur « le tracé » du projet, marquant l'attention forte des contributeurs sur le sujet clef mis à concertation.

15% des contributions portent sur « le projet », c'est-à-dire plutôt des questionnements globaux sur les objectifs et caractéristiques du projet sans entrer dans le détail du tracé.

13% portent sur « la mobilité » en général et concernent ainsi des préoccupations sur la place de la voiture, des modes doux et de l'intermodalité.

Peu de contributions concernent les autres thématiques, en particulier « la concertation » proprement dite .

Sujets des contributions

Un sujet a été attribué à chaque contribution en fonction de son contenu.

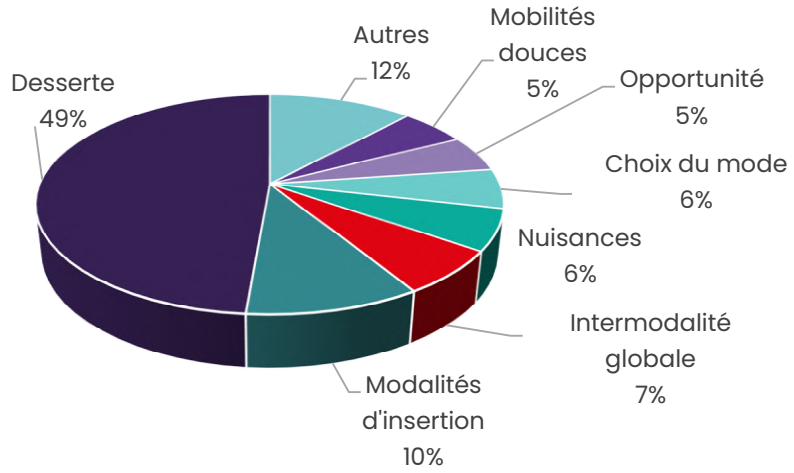


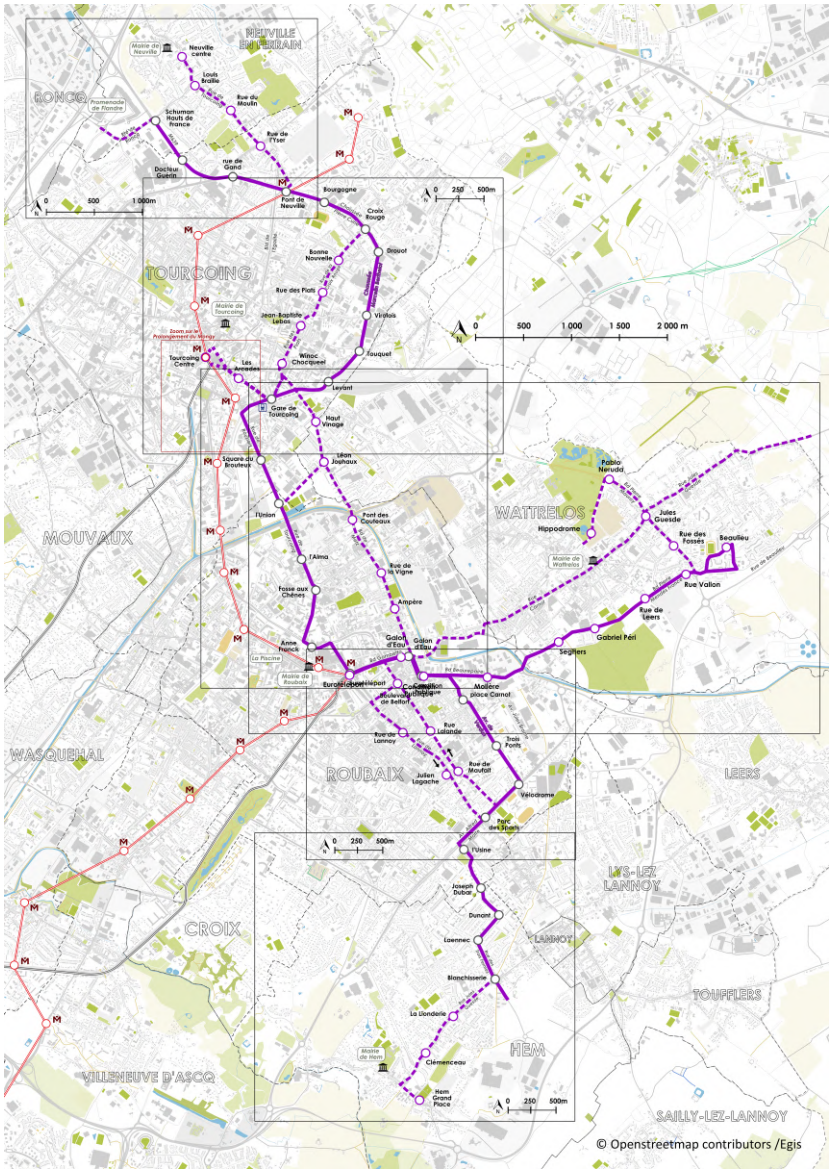
FIGURE 42 – SUJETS DES CONTRIBUTIONS

L'analyse les contributions de manière thématique indique que près de la moitié des contributions porte sur la **desserte de la ligne** (tracé, stations, territoires desservis ou non). Ce sujet dépasse largement les autres sujets, aucune des autres thématiques identifiées ne dépassant 10% des contributions. Peu de contributions portent explicitement sur l'opportunité du projet (5%). Cette prépondérance de la thématique « desserte » s'explique notamment par le fait que le dossier interrogeait explicitement le public sur les propositions de tracés et de variantes.

Opportunité et tracés globaux

L'opportunité globale du projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing n'est pas remise en cause. Si le tracé de référence fait globalement consensus sur l'essentiel du projet, il existe quelques débats sur certaines sections : l'extension au centre-bourg de Hem, le terminus à Neuville-en-Ferrain et, plus particulièrement, le tracé sur l'axe Roubaix – Wattrelos.

Chaque contribution a été classée en fonction du secteur auquel elle fait référence, conformément au découpage sectoriel du dossier de concertation.



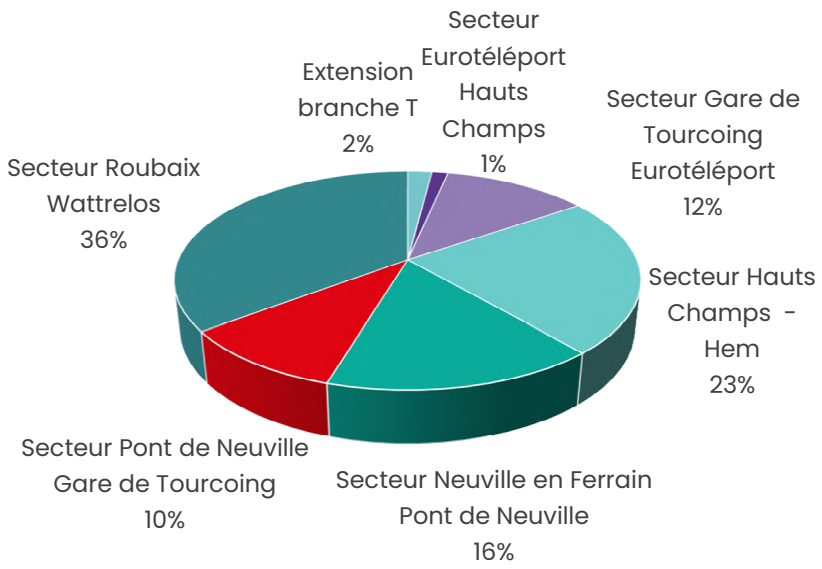


FIGURE 43 – REPARTITION SECTORIELLE DES CONTRIBUTIONS

36% des contributions portent sur le **secteur Roubaix-Wattrelos, qui est ainsi le secteur le plus débattu du projet**, 23% portent sur le secteur Hauts Champs - Hem et 16% sur le secteur Neuville-en-Ferrain – Pont de Neuville. Le sujet des terminus a ainsi focalisé l'essentiel des contributions. On notera peu de débats en revanche sur le prolongement du Mongy entre le centre-ville et la gare de Tourcoing et sur le secteur Eurotéléport - Hauts Champs.

Secteur Neuville-en-Ferrain – Pont de Neuville

Le **tracé de référence est globalement soutenu**. A contrario, la variante par la rue de Tourcoing vers le centre-ville de Neuville-en-Ferrain inquiète plusieurs contributeurs **pour des problématiques d'insertion urbaine et de risque de saturation routière**.

« Le passage du tram en centre-ville de Neuville en Ferrain entrainerait 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 Flandre, 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). »

Il faut noter également que le tracé de référence est soutenu par de nombreux contributeurs qui **souhaitent que le projet puisse desservir, raccorder, par un prolongement ou par des systèmes de navettes, redéploiement du réseau de bus, rabattements à imaginer… les communes et équipements non directement desservis dans le projet** : principalement Roncq, Halluin, Vallée de la Lys, CIT, centre commercial Auchan…

« Tandis que la ligne de tram est prévue pour s'arrêter à hauteur de Neuville-en-Ferrain, nous souhaiterions que vous puissiez étudier la faisabilité d'un prolongement, le long du boulevard de l'Eurométropole jusqu'au rond-point de l'Europe. Conscients de l'intérêt de proposer des amendements pertinents et de saisir les opportunités pour le maillage de demain, il s'agit pour nous de répondre à la demande des habitants de Roncq, d'Halluin et de la Vallée de la Lys, parent pauvre des réseaux et liaisons urbaines. Cet axe dessert également le C.I.T. (Centre International de Transport), le CVE (Centre de Valorisation Energétique), Triselec et la Zone Pierre Mauroy, existante et en devenir. »

« Il manque, par exemple pour les résidents d'Halluin et Neuville en Ferrain qui vont à Lille, un tramway qui aille dans le centre de Lille et desserve les acteurs commerciaux et économiques. »

On note en matière de rabattement piéton une demande spécifique de desservir le terminus avec la création d'un chemin le long de la M639 depuis la rue des Fromets et avec l'amélioration de la voie verte existante qui longe l'A22 (entre la rue des Fromets et la rue d'Halluin), pour relier le centre de Neuville au terminus du tramway. Il est également évoqué la création d'une voie verte longeant la M639 (de chaque côté) pour accéder à Tourcoing.

Les quelques contributions soutenant la variante jusqu'au centre-ville de Neuville-en-Ferrain insistent sur le manque de desserte actuelle de Neuville-en-Ferrain.

« L'extension du tramway dans le secteur constitue une occasion historique de réparer cette sous-desserte de la commune dans les transports du quotidien. Le centre de Neuville en Ferrain voit de nombreuses habitations se construire ces dernières années, le développement du tramway constituerait une vraie réponse aux problèmes croissant de congestion automobile du centre-ville. »

La variante d'extension au centre commercial par la promenade de Flandre ne fait pas l'objet d'un consensus. Les avis restent partagés. Les soutiens à cette variante mettent en avant la possibilité de prolonger facilement vers Roncq, et la possibilité de mettre un P+R au niveau du centre commercial. Des inquiétudes existent quant à la concurrence avec le commerce de centre-ville de Tourcoing si la desserte de centre commercial est améliorée. Enfin, le coût du prolongement paraît trop élevé selon certains, *« juste pour servir les intérêts du centre commercial privé ».*

« Un parking relais avantagerait les automobilistes venant de l'autoroute et leur permettrait de continuer vers le centre-ville en transport en commun. »

Un contributeur évoque la possibilité de réaliser l'extension en bus.

Enfin, quelques inquiétudes plus globales sont à noter :

- Sur la crainte de nuisances sonores à Neuville-en-Ferrain
- Sur l'avenir des lignes de bus et lianes 4 et 91

En synthèse

Le tracé de référence est globalement soutenu. La demande d'une meilleure desserte des communes non directement desservies est portée dans la concertation.

Réponse MEL

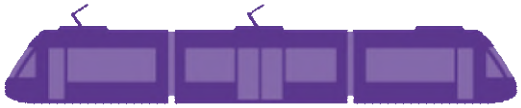
Le tracé de référence sur le boulevard des Hauts de France permet de desservir simultanément le centre-ville de Neuville-en-Ferrain et la zone commerciale.

Les parcours piétons et cycles seront à conforter en parallèle du projet afin d'assurer la liaison jusqu'au centre-ville de Neuville-en-Ferrain.

Les communes voisines bénéficieront d'un report facilité sur cette nouvelle ligne de tramway grâce aux rabattements cyclables et en transports en commun. En effet, à l'horizon de la mise en service de la ligne, une réflexion sera menée afin de réorganiser le réseau bus dans une vision de rabattement vers cette ligne structurante et de complémentarité de maillage des transports en commun.

Le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) identifie d'ores et déjà une optimisation de la Liane 4 entre Tourcoing et sa couronne Nord-Ouest (Liaison B - Tourcoing-Roncq-Halluin) et une réflexion sur une liaison express de grande rocade entre Armentières et Tourcoing desservant la vallée de la Lys (Liaison A - Armentières-Comines-Halluin-Tourcoing). Enfin, la MEL engagera avec l'État la poursuite de la réflexion sur l'étude d'opportunité sur le devenir de la liaison express 91.

Sur le secteur de Neuville-en-Ferrain – Pont de Neuville, il est proposé de retenir, dans la poursuite des études, le tracé de référence sur le boulevard des Hauts-de-France.



Secteur Pont de Neuville – Gare de Tourcoing

Le **tracé de référence par le boulevard Industriel fait globalement consensus.** Les contributions majoritaires qui le soutiennent évoquent une **possibilité d'insertion urbaine bien meilleure et moins contraignante, une volonté de transformation et de pacification des chaussées Curie et Berthelot, le fait que les quartiers desservis ont vocation à se développer et présentent un potentiel de mutabilité**, ainsi que la déjà bonne accessibilité du centre de Tourcoing. Elles évoquent aussi les craintes sur la circulation automobile dans le centre, les perturbations travaux, et les difficultés d'insertion liées à la variante.

« Mieux vaut laisser le tramway sur les chaussées Curie et Berthelot. L'insertion urbaine du tramway sera bien plus facile qu'en s'enfonçant dans la rue de la Croix-Rouge et la rue des Piats bien trop étroites. Sur les chaussées, il y a beaucoup de terrains à reconvertir (friches, bâtiments dégradés). Il y a un beau potentiel pour revitaliser tout un secteur en difficulté ».

Quelques contributions soutiennent la variante par la rue de la Croix Rouge et la rue des Piats, arguant du principe que les tramways doivent plutôt desservir les centres, et les espaces les plus peuplés.

« La boucle sur le boulevard industriel de Tourcoing est quelque peu surprenante. Certes on comprend que l'insertion du tramway sera plus aisée, mais pour quel but au final ? Le tramway doit passer au cœur des quartiers et être beaucoup plus direct, comme la variante proposée. »

En synthèse

Le tracé de référence par le boulevard Industriel fait globalement consensus. La variante par la rue de la Croix Rouge et la rue des Piats a quelques soutiens mais se heurte à des contributions sur les difficultés d'insertion.

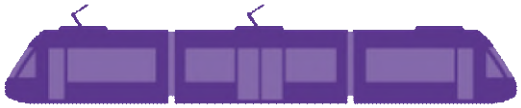
Réponse MEL

La variante par la rue de la Croix Rouge et la rue des Piats permet une desserte au cœur d'un secteur résidentiel néanmoins la configuration des rues rend contrainte l'insertion du tramway avec des impacts sur son exploitation ainsi que sur le stationnement et les fonctions riveraines sur un linéaire important. Quoiqu'un peu plus direct, ce tracé devra être

emprunté à vitesse réduite étant donné la configuration des rues et ne permettra donc pas de gain de temps.

A l'inverse le tracé par le boulevard industriel est l'occasion de créer une synergie entre ce projet de transport, les aménagements de l'espace public et des projets urbains qui pourraient se développer du fait des opportunités foncières. La réalisation du tramway sur cet axe est cohérente avec la réflexion de création d'une ceinture verte qui doit élargir les usages de cet espace public aujourd'hui essentiellement dévolu à la circulation automobile.

***Sur le secteur Pont-de-Neuville – Gare de Tourcoing, il est proposé de retenir, dans la poursuite des études, le tracé de référence par les chaussées Berthelot et Curie**.*



Extension de la branche T du Mongy

Il y a eu relativement peu de contributions concernant l'extension de la branche T du tramway Mongy actuel entre le centre-ville et la gare de Tourcoing. Globalement, **l'extension apparait comme pertinente**, mais aucune variante ne ressort particulièrement.

Des préoccupations sont exprimées concernant le stationnement et les nuisances des bus actuels avenue Gustave Dron.

Quelques contributions appuient **la variante 3 par la Place de la République qui apparaîtrait la plus pertinente d'un point de vue urbain et attractivité du centre-ville** tout en émettant des points d'attention sur le traitement de l'insertion du projet dans un cadre patrimonial.

Les variantes 1 (rebroussement) et 4 (sens unique Chanzy et Faidherbe) semblent s'insérer dans un tissu déjà très contraint avec de potentiels impacts sur les usages actuels.

« 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'hypercentre de Tourcoing. »

« Les variantes extension gare de Tourcoing posent la question de l'insertion du tramway notamment au regard des enjeux patrimoniaux avec le parvis de l'église Saint-Christophe. De nombreux usages sont à prendre en compte pour trouver un équilibre qui convient à tous, cyclistes, piétons et transports. »

En synthèse

L'extension du Mongy entre le centre-ville et la gare de Tourcoing apparait pertinente mais les propositions de variantes n'ont pas fait l'objet de beaucoup de débat. La variante 3 par la Place de la République se détache à la marge.

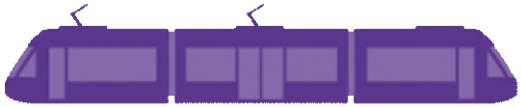
Réponse MEL

La maître d'ouvrage confirme la poursuite du projet de prolongement de la branche T du tramway entre le centre-ville et la gare de Tourcoing. Cette extension du tramway actuel permettra de le connecter à la nouvelle ligne de tramway au niveau de la gare de Tourcoing et ainsi de renforcer son rôle de hub de transport.

La réflexion sur le tracé est à approfondir dans la poursuite des études en privilégiant une solution qui permet de maintenir une station de tramway au centre-ville, au cœur d'un pôle d'échanges métro-tramway-bus, avec une vigilance sur le caractère patrimonial et les usages de l'espace public.

La variante par rebroussement engendre des impacts importants sur l'exploitation future de la ligne de tramway compte tenu de la nécessité de changement de poste de conduite par le conducteur. De même, la variante à sens dissociés Chanzy et Faidherbe implique des modifications fortes du plan de circulation, un surcoût au projet et une station potentiellement dissociée selon les sens de circulation. Aussi il est proposé de ne pas retenir ces variantes et de privilégier dans la poursuite des études la variante par la place de la République qui répond le mieux aux objectifs.

Concernant l'extension du Mongy entre le centre-ville et la gare de Tourcoing, il est proposé de privilégier, dans la poursuite des études, la variante par la place de la République.



Secteur Gare de Tourcoing - Eurotéléport

Le **tracé de référence est fortement soutenu.**

Les variantes proposées par le boulevard Jouhaux et le boulevard de Metz ne sont guère soutenues, la contrainte technique du Pont des Tilleuls paraissant rédhibitoire ainsi que les conditions d'insertion urbaine. En revanche, on note des propositions alternatives comme pénétrer dans les quartiers de l'Hommelet, de la Mousserie et des Villas avant de rejoindre la gare, passer rue des Métissages pour rejoindre l'Union ou passer par Hondschoote, Tilleul, Haut vigne pour éviter le pont Jouhaux mais qui présentent des difficultés d'insertion ou s'éloignent des quartiers denses.

Des inquiétudes des riverains s'expriment sur les nuisances liées au passage d'un tramway rues de Roubaix et de Tourcoing ainsi que sur les contraintes d'insertion notamment la suppression des places de stationnement.

« Comment imaginer une ligne de Tramway rue de Roubaix à Tourcoing, tout en maintenant une voie de circulation et du stationnement pour les riverains? Quelle indemnisation est prévue pour les riverains qui vont subir des années de travaux, une dépréciation de la valeur de leur bien ainsi que les

nuisances inhérentes au passage d'un tramway devant leurs fenêtres toutes les 6 minutes? »

En synthèse

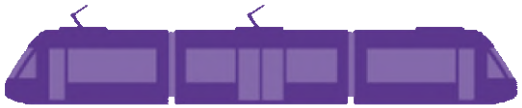
Le tracé de référence est majoritairement soutenu mais des inquiétudes sont exprimées sur l'insertion du tramway dans les rues de Roubaix et Tourcoing.

Réponse MEL

Les variantes par la M765 et le boulevard Jouhaux présentent des difficultés liées aux virages importants (sources de bruits, d'inconfort pour les voyageurs, d'usure de l'infrastructure et du matériel roulant), au passage sur le pont des Tilleuls et à l'impossibilité du positionnement de la station devant la gare.

Les rues de Roubaix et de Tourcoing présentent une largeur limitée qui nécessitera de reconfigurer l'espace de la rue en garantissant la vie riveraine. La poursuite des études permettra, en concertation avec les riverains et les collectivités, de déterminer la répartition fine des usages et de préciser les plans de circulation avec les mises à sens unique. Des mesures seront prises dans le cadre de l'arrivée du tramway pour limiter le trafic automobile de transit afin de réduire les nuisances sonores de cette rue actuellement très circulée avec 7 à 8000 voitures par jour ouvré. Le projet de tramway participera à la connexion des quartiers et constituera un levier de requalification et d'aménagement des secteurs desservis de l'Union et la Fosse aux Chênes.

Sur le secteur gare de Tourcoing - Eurotéléport, il est proposé de retenir, dans la poursuite des études, le tracé de référence par les rues de Roubaix et Tourcoing.



Secteur Eurotéléport – Hauts Champs

Il y a relativement peu de contributions sur ce secteur. Le tracé de référence fait consensus.

« Le tracé rue des Trois Ponts privilégie les commerçants tout en prenant en compte les espaces de livraison et permet de désenclaver le quartier. »

Le tracé de référence est favorable à l'accès pour les Leersois à la future station Vélodrome en travaillant sur des aménagements favorisant le rabattement.

La variante à tracés dissociés est soutenue par une contribution, mais qui s'inquiète de l'étroitesse des rues.

« Le tracé dissocié semble plus adapté et plus rapide mais les rues traversées sont étroites et impliquent donc de forts impacts sur les plans de circulation et de stationnement. »

Le projet est valorisé en tant qu'opportunité de requalification du boulevard Gambetta, de la place Carnot, de l'avenue Verdun, de la place de la citoyenneté et de l'avenue Motte. Il est également pointé dans les contributions les forts enjeux autour d'Eurotéléport, avec un risque de saturation mais aussi la forte opportunité offerte par le projet de repenser l'espace urbain et la liaison avec le centre-ville de Roubaix.

« Le pôle Eurotéléport constitue un pôle de transport essentiel à l'échelle de Roubaix et de la métropole. Alors qu'il constitue aujourd'hui largement une rupture urbaine avec les infrastructures du métro (ascenseur et escalators) et son imposante gare routière, le développement de nouvelles infrastructures de transports doit être l'occasion de refondre ce secteur pour qu'il devienne un espace créant du lien au cœur de la ville. Dans ce cadre le fonctionnement de la gare routière doit être repensé. Au-delà d'Eurotéléport, l'avenue Gambetta doit constituer un territoire de projet de premier plan pour la ville. »

En synthèse

Le tracé de référence fait consensus.

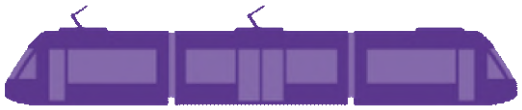
Réponse MEL

Le tracé de référence emprunte sur cette section des voies plutôt larges (boulevard Gambetta, avenue de Verdun) ou propices à l'efficacité d'un tramway avec des largeurs de 20 mètres environ (boulevard de Colmar, boulevard de Beaurepaire), à l'exception de la rue Soult d'une largeur actuelle de 11m dont l'élargissement à 21m est prévu au PLU mais nécessite un impact sur le bâti.

La desserte de quartiers denses, dont les nombreux quartiers de la politique de la ville qui jalonnent l'itinéraire, justifie pleinement la réalisation du tramway sur ce tracé.

Le projet de tramway sera aussi l'occasion d'une restructuration du pôle d'échanges d'Eurotéléport et de requalification des espaces publics traversés.

Sur le secteur Eurotéléport – Hauts Champs, il est proposé de retenir, dans la poursuite des études, le tracé de référence par le boulevard Gambetta, la place Carnot et l'avenue de Verdun.



Secteur Hauts Champs – Hem

Ce secteur a fait l'objet de nombreuses contributions.

Le tracé de référence est fortement soutenu. **La variante d'extension vers la Grand Place de Hem est également assez soutenue** mais fait l'objet de débats avec quelques positions divergentes liées aux **inquiétudes sur l'insertion urbaine dans la rue Jules Guesde.**

Le soutien au prolongement vers le centre-ville de Hem est argumenté par l'intérêt du raccordement d'équipements et d'un bassin de population important.

« L'extension jusqu'au centre-ville permet de raccorder d'importants équipements ainsi que des lieux densément peuplés »

Les contradicteurs lui privilégient une desserte en bus moins onéreuse.

De nombreux contributeurs mentionnent par ailleurs que la desserte de Hem vers le sud constitue un fort enjeu et **plébiscitent une liaison vers Villeneuve d'Ascq.**

« Je suis ravie de ce SDIT et plus précisément de la ligne de tramway qui desservira Hem car ce TC écologique répond bien aux préoccupations environnementales actuelles. Il est urgent que ce projet nécessaire et indispensable soit mis en œuvre afin de fluidifier les déplacements quotidiens des hémois tant vers Roubaix que vers Villeneuve d'Ascq. »

Par ailleurs, plusieurs participants sont favorables à une branche supplémentaire vers Lys-lez-Lannoy néanmoins elle introduirait une fourche dans l'exploitation qui dégraderait l'offre côté Hem.

En synthèse

Le tracé de référence fait consensus, la question du prolongement vers le centre-ville de Hem soulève des craintes sur l'insertion dans la rue Jules Guesde même si le soutien l'emporte. La question de la liaison avec Villeneuve d'Ascq depuis Hem est plusieurs fois posée ainsi que de la desserte des communes voisines.

Réponse MEL

Le tracé de référence entre Hauts Champs et Hem s'impose par la densité des quartiers traversés et la configuration des espaces publics, l'itinéraire reprend ainsi globalement celui de la Liane 8 actuelle en permettant une montée en gamme dans l'offre capacitaire en transport en commun.

La rue Jules Guesde à Hem présente également une densité relativement importante du fait de la continuité de l'habitat mais l'insertion du tramway dans cette rue relativement étroite nécessitera d'en revoir la configuration et les usages.

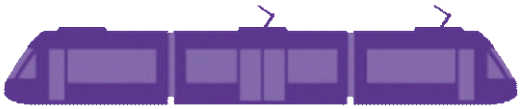
Si le tracé proposé ne relie pas directement Hem à Lille ou Villeneuve d'Ascq, il en facilite néanmoins l'accès en transport en commun par ses interconnexions avec la ligne de Mongy et la ligne 2 à Eurotéléport. Ces nouvelles lignes de transport structurantes s'inscrivent en complémentarité des lignes de tramway et de métro existantes et sont à appréhender dans une vision globale de maillage de transports en commun de la métropole comprenant également les lignes de bus.

Par ailleurs, le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) comprend la réflexion d'une optimisation de la liaison entre Villeneuve d'Ascq et sa première couronne Nord-Est (Liaison G – Villeneuve d'Ascq). Cette dernière vise à renforcer le lien radial entre Villeneuve d'Ascq et le secteur de Roubaix/Hem

par un mode liane optimisée plus adapté à la densité traversée. Une liaison de bus express (Liaison W - Villeneuve d'Ascq - Leers / Hem) inscrite au SDIT en évolution de l'actuelle ligne 60 Express, vient compléter les réponses apportées aux besoins de liaison entre ces communes du Sud-Est de Roubaix et Villeneuve d'Ascq.

Par ailleurs, les communes voisines bénéficieront d'un report facilité sur la nouvelle ligne de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing grâce aux rabattements cyclables et en transports en commun facilités à la suite de la réorganisation du réseau bus à la mise en service de la ligne de tramway.

Sur le secteur Hauts Champs - Hem, il est proposé de retenir, dans la poursuite des études, le tracé de référence et la variante d'extension au centre-bourg de Hem.



Secteur Roubaix - Wattrelos

Ce secteur a fait l'objet de nombreuses contributions, avec des positions très partagées.

Le tracé de référence par le boulevard Mendès France et la variante rue Carnot font chacun l'objet de débats avec des avis très mitigés et des prises de position fermes, que ce soit sur le choix du mode (tramway ou BHNS) comme sur le choix du tracé.

L'insertion d'un BHNS rue Carnot inquiète par sa faible largeur et les impacts sur les usages actuels (stationnements, circulation routière, accès riverains et commerces), justifiant pour beaucoup un tracé plus périphérique. Le tracé par Mendès France est ainsi soutenu par sa facilité d'insertion d'un tramway dans des largeurs garantissant la performance du système de transport et le maintien des fonctionnalités.

« Amener un transport à haut niveau de service à Wattrelos est une bonne initiative. Concernant le projet de tram, tracé de référence, en termes de gabarit je partage les critères du choix d'un passage par le bd Mendès France plutôt que la rue Carnot. »

La variante par la rue Carnot trouve cependant un écho favorable notable par sa capacité à desservir population et emplois au plus près.

« L'itinéraire de la variante nord, qui passe par la mairie de Wattrelos et qui va jusqu'à Herseaux est clairement le plus pertinente en matière de desserte de la population comme des emplois, et permettrait de penser la connexion avec le réseau ferré belge. »

Des positions très partagées sont observées sur le projet.

Sur le choix du mode, des contributeurs plébiscitent l'arrivée d'un mode tramway compte tenu de la densité de la commune**. Peu de contributions s'expriment en faveur d'un BHNS.** A contrario, certains participants questionnent l'opportunité d'un mode de transport lourd et estiment que des lignes de bus ou Lianes suffisent à assurer la desserte efficace de Wattrelos.

Sur le tracé passant par Mendès France, **la question du terminus est également posée.** Peu de contributions concernent l'arrivée à Beaulieu, des contributions significatives privilégient la variante vers Hippodrome et plusieurs contributions revendiquent une traversée de la frontière avec la Belgique afin de rejoindre la gare d'Herseaux.

« (La ville de Wattrelos) 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 termes d'aménagement et de développement. »

On notera également quelques propositions alternatives, dont le passage par l'ancienne voie ferrée.

« Pour ce qui concerne l'axe de Roubaix à Wattrelos, nous nous interrogeons sur le fait que le scénario du tramway n'ait pas étudié l'opportunité de renforcer, comme cela était proposé dans le SDIT, le lien radial entre Wattrelos et le cœur roubaisien, en desservant Eurotéléport, le centre-ville de Wattrelos et le quartier Beaulieu. En particulier, il nous semble que l'opportunité d'utiliser, entre les arrêts Molière et Segher, l'emprise ferroviaire désaffectée aurait pu être étudiée plus en détail avant d'être écartée. »

Enfin, des expressions de communes voisines demandent à bénéficier d'un report de desserte vers cette nouvelle ligne.

Les garants de la concertation ont fait la demande de précision suivante dans la conclusion de leur bilan : « *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 synthèse

Le secteur a fait l'objet de beaucoup de prises de positions assez opposées quant aux propositions de tracés et au choix du mode de transport. La concertation n'a pas permis de dégager un consensus fort sur ce secteur.
Peu de contributions s'expriment en faveur d'un BHNS.
Les avis sont mitigés entre les tracés Mendès France et Carnot ainsi que sur la localisation du terminus avec des questionnements sur la distance et la densité desservie par un tracé boulevard Mendès France et des inquiétudes sur l'insertion par un tracé rue Carnot.

Réponse MEL

Sur le secteur Roubaix-Wattrelos, il est proposé d'approfondir les études de faisabilité d'un tramway afin de préciser les fréquentations attendues et les aménagements éventuels selon les différents tracés, en interrogeant l'opportunité d'une liaison transfrontalière.

Les exploitations possibles

Plusieurs exemples de scénarios d'exploitation étaient présentés dans le dossier de concertation afin de traduire les différentes possibilités d'exploitation en lignes de transport sur la base de l'infrastructure physique réalisée.

Peu d'expressions du public ont été émises sur les scénarios d'exploitation hormis sur le prolongement de la branche R du Mongy à Wattrelos afin de relier Lille à Wattrelos sans rupture de charge et de faciliter l'insertion du pôle d'échanges à Eurotéléport.

Réponse MEL

La MEL ne souhaite pas se positionner à ce stade sur les scénarios d'exploitation. Les études de conception détaillées permettront d'approfondir la pertinence des différents scénarios au regard de l'exploitation globale du réseau métropolitain. Dans tous les cas, la Métropole Européenne de Lille intègre dans la conception du projet la réalisation d'une infrastructure et d'un plan de voies offrant des possibilités d'évolution de l'exploitation dans le temps pour s'adapter aux possibles changements de mobilité, de desserte ou de développement du réseau.

3.2.2 Les contributions sur le tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne

Types des contributions

Près de 600 contributions ont été exprimées et prises en compte dans le bilan concernant le projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne, ce qui montre **une forte mobilisation locale**.

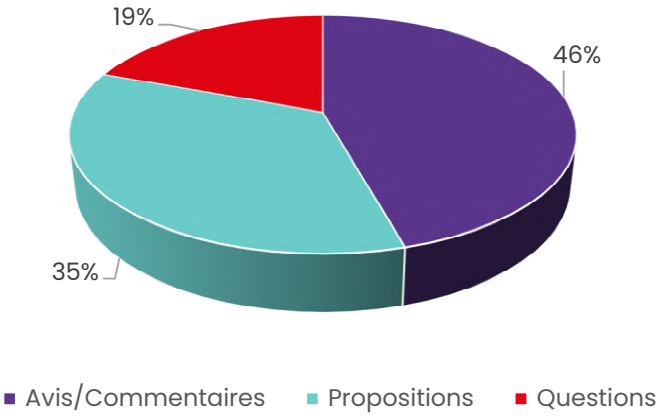


FIGURE 44 – TYPES DES CONTRIBUTIONS

Types de contribution :

- *Avis/Commentaire* : *prise de position sur le projet ;*
- *Proposition* : *proposition argumentée de complément, évolution ou modification du projet ;*
- *Question* : *question sur le projet.*

Plus d'un tiers des contributions porte sur des propositions, montrant le **fort engagement des contributeurs** sur la démarche de concertation.

Une moitié porte sur des avis et commentaires et les questions ne représentent finalement que 19% des contributions, **ce qui indique un dossier plutôt bien appréhendé.**

Grandes thématiques des contributions

Sont ici reprises les thématiques proposées aux contributeurs pour qualifier leurs messages lors du dépôt d'avis sur la plateforme de participation citoyenne.

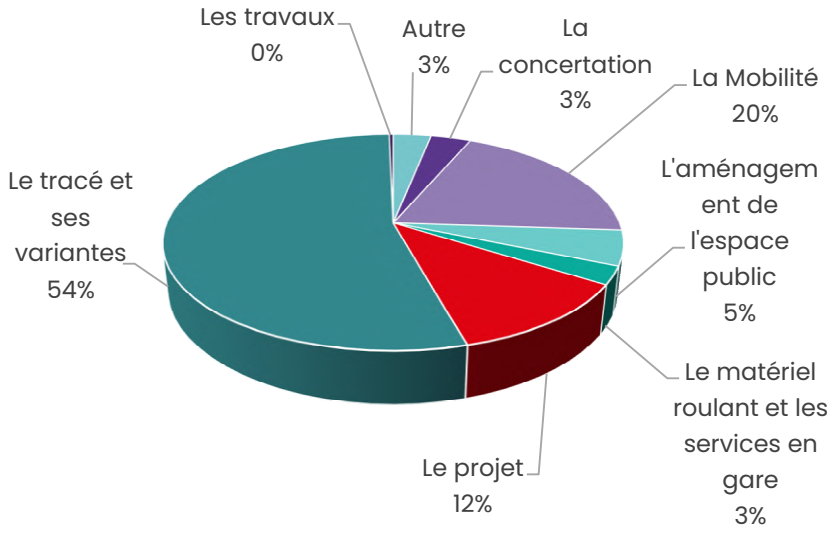


FIGURE 45 – THEMATIQUES DES CONTRIBUTIONS

La grande majorité (54%) des contributions porte sur « le tracé » du projet, marquant l'attention forte des contributeurs sur le sujet clef mis à concertation.

12% des contributions portent sur « le projet », c'est-à-dire plutôt sur des questionnements globaux sur le projet sans entrer dans le détail du tracé.

20% portent sur « la mobilité » en général et concernent ainsi des préoccupations sur la place de la voiture, des modes doux et de l'intermodalité.

Peu de contributions concernent les autres thématiques, en particulier « la concertation » proprement dite qui ne fait quasiment pas l'objet de débat.

Sujets des contributions

Un sujet a été attribué à chaque contribution en fonction de son contenu.

L'analyse les contributions de manière thématique indique que plus de la moitié des contributions portent sur la **desserte de la ligne** (tracé, stations, territoires desservis ou non).

La question de l'intermodalité (desserte des gares, P+R etc.) représente ensuite 12% des contributions.

Les autres sujets ne dépassent pas 10% des contributions. Peu de contributions portent explicitement sur l'opportunité du projet (6%).

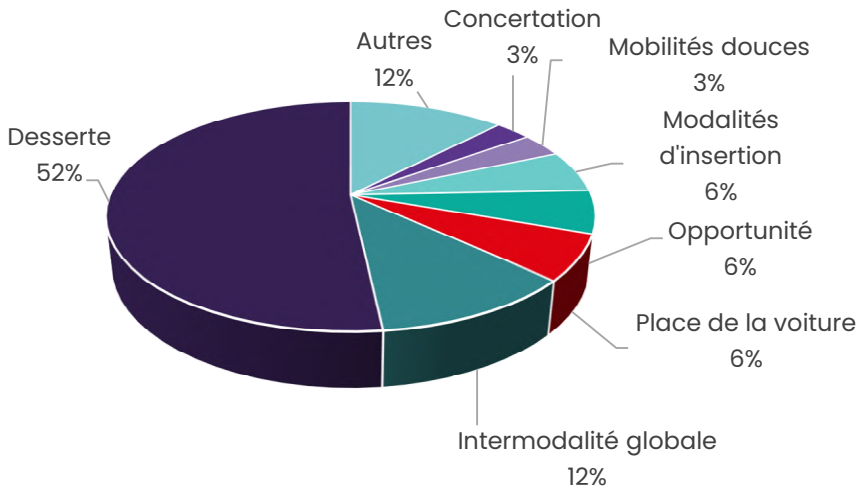


FIGURE 46 – SUJETS DES CONTRIBUTIONS

Opportunité et tracés globaux

L'opportunité du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne n'est pas remise en cause dans ses grandes lignes.

Les débats sont néanmoins nombreux dans plusieurs secteurs, en particulier concernant l'insertion dans les rues étroites, la localisation des terminus sur les différentes branches, ainsi que sur les tracés dans Lille.

Chaque contribution a été classée en fonction du secteur auquel elle fait référence, conformément au découpage sectoriel du dossier de concertation.

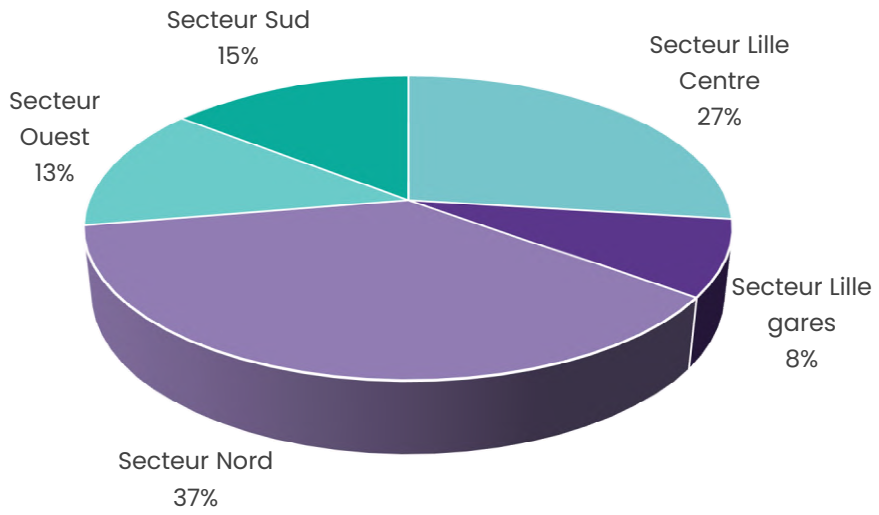


FIGURE 47 – SECTEURS DES CONTRIBUTIONS

37% des contributions portent sur le **Secteur Nord, qui est ainsi le secteur le plus débattu**. **Le secteur Lillois arrive en second** avec 27% sur le secteur Lille Centre et 8% sur le secteur Lille gares. Les secteurs Sud et Ouest comptabilisent respectivement 15% et 13% des contributions.

Secteur Nord : Wambrechies – Marquette-lez-Lille, Saint-André-Lez-Lille

Ce secteur fait l'objet **d'intenses débats** en particulier quant à la localisation du terminus pour laquelle **aucun consensus ne se dégage.**

L'opposition au passage rue Obert au-delà du croisement avec la rue Maréchal Foch est forte, l'insertion urbaine paraissant complexe et plus globalement la crainte d'une dégradation du cadre de vie du centre-ville de Wambrechies est évoquée. Cependant, **il ne se dessine pas de choix affirmé entre les variantes de terminus** Maréchal Foch ou Parc d'activités du Chat. Les interrogations d'un terminus à l'angle de la rue Obert et de la rue Maréchal Foch ou d'un prolongement via la rue Maréchal Foch ou la rue Saint Pierre sont posées.

La majorité des contributions qui concernent le nord de ce secteur interroge le devenir de l'ancienne ligne TER Lille-Comines et propose un raccordement à la voie ferrée comme solution alternative non présentée au dossier de concertation. La variante par le Parc d'activités du Chat est perçue par certains comme meilleure pour permettre de faire ce raccordement. Il est également remonté dans plusieurs contributions **l'intérêt de réaliser le terminus du tramway à l'ancienne gare de Wambrechies** pour permettre la connexion avec un futur projet

de transport empruntant tout ou partie de l'ancienne ligne ferroviaire.

La desserte des communes au Nord de Wambrechies, Comines, Quesnoy-sur-Deûle, Wervicq-Sud, Verlinghem, Frelinghien, Deûlémont et Warneton, est un sujet de préoccupation fort. **La question des conditions de rabattement doit être éclaircie.** La création de parcs relais, navettes ou bus de rabattement est ainsi sollicitée.

« Il serait utile de réutiliser l'emplacement de la voie ferrée pour prolonger la ligne de tramway jusqu'à Comines et ne pas l'arrêter à Wambrechies. Cela permettrait aux 25000 habitants des villes de Comines, Quesnoy/Deûle, Frelinghien et Deûlémont de bénéficier de la nouvelle ligne de tramway et avoir une vraie alternative à la voiture. »

« Il serait intéressant de prévoir des parkings relais au début des lignes de tramway pour que les habitants des zones péri-urbaines puissent y laisser leur voiture et bénéficier de ces infrastructures. Au niveau de Wambrechies, le tracé vers l'ancienne gare semble plus adapté pour prévoir du stationnement que faire un parking silo devant le château de Robersart. Idem à Hallennes-lez-Haubourdin, il serait plus aisé d'aménager un P+R près de la zone d'activité du moulin lambin qu'en zone urbaine. »

« Dans le choix du terminus à Wambrechies, il ne faudrait pas compromettre la possibilité de poursuivre à l'avenir cette ligne jusqu'à Comines en utilisant l'emprise de l'ancienne voie SNCF Lille – Comines. Il est nécessaire d'envisager une réutilisation intelligente de la voie ferrée qui est un atout pour développer un mode de transport en site propre et une voie cyclable pour désengorger la Vallée de la Lys aujourd'hui très mal desservie. »

Pour les contributions concernant Saint-André-Lez-Lille, l'alternative entre le tracé de référence et la variante par la rue du Général Leclerc fait également l'objet de **positions controversées**. Une **majorité de contributeurs s'inquiète du passage par la rue Sadi Carnot à Saint-André-Lez-Lille** pour des questions d'insertion urbaine et de nuisances, l'option plus centrale du passage par l'avenue du Général Leclerc étant alors soutenue. Mais cette variante fait elle aussi l'objet d'une réelle opposition, **avec la crainte d'une saturation du centre-ville de Saint-André-Lez-Lille** et un impact négatif sur les commerces.

« NON au passage du tramway rue du Général Leclerc à Saint-André-lez-Lille ! La rue du Général Leclerc est l'artère principale et la rue la plus fréquentée de saint André qui relie le centre à de nombreux axes (Lille, La Madeleine, Wambrechies, Lambersart, Marquette-lez-Lille, Verlinghem.... ... OUI au passage du tramway rue Sadi Carnot qui est beaucoup moins fréquentée pour desservir les futurs riverains du Quai 22... Condamner la rue du Général Leclerc en faisant passer le tramway est indécent. C'est un axe bien trop fréquenté et utile pour les voitures) »

« 11 arguments en faveur d'un tracé du tramway par la rue Leclerc à Saint-André regroupés en 3 grandes observations : le tracé Leclerc limite les contraintes d'insertion du tramway dans la ville (1), est au barycentre du versant nord de Lille (2), offre de meilleures perspectives de fréquentation et de connexion (3).»

On note également plusieurs **demandes de desserte de Lambersart** qui correspondent sensiblement à la liaison en liane optimisée prévue au Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (Liaison R – Lomme – Marcq-en-Barœul) et d'un souhait que Lambersart bénéficie de cette nouvelle ligne de tramway. Il s'agit dans les contributions soit de créer un nouvel itinéraire, soit d'assurer un positionnement de station bien étudié ou de créer des lignes de rabattement efficaces.

« Le tracé du tramway passe à la pointe de Lambersart (Canon d'or-Pont Royal) sans s'y arrêter. Pourquoi ne pas ajouter un arrêt à ce niveau pour que les lambersartois profitent de ce mode de transport rapide vers entre autres les gares. »

« La commune de Lambersart est devenue un passage emprunté par plusieurs dizaines de milliers de voitures provenant de la rocade Nord-Ouest pour aller vers Lille. … Dans ces conditions, les 25 000 véhicules/jour avenue de l'hippodrome pourraient se transformer en 40 000 ou 50 000 assez rapidement. Ce SDIT doit représenter une chance aussi pour Lambersart. »

Enfin, la **variante de franchissement de la Deûle par un nouveau pont au niveau du pont de la LGV n'est pas particulièrement plébiscitée par rapport au tracé de référence**. Ce dernier, même s'il rallonge un peu le temps de connexion aux gares, permet en effet d'assurer une possible desserte de Lambersart par l'implantation d'une station sur ce tracé.

« Le tracé de référence qui double le pont routier au niveau de l'écluse du Grand Carré est plus pertinent. En créant un arrêt du côté de Pont Royal on pourrait désenclaver le quartier Pont-Royal Saint-André/Lambersart et desservir de façon intéressante l'entrée du Canon d'Or à Lambersart, ville laissée pour l'instant à l'écart du projet tramway. »

Le sujet de **l'intermodalité** a fait l'objet de quelques contributions portant sur :

- Les questions de **rabattement** en particulier des communes du nord de Wambrechies sur le terminus,
- De craintes sur l'avenir de liaisons bus existantes et singulièrement des questions sur la Liane 1,
- La nécessité de bien connecter la ligne de tramway avec la gare TER de Saint-André-Lez-Lille et la correspondance à l'arrêt Carnot avec le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Barœul.

Synthèse

La concertation a pointé le fort intérêt des communes non directement desservies pour une prise en compte des problématiques de rabattement, notamment pour les communes situées au Nord de Wambrechies. Est ainsi soulevée la question de la localisation du terminus.

Plusieurs points durs ont émergé pendant la concertation concernant les problématiques d'insertion avec des craintes sur le devenir des fonctions existantes en particulier au droit de

la rue Sadi Carnot à Saint-André-Lez-Lille et de la rue Obert à Wambrechies, au-delà du croisement avec l'avenue du Maréchal Foch.

La desserte de Lambersart en passant par Pont-Royal, qui trouve un écho avec le tracé de référence au niveau de la traversée de la Deûle, est un sujet fortement porté.

Réponse MEL

Liaison Lille - Comines

Se référer au paragraphe § 3.1.5.

La localisation du terminus du tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne à l'ancienne halte ferroviaire de Wambrechies pourrait permettre la connexion entre le tramway et un projet de transport empruntant tout ou partie de l'emprise de l'ancienne ligne TER Lille-Comines. Une solution en mode routier semble dans tous les cas la plus adaptée au potentiel de fréquentation. La MEL définira avec la Région, la SNCF et les communes concernées un projet, une organisation et un financement.

Le rabattement et la localisation du terminus

Se référer au paragraphe § 3.1.7.

Les communes situées au Nord de Wambrechies bénéficieront d'un report facilité vers la branche Nord de la future ligne de tramway du « pôle métropolitain de Lille et sa couronne », à l'horizon de sa mise en service, grâce aux rabattements en modes actifs et en transports en commun. En complémentarité de la desserte par la Liane 90, une réflexion sera ainsi menée afin de réorganiser le réseau bus avec des possibilités de rabattement vers cette nouvelle ligne. Par ailleurs, la Métropole Européenne de Lille approfondira, dans la poursuite des études, le besoin et la localisation en rabattement pour analyser l'intérêt d'implanter des zones de stationnements à des points stratégiques des tracés.

Tracés

Les sections les plus complexes du secteur Nord, en particulier l'insertion du terminus sur la commune de Wambrechies, et le passage par la rue Sadi Carnot à Saint-André-Lez-Lille, feront l'objet, dans les études détaillées à venir, d'une attention particulière, afin de proposer les solutions les plus adaptées. En concertation avec les communes, une concertation locale sera mise en place sur les secteurs contraints par les conditions d'insertion du tramway.

La desserte de Lambersart fera l'objet d'une étude particulière pour analyser la faisabilité d'implantation d'une station de tramway supplémentaire au niveau du Pont Royal. Cette station pourrait notamment permettre de faciliter l'accès au lycée Jean Perrin, lycée de rattachement des scolaires du secteur Nord. Ce scénario conduit à abandonner la variante de création d'un nouveau franchissement de la Deûle en parallèle du franchissement de la LGV.

Sur le secteur Nord : Wambrechies – Marquette-lez-Lille – Saint-André-Lez-Lille, il est proposé, dans la poursuite des études, de :

- ***Retenir le tracé de référence jusqu'à Foch et la localisation du terminus à l'ancienne halte ferroviaire de Wambrechies en empruntant l'avenue Foch ;***
- ***Retenir le tracé de référence pour le franchissement de la Deûle par Pont Royal et étudier l'ajout d'une station pour desservir le quartier Canon d'Or de Lambersart.***

Desserte de Lille

À la demande des garants de la concertation préalable, la desserte de Lille a fait l'objet d'éclairages particuliers, d'interventions et de débats lors de la réunion de clôture du 5 avril 2022 (Intervenants : J. Richir-Ville de Lille, S. Baly-Lille verte, JC. Degand-collectif d'usagers Transports Mobilités 2050, M. Giraud-UVN-FNAUT).

Secteur Lille Gares

Le tracé de référence par les boulevards Robert Schuman et Pierre de Coubertin fait globalement consensus avec des arguments en faveur d'une requalification de ces boulevards.

« Avis favorable pour le secteur Lille gares, la réalisation d'une nouvelle ligne de tramway connectée directement au pôle multimodal des gares Lille Flandres et Europe (TGV, TER, lignes de Métro, Mongy, bus) participera pleinement au projet de pacification des boulevards Pierre de Coubertin et Robert Schuman, en lien avec l'aménagement des espaces du Grand Euralille (d'Euralille à la Deûle), en frange des villes de Lille, La Madeleine, Saint André-lez-Lille et Lambersart (nouveau Palais de Justice de Lille, sites du Tir à l'Arc et du SILILAM à La Madeleine, Cour de Deûle,...). »

En revanche de nombreuses interventions **questionnent le passage à la gare Lille Europe plutôt qu'à la gare Lille Flandres**.

« Tracé très intéressant à plus d'un titre : il favorise les liaisons transversales sans passer par le centre-ville, et il propose une offre alternative à la voiture sur des axes qui concentrent aujourd'hui les nuisances automobiles. Un regret : que l'articulation avec le TER ne soit pas mieux prise en compte à Lille-Flandres »

« Pourquoi une connexion avec la gare de Lille Flandres n'est pas prévue ? Cette dernière permettrait de connecter le tramway aux deux lignes de métro et aux lignes TER »

« Une distance de 400 mètres entre les deux gares est contraignante pour des personnes à mobilité réduite notamment ou des voyageurs pressés. »

La **variante de prolongement à Grand Palais ne fait pas l'objet d'opposition** et voit un soutien fort de quelques contributeurs. Quelques avis questionnent néanmoins son intérêt compte tenu de son coût.

« L'extension du tramway vers Grand-Palais, au-delà du pont de Flandres, est une excellente proposition. Elle rentre en effet dans Lille, densément peuplé & stratégique. »

« Il serait pertinent de passer par Grand Palais pour permettre de développer un nouveau hub de transports avec une connexion avec le métro 2 et le futur BHNS Lille – Villeneuve d'Ascq. »

Synthèse

Les avis convergent sur le besoin de transformation et de requalification des boulevards Robert Schuman et Pierre de Courbertin. La variante d'extension jusqu'au secteur du Grand Palais est globalement soutenue. Concernant la desserte du pôle gares, un passage par la gare Lille Europe est questionné par rapport à la gare Lille Flandres.

Ainsi, les garants de la concertation émettent la demande de précision suivante dans la conclusion de leur bilan : *« 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 ».*

Réponse MEL

L'insertion d'un terminus de tramway à la gare Lille Flandres est rendue complexe par un espace public limité, aujourd'hui déjà saturé par les différents usages (flux piétons, cycles, lignes et arrêts de bus, voitures, taxis…).

La gare Lille Europe se situe aujourd'hui dans un environnement urbain très dense en termes d'emplois et à proximité de secteurs résidentiels (La Madeleine, Lille Saint-Maurice Pellevoisin) qui poursuivent leur développement et justifient la desserte par une ligne de tramway.

La localisation d'une station de tramway à Lille Europe permet une correspondance immédiate avec la ligne 2 du métro, la ligne de tramway existante et les lignes ferroviaires desservant la gare Lille Europe. L'accès à la bouche d'entrée de la ligne 1 du métro se fait par un cheminement direct d'environ 350m sur le viaduc de l'avenue Le Corbusier. L'accès à la gare Lille Flandres se situe une centaine de mètres plus loin, à travers un espace public entièrement piétonnisé, permettant ainsi de rejoindre les lignes ferroviaires desservant la gare Lille Flandres.

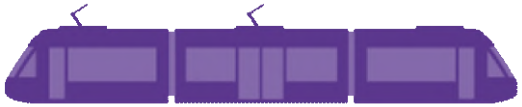
Le tracé s'inscrit ainsi dans un objectif de desserte du pôle gares et de son environnement, dans une logique de desserrement des flux et de fonctionnement en hub global de transports européen. Le traitement de l'espace public, l'amélioration des infrastructures piétonnes, la signalétique et le jalonnement

devront rendre ces connexions encore plus lisibles et pratiques afin de favoriser l'intermodalité.

La variante de prolongement jusqu'au secteur du Grand Palais permet de desservir un pôle administratif, résidentiel, culturel et évènementiel dynamique comportant des équipements métropolitain majeurs (Zénith, Grand Palais, Siège de la MEL, Hôtel de Région..). Elle offre également la possibilité d'une connexion avec la future ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille – Villeneuve d'Ascq, renforçant le maillage des transports en commun et l'effet réseau. Cette variante permet de profiter d'espaces plus généreux pour l'implantation du terminus de la ligne. Ce tracé pourrait par ailleurs offrir l'opportunité d'envisager, depuis une station située à proximité du Pont de Flandres, une liaison piétonne facilitée à la gare Lille Flandres.

Sur le secteur Lille Gares, il est proposé de :

- ***Privilégier le tracé de référence par la gare Lille Europe et l'objectiver au regard d'études complémentaires sur le pôle gares, notamment de fréquentation ;***
- ***Retenir dans la poursuite des études la variante de prolongement jusqu'au secteur Grand Palais et d'y prévoir une connexion avec le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille - Villeneuve d'Ascq.***



Secteur Lille Centre

Ce secteur fait l'objet de nombreux débats et contributions.

Si le besoin de desservir la façade Ouest de la ville semble avéré, le tracé précis est quant à lui fortement discuté entre le tracé de référence (passant par Esplanade, boulevard Vauban, rue Solférino, avenue Léon Jouhaux, boulevards de Lorraine, Moselle et Metz) et des propositions alternatives de tracé par des boulevards plus centraux notamment par le boulevard Vauban et la rue d'Isly.

« La desserte du Quartier Vauban-Esquermes par les transports en commun sera, on peut l'espérer, sensiblement améliorée par ces nouvelles infrastructures. »

La nécessité de désenclaver les quartiers est reconnue, néanmoins des doutes sont remontés concernant les projets futurs d'aménagement, en particulier dans le secteur du Port de Lille. Les contributeurs préférent favoriser une desserte des zones denses et des équipements actuels notamment universitaires.

La pertinence de relier la Porte des Postes et de confirmer son rôle de pôle d'échanges intermodal est avéré. La section entre la place Tacq et la Porte d'Arras est jugée appropriée pour accompagner la mutation urbaine du secteur.

« Quelle curieuse idée que de vouloir éviter le centre de Lille !... D'ailleurs, si l'on regarde bien, Lille intra-muros n'est desservie que par une poignée de stations de métro. Il serait temps qu'une ligne de tramway comble ce déficit. Toutes les grandes villes françaises et européennes font logiquement passer leurs nouvelles lignes structurantes par le centre-ville et leurs gares. »

En sus d'une desserte de la façade Ouest de la ville, de nombreux participants souhaiteraient une desserte en tramway du centre et de la façade Est de Lille. L'absence de liaisons directes ou à proximité plus immédiate de certains grands pôles attracteurs pose question à de nombreux intervenants qui interrogent le choix du tracé dans Lille. Au travers ces contributions est également interrogé le niveau de maillage en transports en commun du centre-ville, en complémentarité des lignes de métro, tramway et bus existants.

« Pour la première fois en France, la ligne de tramway principale d'une métropole ne desservira pas les pôles principaux d'activités. 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 de Lille et cela est inadmissible. Pourquoi ce passage ridicule par le port de Lille et la citadelle ? A ma connaissance, ni les péniches, ni les semi-remorques, ni les joggers du dimanche ne l'utiliseront. »

Pour les contributeurs contestant le tracé proposé deux axes se dégagent :

- Proposer un tracé alternatif via les boulevards dans le tissu urbain en lieu et place du tracé par le port ;
- Proposer l'ajout d'un tracé complémentaire dans la partie Centre et/ou Est de Lille.

« Pour un coût quasi identique, concilier le tracé initial proposé par la Deûle (desserte de nouveaux quartiers) et un tracé modifié permettant de desservir le centre de Lille (Victor Hugo, St Sauveur, République, Vieux Lille) :

1. *Conserver une ligne par la Deûle avec rabattement métro : Wattignies-Wambrechies (ligne W)*
2. *Faire passer la ligne d'Haubourdin par le centre de Lille*
3. *Compenser les coûts de ce linéaire supplémentaire par la suppression du tronçon Wattignies-Seclin. »*

Synthèse

Le tracé de référence ne rencontre pas de consensus et a fait l'objet, dans le cadre de la concertation, de nombreux débats et propositions de tracés alternatifs.

Dans le bilan des garants de la concertation, plusieurs demandes de précisions sont formulées sur ce secteur :

- ***« 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 termes d'emplois et de population. »***

- ***« 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 »

- ***« Il est demandé à la MEL de conduire a minima une étude de faisabilité ou d'opportunité des alternatives présentées et argumentées pour desservir le centre de Lille et de préciser comment elle envisage d'assurer la couverture des zones blanches côté Est »***

Réponse MEL

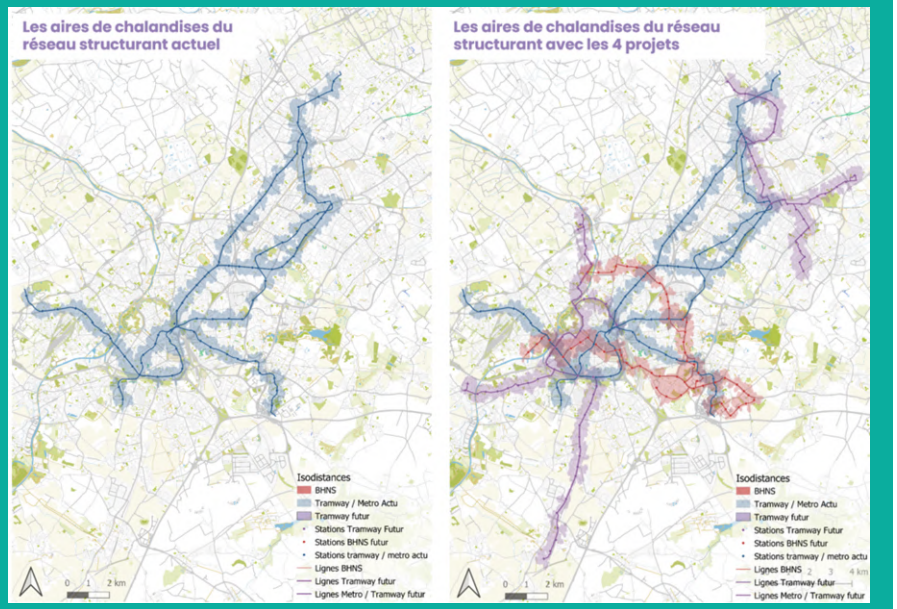
Un projet métropolitain

Les projets de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) soumis à la concertation sont issus des liaisons actées dans le Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) de la métropole. Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT, adoptée à l'unanimité lors du Conseil Métropolitain du 28 juin 2019 (Se référer au paragraphe §3.1.2 concernant le SDIT).

Ces projets s'inscrivent dans les objectifs fixés dans le SCOT, le PDU et le projet de PDM de la métropole de diminuer la part modale d'utilisation de la voiture individuelle et de répondre aux besoins de mobilité de la métropole à horizon 2035. À cet horizon, le développement du territoire devrait générer 600 000 à 700 000 déplacements quotidiens supplémentaires sur l'espace central métropolitain.

Les projets du SDIT ne visent pas à couvrir l'intégralité des zones non desservies en transport en commun en mode lourd de la métropole mais s'inscrivent en complémentarité des lignes de TER, métro, tramway et bus existantes afin de créer un véritable maillage en transport collectif et permettre de développer l'effet réseau (Se référer au paragraphe §3.1.3 concernant l'intermodalité et l'effet réseau).

À l'échelle métropolitaine, ces nouvelles lignes viennent augmenter substantiellement les territoires desservis par le réseau structurant ainsi que renforcer la couverture de l'espace central métropolitain pour lequel les corridors de desserte sont multipliés.



La desserte dans Lille

Le projet de tramway pôle métropolitain Lille et sa couronne est construit autour des trois liaisons suivantes actées au SDIT :

- *Branche Nord : Lille-Saint-André-Lez-Lille – Marquette-lez-Lille – Wambrechies (S)*
- *Branche Sud : Lille – Wattignies-Seclin (M)*
- *Branche Ouest : Lille-Loos- Haubourdin (Q)*

Le tracé dans Lille s'effectue sur la façade Ouest de la ville permettant de connecter aisément ces trois branches. Il est complété d'un barreau Nord desservant le pôle gares.

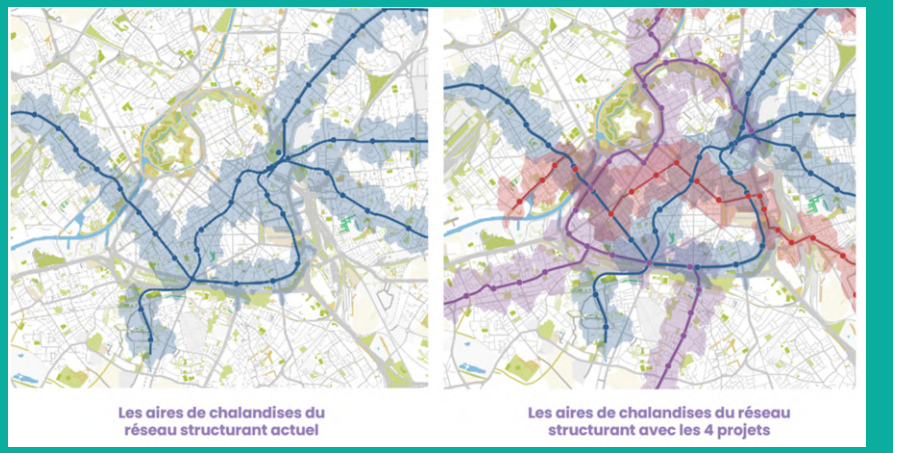
Le tracé relie ainsi le pôle gares aux secteurs de la Citadelle, Vauban, Port de Lille, Place Tacq, Porte des Postes et Porte d'Arras :

- *Entre Pont-Royal et Lille Europe, le potentiel de desserte à moins de 500m est de 24 700 habitants, 38 500 emplois et 1 600 scolaires.*
- *Entre Pont-Royal et Porte des Postes, le potentiel de desserte à moins de 500m est de 57 700 habitants, 32 200 emplois et 2 700 scolaires.*

Ce tracé, travaillé en concertation avec la ville de Lille, permet de desservir les quartiers (Vauban Esquermes, Bois Blanc, Faubourg de Béthune…) et équipements existants (Citadelle, établissements universitaires…) ainsi que les futurs projets urbains du secteur. Entre Vauban et Porte et Postes, le tracé permet notamment d'accompagner le projet de façade urbaine du quartier Vauban Esquermes Port de Lille, le projet de renouvellement urbain Concorde, le projet de nouvelle cité administrative et la transformation du secteur de la Porte des Postes.

Le cœur lillois est aujourd'hui desservi, entre les gares, la Deûle, les périphériques Sud et Est par 2 stations de tramway (T et R), 15 stations de métro (M1 et M2) et une trentaine d'arrêts de bus (sur les lianes 1, 5, CITL, lignes 14 et 18, lignes présentant entre 100 et 220 passages par jour, 2 sens confondus et sans double-compte des arrêts communs).

Ce projet de tramway s'inscrit en complémentarité et en synergie avec les lignes de métro et de tramway existantes ainsi qu'avec le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille – Villeneuve d'Ascq dont le tracé dans Lille passe par la rue de Turenne, la place du Maréchal Leclerc, la rue Nationale puis par le boulevard de la Liberté, la place de la République, le boulevard Louis XIV ainsi que la rue du Docteur Calmette et l'avenue du Président Hoover.



Les aires de chalandises du réseau structurant actuel

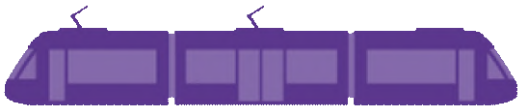
Les aires de chalandises du réseau structurant avec les 4 projets

L'objectif recherché par le projet n'est pas de couvrir l'intégralité de la surface de la ville de Lille en transports en commun structurants mais de répondre, par sa complémentarité avec les autres modes, à l'ensemble des besoins de mobilité à toutes les échelles de la ville.

Ainsi, les projets de nouvelles lignes de tramway et de BHNS dans Lille étendent le réseau structurant à Haut Niveau de Service et permettent un maillage primaire dont les nœuds sont constitués des hubs de transport Nord/Sud (Pôle gares, Porte des Postes) et pôles structurants Est/Ouest (Grand Palais, République, Port de Lille). Ce réseau structurant s'accompagne d'un maillage secondaire de desserte par bus et d'un troisième niveau de maillage, à plus petite échelle, domaine de pertinence et de prédilection des modes actifs que sont les cycles et la marche.

Sur le secteur Lille Centre, conformément aux demandes du bilan des garants, il est proposé de :

- ***Privilégier le tracé de référence sur la façade Ouest de la ville de Lille et l'objectiver au regard d'une étude multicritère (tracé Vauban/Lorraine/Moselle ou Vauban/Isly) comprenant un recensement des projets d'aménagement ;***
- ***Mener une analyse multicritère des alternatives présentées et argumentées lors de la concertation et des conditions de desserte, au regard de l'ensemble des modes de déplacement, et en complément des projets de tramway et de BHNS concertés.***



Secteur Ouest : Loos – Haubourdin – Hallennes-lez-Haubourdin

Sur ce secteur, les contributions concernent essentiellement les sujets du terminus et de l'insertion dans les rues étroites.

Le tracé de référence est globalement soutenu néanmoins de **forts questionnements et inquiétudes sont à noter concernant le passage par la rue Sadi Carnot à Haubourdin**. Les contributions concernant la rue Sadi Carnot pointent des craintes sur la capacité d'insertion urbaine et singulièrement la perte de places de stationnement. Quelques avis marquent une opposition à ce tracé.

« Nous approuvons le tracé allant jusqu'au quartier du Parc à Haubourdin, permettant de connecter au réseau, là aussi, un quartier en renouvellement urbain. »

Similairement, des **contributions s'inquiètent du passage rue Foch à Loos**. Des avis à la marge questionnent son opportunité : desserte suffisante de la Liane 5, coût, nuisances, stationnement…

« Très cher : des centaines de millions d'euros pour ne gagner que 10 minutes de trajet (sans accès direct au centre de Lille),

alors que le TER actuel et cadencé, fait déjà gagner 20 minutes de temps de parcours. »

Las avis sont mitigés concernant la variante d'extension à Hallennes-lez-Haubourdin. Certains s'y opposent compte tenu de son coût et de la difficulté technique lié au franchissement de la voie ferrée. **De nombreuses contributions en soulignent l'intérêt dans l'objectif de permettre un rabattement sur la ligne de tramway à proximité de la RN41 des communes se situant à l'Ouest, particulièrement les communes des Weppes**. Les contributeurs demandent des solutions de rabattement efficaces (parc relais en particulier, mais aussi parkings vélos pour du rabattement en modes doux). Certains souhaitent un prolongement de la ligne.

« (Le terminus N41) permettrait de créer non seulement un parking relais au niveau de la sortie de la RN41 mais également de créer un réseau de bus venant des Weppes qui se rabattrait sur le futur tramway. Les Weppes sont en effet en forte dynamique et nous devons répondre aux besoins des populations qui s'y installent en proposant des infrastructures de transport sans quoi il faut craindre une augmentation significative du nombre de voiture sur les routes dans ce secteur. »

« La 2ème option jusqu'à Hallennes lez Haubourdin semble plus difficile à réaliser du fait de la traversée de la voie ferrée mais elle offre un accès plus aisé pour les véhicules venant de la RN41 (Weppes, Béthunois, Flandre Lys). Là aussi se pose la question du stationnement relais. »

Synthèse

La concertation a pointé le fort intérêt des communes non directement desservies pour une prise en compte des problématiques de rabattement, notamment pour les communes des Weppes. Est ainsi soulevée la question de la localisation du terminus.

Des craintes et fortes inquiétudes sur l'insertion sont soulevées sur les points durs du tracé rue Sadi Carnot à Haubourdin et rue Foch à Loos.

Réponse MEL

Le rabattement et la localisation du terminus

Concernant la problématique de rabattement et de localisation des terminus, se référer au paragraphe § 3.1.7.

La variante vers Hallennes-lez-Haubourdin comporte la difficulté technique majeure de franchissement de la voie ferrée. Ce franchissement ne peut être réalisé à niveau et nécessiterait donc la réalisation d'un ouvrage dénivelé extrêmement coûteux et impactant pour le territoire compte tenu des longueurs de rampes nécessaires pour le passage du tramway créant dès lors une coupure dans le paysage urbain.

L'opportunité du rabattement reste néanmoins pertinente sans prolongement jusqu'à Hallennes-lez-Haubourdin. Ainsi, les communes situées à proximité de la branche Ouest du tramway bénéficieront d'un report facilité sur la future ligne de tramway du « pôle métropolitain de Lille et sa couronne » grâce aux rabattements en modes actifs et en transports en communs.

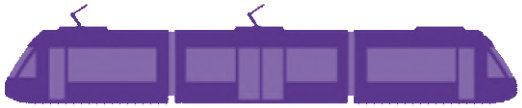
Une réflexion sera ainsi menée à l'horizon de la mise en service de la ligne afin de réorganiser le réseau bus avec des possibilités de rabattement vers cette nouvelle ligne. Par ailleurs, la Métropole Européenne de Lille approfondira, dans la poursuite des études, le besoin et la localisation en rabattement pour analyser l'intérêt d'implanter des zones de stationnements à des points stratégiques des tracés, étant entendu qu'un rabattement ne s'entend pas forcément au terminus mais aussi à proximité d'un accès routier.

À ce titre, la question de la pertinence du rabattement pour les communes des Weppes doit être approfondie au regard notamment de la desserte et de l'attractivité du TER. Le train reste plus performant que les autres modes de transport sur l'interurbain ou dès que les distances deviennent plus importantes en particulier pour les communes des Weppes. Avec le projet de Service Express Métropolitain (SEM, se référer se référer au paragraphe § 3.1.4), les fréquences seront doublées en heures de pointe d'ici 2040. Le SEM renforcera ainsi le rôle du train dans l'accessibilité à la métropole, les gares des communes des Weppes comme Wavrin, Santes, Don Sanghin, la Bassée sont pleinement intégrées à ce projet.

<u>Tracés</u>

Les sections les plus complexes du secteur Ouest, en particulier le passage par la rue Sadi Carnot à Haubourdin et par la rue Foch à Loos, feront l'objet, dans les études détaillées à venir, d'une attention particulière, afin de proposer les solutions les plus adaptées. En concertation avec les communes, une concertation locale sera mise en place sur les secteurs contraints par les conditions d'insertion du tramway.

Sur le secteur Ouest : Loos – Haubourdin – Hallennes-lez-Haubourdin, il est proposé, dans la poursuite des études, de retenir le tracé de référence et la localisation du terminus dans le quartier du Parc à Haubourdin.



Secteur Sud : Faches-Thumesnil – Wattignies - Templemars – Noyelles-lez-Seclin - Seclin

Le tracé de référence entre Lille et Wattignies est majoritairement porté par les contributeurs, en particulier par le monde institutionnel. Il soulève quelques questionnements ponctuels quant à son intégration urbaine et paysagère ainsi que son impact sur la circulation automobile (rue du Faubourg d'Arras, rue du Général de Gaulle entre Wattignies et Templemars…).

« 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 Clémenceau et rue du général De Gaulle trop liés à la voiture aujourd'hui. »

Sur le tronçon Sud entre Wattignies et Seclin, les **variantes de desserte de Seclin ne rencontrent pas de consensus, les avis et arguments sont très partagés**. Leur opportunité est assez reconnue même si quelques oppositions arguent d'un coût important. **La desserte de la zone industrielle de Seclin emporte la préférence** compte tenu du nombre d'emplois dans la zone avec une provenance des salariés restant néanmoins à préciser. On notera de nombreuses demandes de desserte du Centre Hospitalier et du collège en privilégiant la variante vers le centre-ville de Seclin. Certains soutiens du terminus à la Mouchonnière pointent quant à eux la possibilité d'y installer un parc relais.

« La variante centre-ville de Seclin permet de rejoindre le cœur de ville sans la voiture et d'accéder plus facilement aux commerces pour les habitants de Wattignies. La variante centre-ville de Seclin permet également de relier plus facilement le Centre Hospitalier et le collège ainsi que de desservir de nombreux habitants au nord de Seclin, alors qu'ils ne sont pas directement concernés par le tracé préférentiel. »

« Se pose la question du tracé le plus judicieux : gare ou mairie ? Il est plus opportun de diriger le tracé vers la mairie (passage sur le Bd Hentgès qui dessert l'Immaculée conception et les commerces du centre-ville). »

« Le tracé passant par les axes Bouvry et Hentgès soit être matérialisé par un prolongement jusqu'au collège (Jean Demailly) puis jusqu'à l'hôpital (groupe GHSC). En effet, ces équipements sont des grands générateurs de déplacements. »

La **question de l'articulation avec le TER a été posée**, certains contributeurs contestant l'utilité d'un tramway alors que le TER dessert Seclin dans de bonnes conditions.

Enfin, plusieurs contributions sur ce secteur questionnent **la desserte de l'aéroport de Lesquin**.

Synthèse

La desserte du secteur Sud est globalement reconnue même si elle interroge l'absence de liaison à l'aéroport et la concurrence avec la ligne TER.
Le tracé sur le tronçon Lille – Wattignies fait globalement consensus. Sur le tronçon Wattignies – Seclin, les avis sont partagés concernant le choix des variantes, la desserte de la zone industrielle semble néanmoins privilégiée.

Les garants de la concertation ont fait la demande de précision suivante dans la conclusion de leur bilan : « *Il est demandé à la MEL de justifier par une étude de trafic l'opportunité d'un tramway sur le tronçon Seclin Wattignies* ».

Réponse MEL

Desserte de l'aéroport

La desserte en transports en commun de l'aéroport est assurée aujourd'hui :

- *Par une navette directe toutes les heures par autocar au départ de Lille Flandres (tarif 10€ A/R, trajet en 20 minutes suivant les conditions de trafic) ;*
- *Par la ligne de bus 68 Ilévia depuis le métro 4 cantons avec une fréquence de 20 à 30 minutes en heures de pointe (trajet en 17 minutes).*

Tramway Secteur Sud

Sur le secteur Sud : Faches-Thumesnil – Wattignies – Templemars – Noyelles-lez-Seclin - Seclin, il ainsi proposé de :

- ***Retenir, dans la poursuite des études, le tracé de référence sur le tronçon Lille – Wattignies ;***
- ***D'approfondir, conformément à la demande du bilan des garants, les études d'opportunité d'un tramway sur le tronçon Wattignies Seclin au regard de la desserte TER.***

Les exploitations possibles

Plusieurs exemples de scénarios d'exploitation étaient présentés dans le dossier de concertation afin de traduire les différentes possibilités d'exploitation en lignes de transport sur la base de l'infrastructure physique réalisée.

Le scénario d'exploitation à 3 branches fait à ce stade plutôt consensus.

« Nous demandons la mise en œuvre du scénario d'exploitation en 3 lignes, le plus performant et le plus confortable pour les trajets, pour le maillage du réseau et la démultiplication des itinéraires proposés aux usagers. »

« Le scénario d'exploitation avec 3 lignes facilitera la circulation en centre- ville et désengorgera les gares de Lille-Flandres et Lille-Europe ainsi que le secteur environnant. Ce schéma permettra aux usagers de transports ferroviaires venant du Pas-de-Calais de descendre à la Porte des Postes et réduire ainsi le temps initial de leur trajet, pour prendre un autre transport et rejoindre ainsi leur destination finale. Il est nécessaire que la gare Porte des Postes dispose de toute l'intermodalité de transports métropolitains, à l'identique de ceux de la gare Lille-Flandres et Lille-Europe. »

Une contribution propose par ailleurs 4 lignes :

« Tram A : Haubourdin – Seclin via Porte des Postes.
Tram B : Haubourdin – Grand Palais via Vauban/République (attesté par saturation actuelle de la Liane 5) Porte des postes – Gare Lille Europe Terminus
Tram C : Seclin – Wambrechies via République / Esplanade
Tram D : Wambrechies – Grand Palais via les Gares »

Réponse MEL

La MEL ne souhaite pas se positionner à ce stade sur les scénarios d'exploitation. Les études de conception détaillées permettront d'approfondir la pertinence des différents scénarios au regard de l'exploitation globale du réseau métropolitain. Dans tous les cas, la Métropole Européenne de Lille intègre dans la conception du projet la réalisation d'une infrastructure et d'un plan de voies offrant des possibilités d'évolution de l'exploitation dans le temps pour s'adapter aux possibles changements de mobilité, de desserte ou de développement du réseau.

3.2.3 Les contributions sur le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille – Villeneuve d'Ascq

Types des contributions

Plus de 140 contributions ont été exprimées et prises en compte dans le bilan ce qui montre **une mobilisation réelle, bien que moins intense que sur les projets de tramway concertés durant la même période.**

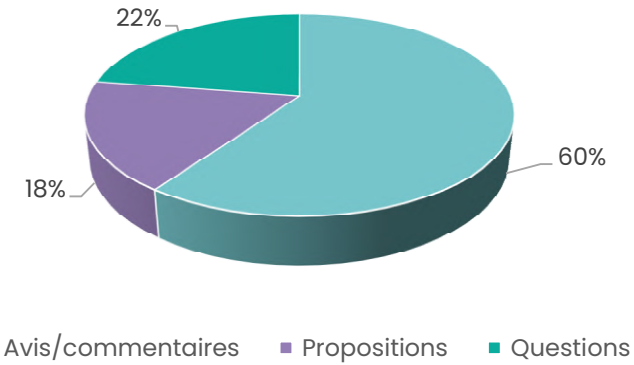


FIGURE 48 – TYPES DES CONTRIBUTIONS

Types de contribution :

- *Avis/Commentaire : prise de position sur le projet ;*
- *Proposition : proposition argumentée de complément, évolution ou modification du projet ;*
- *Question : question sur le projet.*

Si plus de la moitié des contributions sont de l'ordre de l'avis ou du commentaire, on note qu'un petit cinquième des contributions constituent des propositions au projet. Les questions ne représentent qu'environ un quart des contributions, montrant que le **projet semble clair**.

Grandes thématiques des contributions

Sont ici reprises les thématiques proposées aux contributeurs pour qualifier leurs messages lors du dépôt d'avis sur la plateforme de participation citoyenne.

Il faut noter que les pourcentages ont été élaborés sur la base des 140 contributions recueillies, ce dont il faut tenir compte pour leur comparaison.

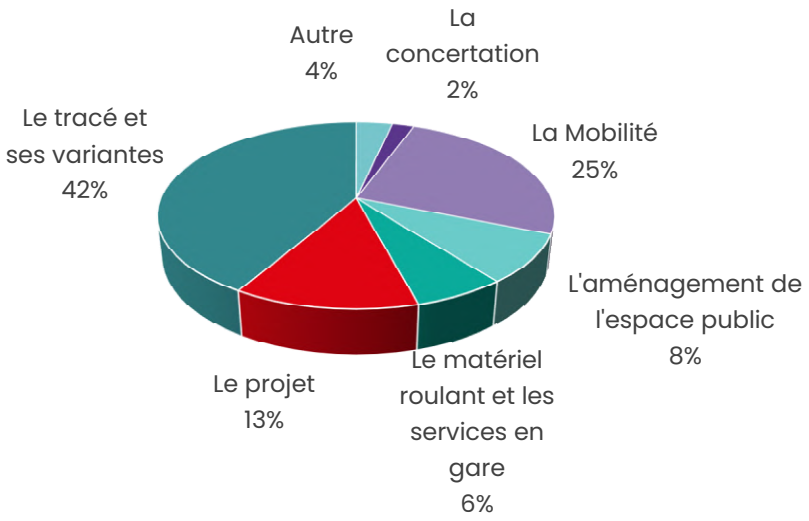


FIGURE 49 – THEMATIQUES DES CONTRIBUTIONS

La majorité des contributions porte sur « le tracé » du projet, marquant l'attention forte des contributeurs sur le sujet clef mis à concertation.

Un quart porte sur « la mobilité » en général et concernent ainsi des préoccupations sur la place de la voiture, des modes doux et de l'intermodalité.

Un peu plus d'un dixième des contributions porte sur « le projet », c'est-à-dire plutôt des questionnements globaux sur le projet sans entrer dans le détail du tracé.

Peu de contributions concernent les autres thématiques, en particulier « la concertation » proprement dite qui ne fait quasiment pas l'objet de débat.

Sujets des contributions

Un sujet a été attribué à chaque contribution en fonction de son contenu.

L'analyse des contributions de manière thématique indique que l'essentiel des contributions porte sur la **desserte de la ligne** (tracé, stations, territoires desservis ou non).

La question de l'intermodalité (desserte des gares, P+R etc.) représente ensuite un peu plus de 10 % des contributions.

Globalement, l'essentiel des contributions restantes se partage de façon assez équitable entre modalités d'insertion (questionnements sur la manière dont le BHNS s'insère dans le

tissu urbain), choix du mode (interrogation sur le choix d'un BHNS, au détriment d'un tramway ou d'un bus), fréquences et vitesse, et mobilité douce (place du vélo et de la marche à pied dans le projet).

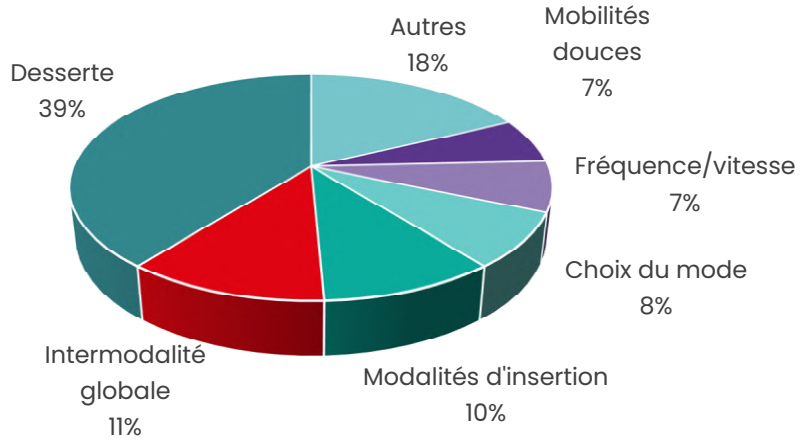
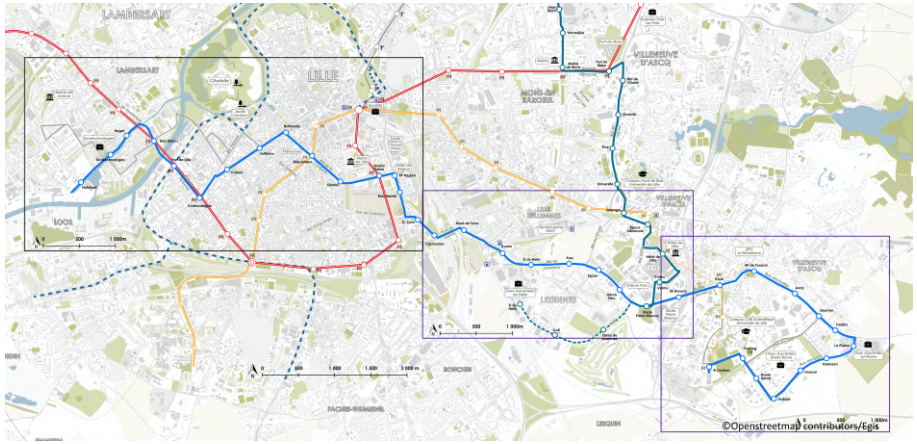


FIGURE 50 – SUJETS DES CONTRIBUTIONS

Opportunité et tracés globaux

L'opportunité du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille – Villeneuve d'Ascq est acquise. Le tracé de référence paraît cohérent, avec une série de remarques ponctuelles sur la desserte de certains secteurs. Il y a globalement une forte demande concernant la desserte de Villeneuve-d'Ascq depuis le centre de la métropole.

Chaque contribution a été classée en fonction du secteur auquel elle fait référence, conformément au découpage sectoriel du dossier de concertation.



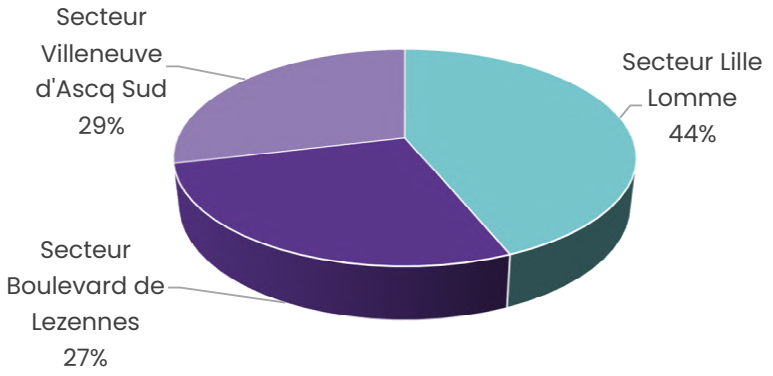


FIGURE 51 – REPARTITION SECTORIELLE DES CONTRIBUTIONS

La majorité des contributions porte sur le **Secteur Lille-Lomme, qui est ainsi le secteur le plus débattu**. Les deux autres secteurs, **Boulevard de Lezennes et Villeneuve d'Ascq Sud** se partagent chacun environ un quart des contributions.

Secteur Lille – Lomme

Le tracé de référence fait consensus. **La majorité des contributions portent sur les conditions de desserte à l'Ouest.**

Beaucoup de contributeurs regrettent que le tracé ne desserve pas Lomme plus au centre et souhaitent principalement **rendre la ligne accessible depuis le quartier du Marais de Lomme.** Diverses propositions sont faites (nouvelles lignes, boucle, prolongements…) concernant cette suggestion.

« *Je propose que la ligne démarre à l'actuel arrêt "Lomme Anatole France" localisé avenue Notebart* »

« *Bonjour, j'habite dans le marais de Lomme et je me rends tous les jours boulevard Vauban. Cette ligne de bus me serait très utile si elle n'était pas à 15 minutes à pied de chez moi. La ligne 10 est toujours bondée en heure de pointe pour rejoindre le métro et la 18 passe trop de temps dans les petites rues de bois blanc pour être efficace. Je pense qu'un trajet passant par rue Victor Hugo ou avenue Arthur Notebart améliorerait la desserte des quartiers environnants.* »

Certaines demandes portent sur des **extensions à l'ouest vers Sequedin** avec l'objectif notamment de rejoindre l'A25 et de pouvoir y mettre un parc relais, voire Santes.

« *Pour ce qui concerne le secteur Lille Lomme, le tracé via le boulevard de la Liberté et la rue national, favorise le renforcement du maillage, connecté à plusieurs points de correspondance avec le métro et les futurs tramway (Lille Grand Palais, République-Beaux-Arts, Port de Lille). Nous demandons que soit étudié le prolongement du tracé d'Euratechnologie jusqu'à l'A25 à Sequedin (opportunité d'un P+R).* »

Quelques contributions demandent une **desserte directe des gares centrales de Lille, ainsi que la connexion aux lignes 1 et 2 du métro.**

« *La ville de Villeneuve d'Ascq a demandé que les futurs projets de lignes du BHNS et de tramway soient connectées aux lignes de métro 1 et 2, et pensées comme des lignes transversales, pour offrir un trajet concurrentiel à la voiture, sans passer par la centralité lilloise.* »

« *Je propose une variante du tracé pour relier les gares Lille Flandres et Lille Europe via l'avenue du Président Hoover et le Pont de Flandres.* »

Enfin de nombreuses contributions concernent **la garantie du Haut Niveau de Service**.

Synthèse

Le tracé de référence fait consensus avec un intérêt pour un prolongement côté Lomme et Sequedin.

Réponse MEL

Prolongement à l'Ouest

La problématique de prolongement du tracé du projet du Bus à Haut Niveau de Service au cœur de Lomme pose la question du maintien de la performance du BHNS sur l'ensemble de son itinéraire. En effet, pour pouvoir atteindre les caractéristiques d'un transport performant, il est important de pouvoir bénéficier d'aménagements spécifiques et de minimiser les aléas induits par le stationnement, l'étroitesse de la voirie, ainsi que les mouvements traversants. Or la rue Notebart et les rues peu larges du quartier du Marais à Lomme ne répondent pas à ces caractéristiques nécessaires.

Les études ultérieures vont permettre d'approfondir la localisation précise du terminus de la ligne pour étendre l'attractivité du BHNS à l'Ouest vers Lomme et Sequedin.

Par ailleurs, les quartiers situés à proximité bénéficieront d'un report facilité sur la ligne de BHNS grâce aux rabattements en modes actifs et en transports en commun. Une réflexion sera ainsi menée afin de réorganiser le réseau bus à l'horizon de la mise en service des nouvelles lignes pour faciliter les correspondances et le rabattement.

Connexions

La future ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille-Villeneuve d'Ascq est en connexion directe avec :

- *La Ligne 1 du métro à République, Triolo et 4 Cantons,*
- *La Ligne 2 du métro à Bois Blancs, Port de Lille et Grand Palais,*
- *La future ligne de tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne à Port de Lille et Hôtel de Région,*
- *La future ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Baroeul au stade Pierre Mauroy.*

Les projets de nouvelles lignes de transports objets de cette concertation viennent en complémentarité des lignes existantes structurantes de métro et de tramway afin de créer un véritable maillage du réseau de transport collectif urbain et d'offrir de nouvelles opportunités pour se déplacer aisément au sein des zones denses de la métropole. Ainsi de par la géométrie de leur tracé, les nouvelles lignes présentent de nombreuses connexions avec les lignes de métro et de tramway existantes ainsi que des connexions entre elles. Ces nouvelles lignes jouent ainsi un rôle de desserte directe du corridor de leur itinéraire mais également un rôle de desserte d'un segment d'un réseau maillé constitué d'autres lignes et modes de transport (Se référer au paragraphe §3.1.3 sur l'intermodalité et l'effet réseau). De par ses connexions avec les autres lignes structurantes, la nouvelle ligne de BHNS

Lille-Villeneuve d'Ascq permettra ainsi une desserte rapide du pôle gares lillois.

<u>Garantie du Haut Niveau de Service</u>

Se référer au paragraphe §3.1.6.

Les objectifs programmatiques de performance fixés par la MEL pour les nouvelles lignes de BHNS sont les suivants :

- *Vitesse commerciale ≥ 20km/h,*
- *Fréquence < 10 min,*
- *Régularité ≥ 95%.*

Pour atteindre ces objectifs, la MEL ambitionne une part de tracé en site propre supérieure à 80% et une priorité absolue aux feux sur l'ensemble du parcours.

Sur le secteur Lomme-Lille, il est proposé de retenir, dans la poursuite des études, le tracé de référence et d'approfondir dans la poursuite des études la localisation précise du terminus côté Ouest.

Secteur Villeneuve d'Ascq - Lezennes

Sur ce secteur, le **franchissement du Pont de Tournai inquiète quelques contributeurs**, pointant la difficulté a priori d'y faire passer un BHNS en site propre et l'ensemble des fonctions de mobilité nécessaires (voiture, vélo, piéton).

« Comment est prévu le passage du Pont de Tournai ? S'agissant d'une section stratégique pour l'efficacité du BHNS, il semble indispensable que celui-ci soit en site propre sur le pont. Pour cela et pour continuer à permettre le passage des voitures en heure de pointe, peut-il être envisagé d'augmenter la largeur du pont ? Sans reprendre toute la structure du pont, le report des piétons et cyclistes sur des passerelles latérales plus légères, de part et d'autre du pont, pourrait libérer plus d'emprise sur le pont lui-même pour un BHNS en site propre. »

Une proposition alternative à voie réversible a été proposée pour le Pont de Tournai.

« Un site propre en "voie réversible", le principe est simple : le BHNS emprunte le site propre dans le sens de circulation le plus assujetti aux congestions. Ce système est utilisé à Madrid depuis 1995 (il se nomme "BUS VAO" sur l'A-6), en semaine ce site propre en sens unique est emprunté le matin vers Madrid et le soir vers les banlieues (le sens est inversé le week-end afin de faciliter les départs/retours de week-end). »

Quelques contributeurs indiquent que le tracé par le Boulevard de Tournai ne facilite pas selon eux la correspondance avec le métro à la Station Triolo.

« Est ce que la ligne ne pourrait pas remonter toute la rue des Fusillés et rejoindre Hôtel de Ville par la rue des techniques puis

le bvd Van Gogh? Avec des arrêts Ferme Dupire et Trémière. Et par la suite elle rejoint le stade par la variante dessinée, tronçon commun avec l'autre BHNS VdA – Marcq, ça permettrait:

- de mieux desservir cette zone dense (Triolo nord, Terroir et Résidence) au lieu de passer par le Bvd de Tournai déjà desservi par 2 stations de métro
- de conserver le terminus au 4 Cantons via la Haute Borne tout en passant par Hôtel de Ville. »

« Le tracé dessiné sur les cartes semble privilégier un passage de la ligne sur le boulevard de Tournai. Si la ligne reste sur le boulevard de Tournai tout du long dans Villeneuve d'Ascq, elle passera notamment à environ 150-200 m de la station de métro Triolo. Une telle distance à faire au quotidien serait très contraignante pour les personnes à mobilité réduite et globalement peu attractive pour toutes les personnes souhaitant faire une correspondance BHNS<>métro. »

Sur Villeneuve d'Ascq Sud, le tracé de référence est soutenu avec une forte demande de desserte de la station 4 Cantons et du parc d'activités de la Haute Borne. La variante de terminus à Hôtel de Ville ne trouve quasiment pas de soutien.

« Le trajet de référence permet de desservir deux stations de métro (4 cantons et Triolo), qui donnent un accès rapide à l'Hôtel de Ville. La variante n'est donc pas indispensable et il est préférable d'assurer la desserte de la Haute Borne. »

Le projet est soutenu également par sa complémentarité avec le projet de BHNS Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul.

« Aucune desserte du parc du Héron n'est prévue : La variante d'extension du BHNS Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul vers la zone du Hellu est très importante. »

Quelques avis proposent d'ailleurs des scénarios d'exploitation alternatifs avec d'éventuels troncs communs sur les tracés des deux lignes de BHNS.

« Par exemple, il serait envisageable de faire passer la ligne sur le site propre du BHNS Villeneuve d'Ascq-Marcq en tronc commun entre le Stade Pierre Mauroy et le Rond-Point de Valmy, pour rejoindre ensuite le Boulevard de Tournai via la rue Trudaine avec un arrêt au plus près de la station de métro dans cette rue. Le cinéma "Mélies" et le centre commercial du Triolo s'en trouveraient également mieux desservis. »

Enfin, quelques contributions concernent :

- L'absence de desserte de l'aéroport plus au sud,
- L'absence de desserte de la partie Nord de Villeneuve d'Ascq,
- Les questions du partage de l'espace public.

Synthèse

Le tracé de référence fait consensus avec un fort intérêt pour renforcer le pôle de Villeneuve d'Ascq et desservir le parc d'activités de la Haute Borne. Des points d'attention sont émis sur le franchissement du Pont de Tournai, le partage de l'espace de la voirie et l'accessibilité de la station Triolo.

Réponse MEL

<u>Partage de l'espace public</u>

Se référer au paragraphe §3.1.8 sur l'insertion urbaine et le partage des usages.

<u>Pont de Tournai</u>

Le Pont de Tournai est un point dur du tracé. Il connait notamment actuellement des problématiques de fluidité dans le sens vers Lille. Plusieurs solutions sont à l'étude afin de pouvoir garantir la performance du transport collectif sur ce tronçon. Il est possible de minimiser les contraintes en développant une stratégie de régulation et de site propre sur la rue de St-Amand et Cordonnier. L'objectif est de créer, via les feux tricolores, un espace disponible pour le BHNS sur le pont et de coordonner les deux carrefours, de part et d'autre du pont, pour créer un effet « booster » lorsque le BHNS est sur le pont. À ce stade est également analysé l'opportunité de créer une passerelle modes actifs à côté du pont de Tournai, ce dernier ne pouvant plus accepter un élargissement par encorbeillement. La poursuite des études permettra de retenir une solution devant répondre à la fois au passage du BHNS tout en permettant une sécurisation des flux piétons et cycles, dans le respect des coûts et délais du projet.

<u>Accès Triolo</u>

La correspondance avec la station de métro Triolo sera approfondie dans les études de conception détaillée du projet afin de garantir son accessibilité, sa lisibilité et d'assurer un cheminement qualitatif et sécurisé.

<u>Desserte du Nord de Villeneuve d'Ascq</u>

La seconde ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) soumise à concertation reliant Villeneuve d'Ascq à Marcq-en-Baroeul permet une desserte du centre de Villeneuve d'Ascq à sa partie nord-ouest, en longeant le Boulevard de l'Ouest jusque Mons-en-Baroeul. Par ailleurs, le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) comprend la réflexion d'une optimisation de la liaison entre Villeneuve d'Ascq et sa première couronne Nord-Est (Liaison G – Villeneuve d'Ascq). Cette dernière vise à renforcer le lien radial entre Villeneuve d'Ascq et le secteur de Roubaix/Hem par un mode liane optimisée plus adapté à la densité traversée.

<u>Scénarios d'exploitation</u>

La MEL ne souhaite pas se positionner à ce stade sur les scénarios d'exploitation. Les études de conception détaillées permettront d'approfondir la pertinence des différents scénarios au regard de l'exploitation globale du réseau métropolitain. À ce stade, il est envisagé de créer un point de connexion entre les deux lignes de BHNS au niveau du Grand Stade , d'éviter les doublons entre les deux lignes pour rejoindre le pôle d'échanges de l'Hôtel de Ville de Villeneuve d'Ascq et ainsi d'étendre la desserte vers le sud de Villeneuve d'Ascq sur les secteurs des Fusillés, de la Plaine, et de la Haute Borne.

Sur le secteur Villeneuve d'Ascq - Lezennes, il est proposé de retenir, dans la poursuite des études, le tracé de référence d'un BHNS Lille – Villeneuve d'Ascq desservant le parc d'activités de la Haute-Borne jusqu'à 4 Cantons.

3.2.4 Les contributions sur le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Baroeul

Types des contributions

Près de 90 contributions ont été exprimées et prises en compte dans le bilan, ce qui montre une mobilisation réelle, bien que moins intense que sur les autres projets concertés durant la même période.

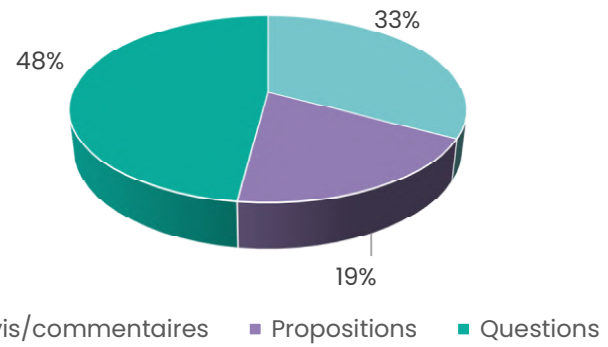


FIGURE 52 – TYPES DES CONTRIBUTIONS

Types de contribution :

- *Avis/Commentaire : prise de position sur le projet ;*
- *Proposition : proposition argumentée de complément, évolution ou modification du projet ;*
- *Question : question sur le projet.*

Si environ un tiers des contributions sont de l'ordre de l'avis ou du commentaire, on note que 19% des contributions sont des propositions au projet. Les questions représentent environ la moitié des contributions, montrant un besoin de clarification de certains points du projet.

Grandes thématiques des contributions

Sont ici reprises les thématiques proposées aux contributeurs pour qualifier leurs messages sur la plateforme de concertation.

Il faut noter que les pourcentages ont été élaborés sur la base des 90 contributions recueillies, ce dont il faut tenir compte pour leur comparaison.

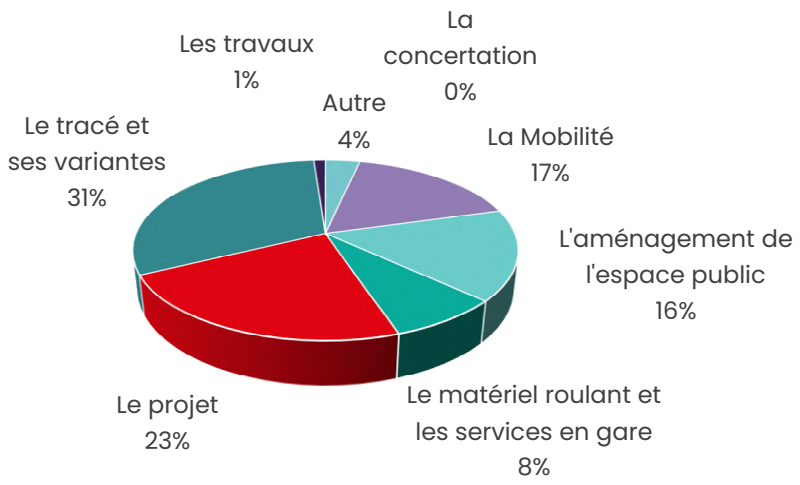


FIGURE 53 – THEMATIQUES DES CONTRIBUTIONS

La majorité des contributions portent sur « le tracé » du projet, marquant l'attention forte des contributeurs sur le sujet clef mis à concertation.

Près d'un quart des contributions porte sur « le projet », c'est-à-dire plutôt des questionnements globaux sur le projet sans entrer dans le détail du tracé.

Les contributions restantes encore significatives concernent « la mobilité » et « l'aménagement de l'espace public. Peu de contributions abordent les autres thématiques, en particulier « la concertation » proprement dite qui ne fait quasiment pas l'objet de débat.

Sujets des contributions

Un sujet a été attribué à chaque contribution en fonction de son contenu.

L'analyse des contributions de manière thématique indique que l'essentiel des contributions (un quart) porte sur la **desserte de la ligne** (tracé, stations, territoires desservis ou non).

Les modalités d'insertion représentent 13% des contributions.

La question de l'intermodalité représente ensuite 11% des contributions.

Globalement, l'essentiel des contributions restantes se partage de façon assez équitable entre modalités d'insertion, intermodalité, fréquence et vitesse, opportunité du projet,

mobilités douces (place du vélo et de la marche à pied), choix du mode (interrogation sur le choix d'un BHNS, au détriment d'un tramway ou d'un bus), site propre (demande de site propre).

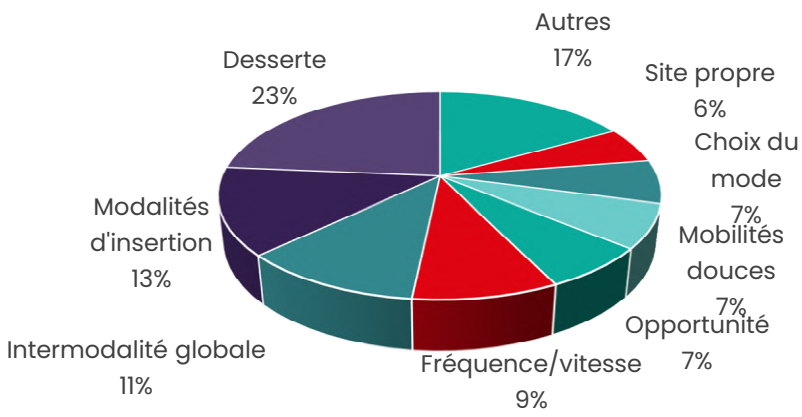
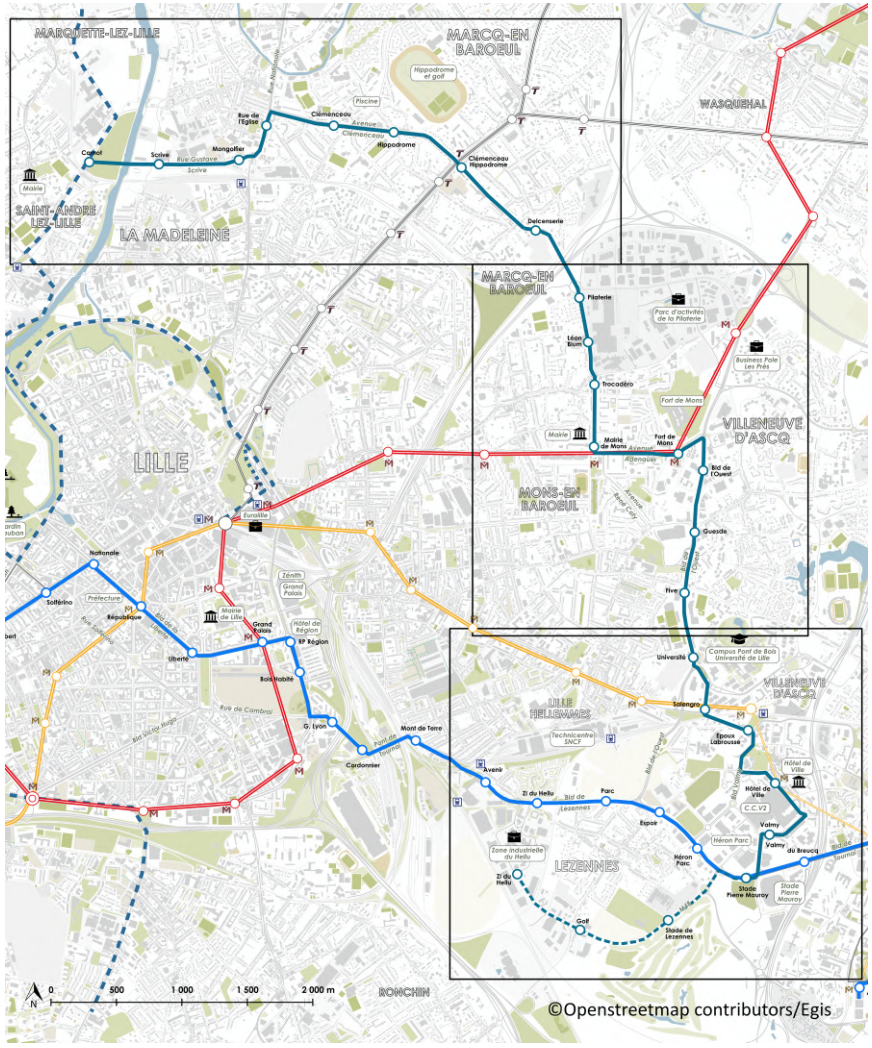


FIGURE 54 – SUJETS DES CONTRIBUTIONS

Opportunité et tracés globaux

L'opportunité du projet fait globalement consensus de par son tracé en rocade venant intersecter les lignes de métro et tramway existantes et ainsi créer un maillage en réseaux structurants. Des débats existent néanmoins concernant l'insertion sur les communes de Marcq-en-Baroeul et Mons-en-Baroeul.

Chaque contribution a été classée en fonction du secteur auquel elle fait référence, conformément au découpage sectoriel du dossier de concertation.



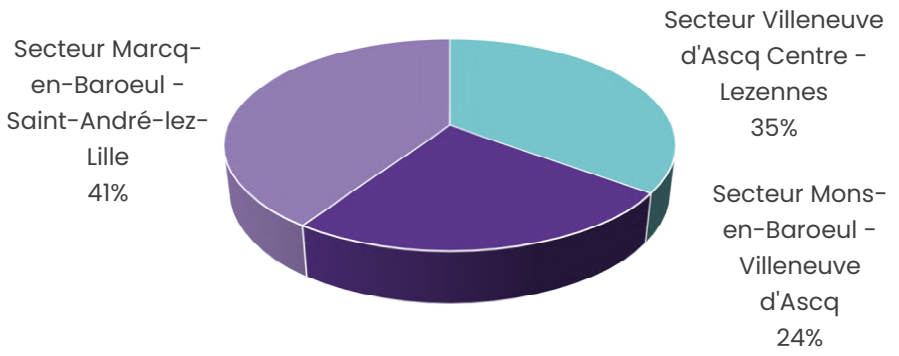


FIGURE 55 – REPARTITION SECTORIELLE DES CONTRIBUTIONS

La majorité des contributions porte sur le **secteur Marcq-en-Barœul – La Madeleine - Saint-André-lez-Lille, qui est ainsi le secteur le plus débattu**.

Ensuite, un tiers des contributions porte sur le **secteur Villeneuve-d'Ascq – Lezennes**.

Enfin le **secteur Mons-en-Barœul – Villeneuve d'Ascq** est concerné par un quart des contributions.

Secteur Villeneuve-d'Ascq - Lezennes

Le **tracé de référence fait globalement consensus**.

En revanche, plusieurs remarques concernent **la liaison avec la station Pont-de-Bois de la ligne 1 du métro**. Des contributeurs regrettent que la connexion au métro se fasse à Hôtel de Ville, et trouvent que la station Époux Labrousse est trop éloignée. Un contributeur évoque la possibilité de réaliser une liaison plus directe par tunnel, un autre par passerelle.

« Concernant la correspondance au niveau du pôle multimodal de Pont de Bois (via l'arrêt Époux Labrousse où passera le BHNS), ne serait-il pas opportun de créer une liaison plus directe grâce à un tunnel intégré à la station de métro afin de pouvoir traverser la voie ferrée plus facilement et en toute sécurité »

La variante de prolongement à la zone du Hellu est plébiscitée.

« La Ville souhaite que la MEL poursuive les études et expertises (notamment sur le plan économique), quant à une possible prolongation du BHNS vers la ZI du Hellu, au regard de l'intérêt potentiel de desserte de cette zone d'emplois et de services (notamment le centre d'examens de la fonction publique). »

Synthèse

Les avis convergent en faveur du tracé de référence et du prolongement à la zone industrielle du Hellu.

Réponse MEL

Liaison Pont-de-Bois

La liaison piétonne avec la station de métro Pont-de-Bois sera approfondie dans les études de conception détaillée du projet afin de garantir son accessibilité, sa lisibilité et d'assurer un cheminement qualitatif et sécurisé.

Prolongement zone du Hellu

La zone industrielle du Hellu fait partie du périmètre de réflexion du projet d'aménagement des Portes Métropolitaines porté par la Métropole Européenne de Lille. Le prolongement de la ligne Marcq-en-Barœul - Villeneuve d'Ascq jusqu'à la zone du Hellu est conditionné par la réalisation, par le projet des Portes Métropolitaines, de l'ouvrage de franchissement des voies ferrées, entre le centre de la commune de Lezennes et la zone industrielle. Cette extension de la ligne BHNS permettra d'assurer, d'une part, la desserte des secteurs économiques situés à proximité du Rond-point de l'Europe et dans la zone de Hellu, et, d'autre part, une liaison rapide vers le PEM Hôtel de Ville de Villeneuve d'Ascq. Ce tracé permet également une offre complémentaire de transport pour les habitants de la partie sud de Lezennes.

Sur ce projet, il est proposé de retenir dans la poursuite des études le tracé de référence et la variante de prolongement jusqu'à la zone du Hellu pour un BHNS Saint-André-lez-Lille – La Madeleine – Marcq-en-Barœul – Mons-en-Barœul – Villeneuve d'Ascq - Lezennes.

Secteur Mons-en-Barœul – Villeneuve d'Ascq

Le **tracé de référence fait consensus**.

Il est en particulier soutenu par sa capacité à créer du renouvellement urbain et participer à la **requalification du boulevard de l'Ouest**, aujourd'hui essentiellement dédié à l'automobile en boulevard urbain.

« Hors territoire de Mons, la Ville est très intéressée par la requalification urbaine à laquelle pourrait contribuer le Bus à Haut Niveau de Service sur le Boulevard de l'Ouest (Villeneuve d'Ascq). Un tel service de mobilité permettrait de redonner à ce boulevard, aujourd'hui encore largement dominé par l'automobile et constituant une coupure urbaine très forte entre Mons en Baroeul et Villeneuve d'Ascq, une urbanité et une vraie qualité urbaine, support d'usages variés et qualitatifs. »

Quelques questions émergent néanmoins sur les conditions d'insertion urbaine et de partage de la voirie, notamment sur l'avenue Adenauer ou l'avenue Marc Sangnier à Mons-en-Barœul.

Synthèse

Le tracé de référence fait consensus mais des inquiétudes sont exprimées sur l'insertion urbaine et le partage des fonctions sur la voirie.

Réponse MEL

Se référer au paragraphe §3.1.6 concernant la demande de garantie du Haut Niveau de Service et au paragraphe §3.1.8 concernant l'insertion urbaine et le partage des usages.

L'objectif premier du projet est de réaliser de nouvelles lignes de transport en commun à haut niveau de service. La performance du BHNS se caractérise par une maîtrise des aléas et des temps de parcours optimisés. Les objectifs programmatiques fixés par la MEL sont les suivants :

- *Vitesse commerciale ≥ 20km/h,*
- *Fréquence < 10 min,*
- *Régularité ≥ 95%.*

Ces objectifs se traduisent par une priorité absolue aux feux sur l'ensemble du parcours et la création de tracés rectilignes, majoritairement en sites propres.

La qualité de l'insertion est également un objectif prioritaire du projet. Au-delà d'un projet de transport, ce projet constitue un véritable projet de qualité urbaine. Par un traitement de « façade à façade », le projet participe à la requalification des espaces publics traversés avec la volonté de développer des cheminements pour les modes doux et de favoriser l'intégration du végétal. Le maître d'ouvrage est également attentif à l'identité, à la lisibilité et à la qualité d'intégration urbaine et paysagère du mode de transport. Tout au long de la conception et de la réalisation du projet, la MEL s'adjoindra de compétences et d'expertises dans les domaines de l'architecture, de l'urbanisme, du paysage et de l'environnement afin de développer, en collaboration avec les collectivités et les partenaires du projet, des solutions d'insertion garantissant la performance du projet de transport et la qualité paysagère.

Sur ce projet, il est proposé de retenir dans la poursuite des études le tracé de référence et la variante de prolongement jusqu'à la zone du Hellu pour un BHNS Saint-André-lez-Lille – La Madeleine – Marcq-en-Barœul – Mons-en-Barœul – Villeneuve d'Ascq - Lezennes.

Secteur Marcq-en-Barœul – La Madeleine - Saint-André-Lez-Lille

Le **tracé de référence fait globalement consensus** mais l'insertion du projet fait débat.

Quelques inquiétudes s'expriment sur les éventuels **reports de trafic** occasionné par le projet par exemple sur le secteur de la Madeleine. Des craintes sont formulées **sur la circulation routière, le stationnement et la disparition des arbres** en particulier sur la section du boulevard Clémenceau à Marcq-en-Barœul.

« Le boulevard Clémenceau est un sujet délicat car il s'agit d'une belle avenue combinant de nombreux usages. Le projet traversera la commune et donc il est essentiel de prendre en considération les inquiétudes locales des habitants comme le stationnement ou les déplacements piétons. »

« La connexion de la rue Sadi Carnot à Saint-André-lez-Lille avec la rue Pompidou à La Madeleine doit nécessairement s'accompagner de mesures concrètes de nature à dissuader un trafic automobile de transit qui emprunterait La Madeleine pour rejoindre la centralité lilloise. »

A l'inverse, certains contributeurs **plébiscitent la création de site de propre pour le BHNS** et la garantie des performances du Haut Niveau de Service.

Des contributions demandent un prolongement vers l'ouest.

« Lomme, métro ligne 2 "Pont Supérieur", Lambersart et Saint-André centre, ont besoin d'être desservis par cette ligne de BHNS, au moyen d'une prolongation. »

Enfin, **l'articulation avec le projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne** est évoquée.

« Pour ce qui concerne le secteur Marcq-En-Barœul – Saint-André, nous demandons ce que le terminus de la ligne vienne se connecter à un arrêt du futur tramway du pôle métropolitain de Lille, selon l'option de tracé qui sera partagée entre les communes de Saint-André, Marquette et Wambrechies. »

Synthèse

Le tracé de référence fait globalement consensus mais des inquiétudes sont exprimées sur l'insertion urbaine et le partage des fonctions sur la voirie.

Réponse MEL

Insertion et partage de l'espace de la voirie

Se référer au paragraphe §3.1.6 concernant la demande de garantie du Haut Niveau de Service et au paragraphe §3.1.8 concernant l'insertion urbaine et le partage des usages.

L'aménagement de l'espace public est la résultante des fonctionnalités urbaines souhaitées dans une emprise géographique considérée. La répartition des fonctions est à mettre au regard des objectifs du projet et de la typologie de l'environnement territorial traversé.

Les objectifs suivants sont poursuivis dans le cadre du projet :

- *Assurer la performance et la qualité du système de transport,*
- *Développer des cheminements confortables et sécurisés pour les modes actifs,*
- *Apporter de la qualité urbaine, requalifier les espaces publics,*
- *Favoriser l'intégration du végétal en ville.*

La qualité paysagère est un élément essentiel dans le projet. Le projet veillera à conserver et à s'appuyer sur les éléments patrimoniaux, paysagers et architecturaux remarquables. La poursuite des études permettra de déterminer, en collaboration avec les collectivités et les partenaires du projet, la répartition fine des usages rue par rue.

<u>Connexions</u>

Se référer au paragraphe §3.1.3 concernant l'intermodalité et l'effet réseau.

La future ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul est en connexion directe avec :

- *La Ligne 1 du métro à Hôtel de Ville,*
- *La Ligne 2 du métro à Fort de Mons et Mairie de Mons,*
- *La ligne de tramway Mongy à Clémenceau Hippodrome,*
- *La future ligne de tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne à Carnot,*
- *La future ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille - Villeneuve d'Ascq au stade Pierre Mauroy.*

Les projets de nouvelles lignes de transports objets de cette concertation viennent en complémentarité des lignes existantes structurantes de métro et de tramway afin de créer un véritable maillage du réseau de transport collectif urbain et d'offrir de nouvelles opportunités pour se déplacer aisément au sein des zones denses de la métropole. Ainsi par sa géométrie en rocade autour de Lille, la ligne de BHNS Marcq-en-Barœul – Villeneuve d'Ascq présente de nombreuses connexions avec les lignes existantes et futures. Elle jouera ainsi un rôle très important de maillage dans le réseau structurant de l'agglomération.

Sur ce projet, il est proposé de retenir dans la poursuite des études le tracé de référence et la variante de prolongement jusqu'à la zone du Hellu pour un BHNS Saint-André-lez-Lille – La Madeleine – Marcq-en-Barœul – Mons-en-Barœul – Villeneuve d'Ascq - Lezennes.

.

4 Orientations et engagements de la MEL

4.1 Engagements sur la concertation

Les garants de la concertation ont émis les recommandations suivantes dans la conclusion de leur bilan :

- ***« Il est demandé au maitre 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 quant aux tracés retenus ou aux études complémentaires qu'il entend mener avant de prendre une décision. »***

- ***« 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. »***

- ***« 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. »***

4.1.1 Comités de ligne élargis

Les projets de nouvelles lignes de transport font l'objet d'une démarche de construction partenariale avec les territoires.

Dès le démarrage des études d'opportunité et de faisabilité, la Métropole Européenne de Lille a mis en place une gouvernance spécifique pour accompagner la mise en œuvre des projets issus du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT). Cette gouvernance est définie par la délibération n°21 C 0036 du 19 février 2021.

Des comités de ligne sont ainsi constitués pour chacun des projets de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service. Pilotés par le Vice-Président aux mobilités et aux transports publics, ils associent l'ensemble des maires des communes concernées par un des projets de nouvelles lignes de transport. Ils constituent l'instance décisionnelle sur chacun des projets, en apportant les validations nécessaires au franchissement des différents jalons des projets.

A l'échelle de la MEL est également mis en place un Comité des partenaires de la mobilité conformément à la loi d'Orientation des Mobilités (loi LOM). Ce Comité des partenaires, instauré par la délibération 20 C 0304 du 18 décembre 2020, est composé de membres élus de la MEL, employeurs, associations ou communautés d'usagers et d'habitants, auxquels s'ajouteront des habitants tirés au sort à la suite de la loi Climat et Résilience. Il est consulté au moins une fois par an, et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place.

Dans la poursuite des projets de nouvelles lignes de transport, et en complément des comités de ligne existants, la Métropole Européenne de Lille propose la mise en place d'une instance élargie aux partenaires représentatifs du territoire.

Ces comités de lignes élargis réuniront, en plus des communes, les associations et les acteurs locaux concernés par les projets. Sa formation pourra évoluer selon l'avancement du projet (Représentants État, Région, Eurométropole, communes et communautés de communes, CCI, SNCF, institutions socio-professionnelles et associations). Ces comités de ligne élargis se réuniront à chaque grande étape des projets et a minima une fois par an.

4.1.2 Concertation continue

Afin de poursuivre l'association du public à l'avancée des projets, la Métropole Européenne de Lille s'engage à mettre en œuvre un dispositif de concertation continue jusqu'aux futures enquêtes publiques.

Conformément à l'article L.121-14 du code de l'environnement, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) désignera un garant chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique des projets de tramway.

Afin de garantir le même niveau d'association du public pour les projets de tramway et les projets de Bus à Haut Niveau de Service, la MEL mettra en place des dispositifs de concertation continue identiques entre les projets.

La concertation se déroulera dans le respect de la Charte de Participation Citoyenne votée par la Métropole Européenne de Lille le 2 décembre 2026 et actualisée par vote du conseil métropolitain du 28 juin 2021.

Les modalités précises de mise en œuvre de cette concertation continue seront définies avec la CNDP et le garant une fois celui-ci désigné.

Elle s'appuiera a minima sur les éléments suivants :

- Poursuite des comités de lignes avec les communes,
- Constitutions de comités de lignes élargis,
- Réunions publiques pour informer de l'avancée des projets,
- Réunions de concertation locales sur les secteurs à enjeux.

Une réunion publique de restitution du bilan de la concertation sera organisée par la Métropole en juillet 2022.

En complément des réunions publiques pour informer de l'avancée des projets, une concertation locale sera mise en place, en concertation avec les communes, sur les secteurs contraints par les conditions d'insertion du tramway.

Pour accompagner la concertation continue, la MEL poursuivra l'information et la communication sur le projet par des outils adaptés :

- Publication des actualités sur internet,
- Articles dans le magazine de la MEL lors des grandes étapes des projets,

- Mise en place d'outils de communication spécifiques au projet.

4.2 Orientations par projet

A l'issue de la concertation et suite à la prise en compte des avis recueillis ainsi que des recommandations des garants pour les projets de tramway, les orientations suivantes sont retenues par projet :

4.2.1 Projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing

Le maître d'ouvrage confirme la poursuite du projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix –Tourcoing et prend en compte dans la poursuite des études les orientations suivantes :

Axe Neuville-en-Ferrain – Hem :

- Sur le secteur Neuville-en-Ferrain - Pont de Neuville : Retenir le tracé de référence sur le boulevard des Hauts-de-France.
- Sur le secteur Pont-de-Neuville - Gare de Tourcoing : Retenir le tracé de référence par les chaussées Berthelot et Curie.
- Sur le secteur Gare de Tourcoing-Eurotéléport : Retenir le tracé de référence par les rues de Roubaix et de Tourcoing.
- Sur le secteur Eurotéléport – Hauts Champs : Retenir le tracé de référence par le boulevard Gambetta, la place Carnot et l'avenue de Verdun.
- Sur le secteur Hauts Champs-Hem : Retenir le tracé de référence et la variante d'extension au centre-bourg de Hem.

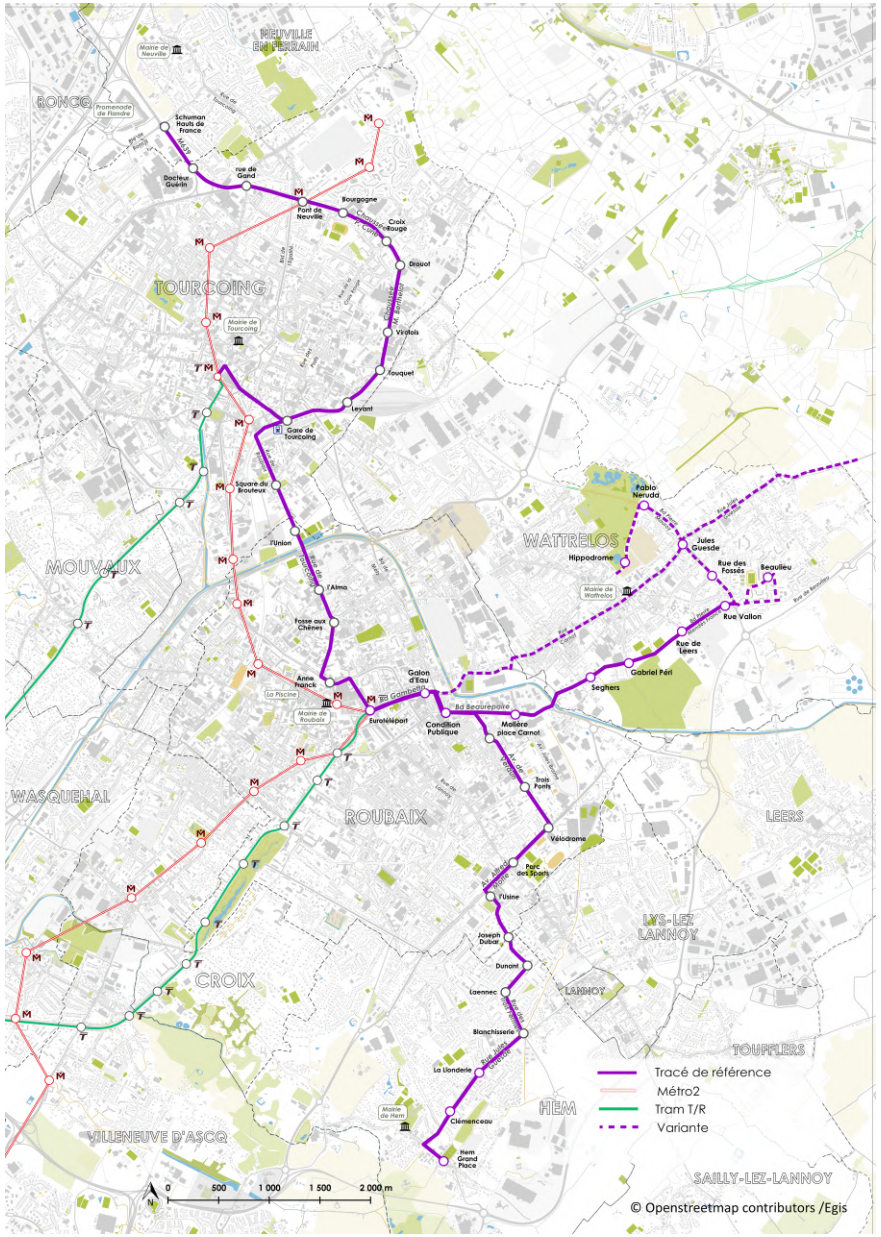
Extension du Mongy du centre-ville à la gare de Tourcoing :

- Sur le prolongement du Mongy entre le centre-ville et la gare de Tourcoing : Privilégier la variante par la place de la République.

Axe Roubaix – Wattrelos :

- Sur le secteur Roubaix-Wattrelos : Approfondir les études de faisabilité d'un tramway afin de préciser les fréquentations attendues et les aménagements éventuels selon les différents tracés, en interrogeant l'opportunité d'une liaison transfrontalière (objectif fin 2022).

Projet retenu à l'issue de la concertation préalable sur le projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing :



4.2.2 Projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne

Le maître d'ouvrage confirme la poursuite du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne et prend en compte dans la poursuite des études les orientations suivantes :

Sur le secteur Nord : Wambrechies, Marquette-Lez-Lille, Saint-André-Lez-Lille :

- Retenir le tracé de référence jusqu'à Foch et la localisation du terminus à l'ancienne halte ferroviaire de Wambrechies en empruntant l'avenue Foch.
- Retenir le tracé de référence pour le franchissement de la Deûle par Pont Royal et d'étudier l'ajout d'une station pour desservir le quartier Canon d'Or de Lambersart.

Sur le secteur Lille Gares :

- Privilégier le tracé de référence par la gare Lille Europe et l'objectiver au regard d'études complémentaires sur le pôle gares notamment de fréquentation (objectif fin 2022).
- Retenir la variante de prolongement jusqu'au secteur Grand Palais et y prévoir une connexion avec le projet de BHNS Lille- Villeneuve d'Ascq.

Sur le secteur Lille Centre :

- Privilégier le tracé de référence sur la façade Ouest de la ville de Lille et l'objectiver au regard d'une étude multicritère (tracé Vauban/Lorraine/Moselle ou Vauban/Isly) comprenant un recensement des projets d'aménagement (objectif fin 2022).
- Mener une analyse multicritère des alternatives présentées et argumentées lors de la concertation et des conditions de desserte, au regard de l'ensemble des modes de déplacement et en complément des projets de tramway et de BHNS concertés(objectif fin 2022).

Sur le secteur Ouest : Loos-Haubourdin :

- Retenir le tracé de référence et la localisation du terminus dans le quartier du Parc à Haubourdin.

Sur le secteur Sud : Faches-Thumesnil-Wattignies-Templemars Noyelles-lez-Seclin-Seclin :

- Retenir le tracé de référence sur le tronçon Lille – Wattignies.
- Approfondir les études d'opportunité d'un tramway sur le tronçon Wattignies Seclin au regard de la desserte TER (objectif fin 2022).

Projet retenu à l'issue de la concertation préalable sur le projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne :

4.2.3 Projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille - Villeneuve d'Ascq

Le maître d'ouvrage confirme la poursuite du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille - Villeneuve d'Ascq et prend en compte dans la poursuite des études les orientations suivantes :

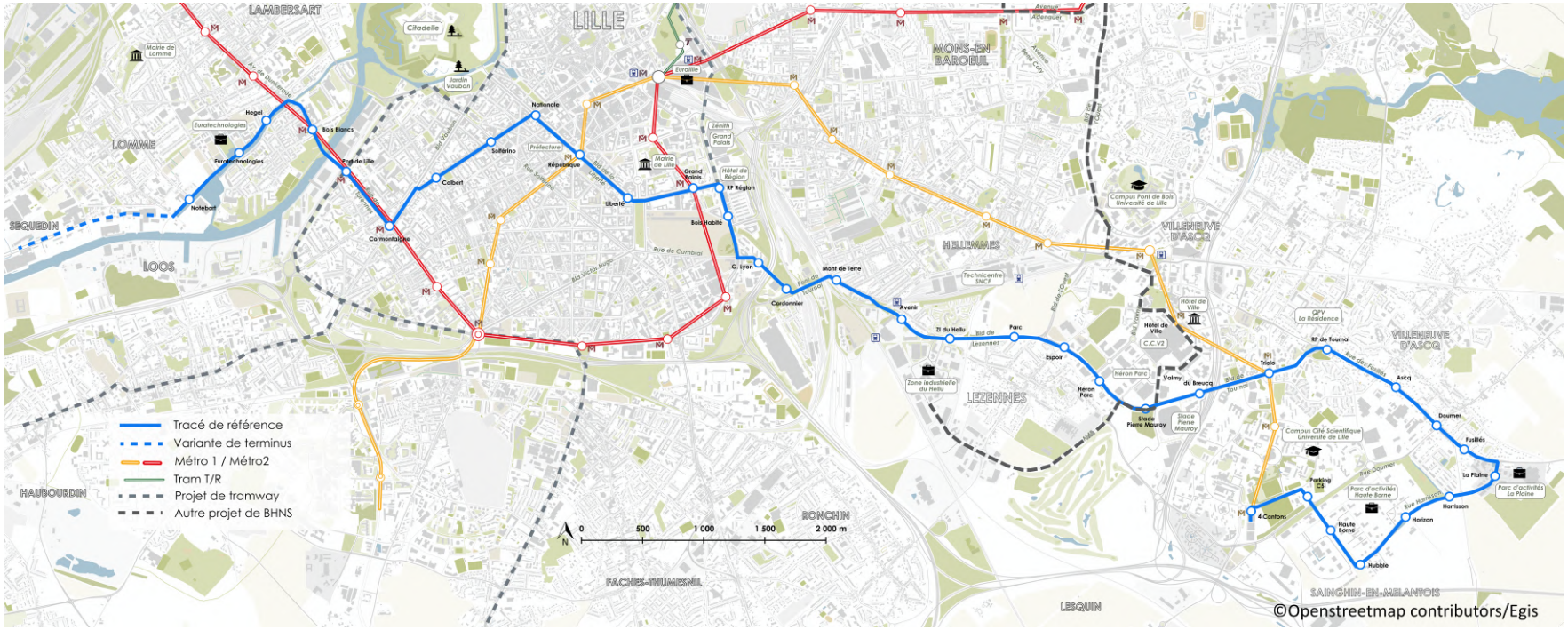
Secteur Lomme-Lille :

- Retenir le tracé de référence et approfondir dans la poursuite des études la localisation précise du terminus côté Ouest.

Secteur Villeneuve d'Ascq-Lezennes :

- Retenir le tracé de référence d'un BHNS Lille – Villeneuve d'Ascq desservant le parc d'activités de la Haute-Borne jusqu'à 4 Cantons.

Projet retenu à l'issue de la concertation préalable sur le projet de Bus à Haut Niveau de Service Lille – Villeneuve d'Ascq :

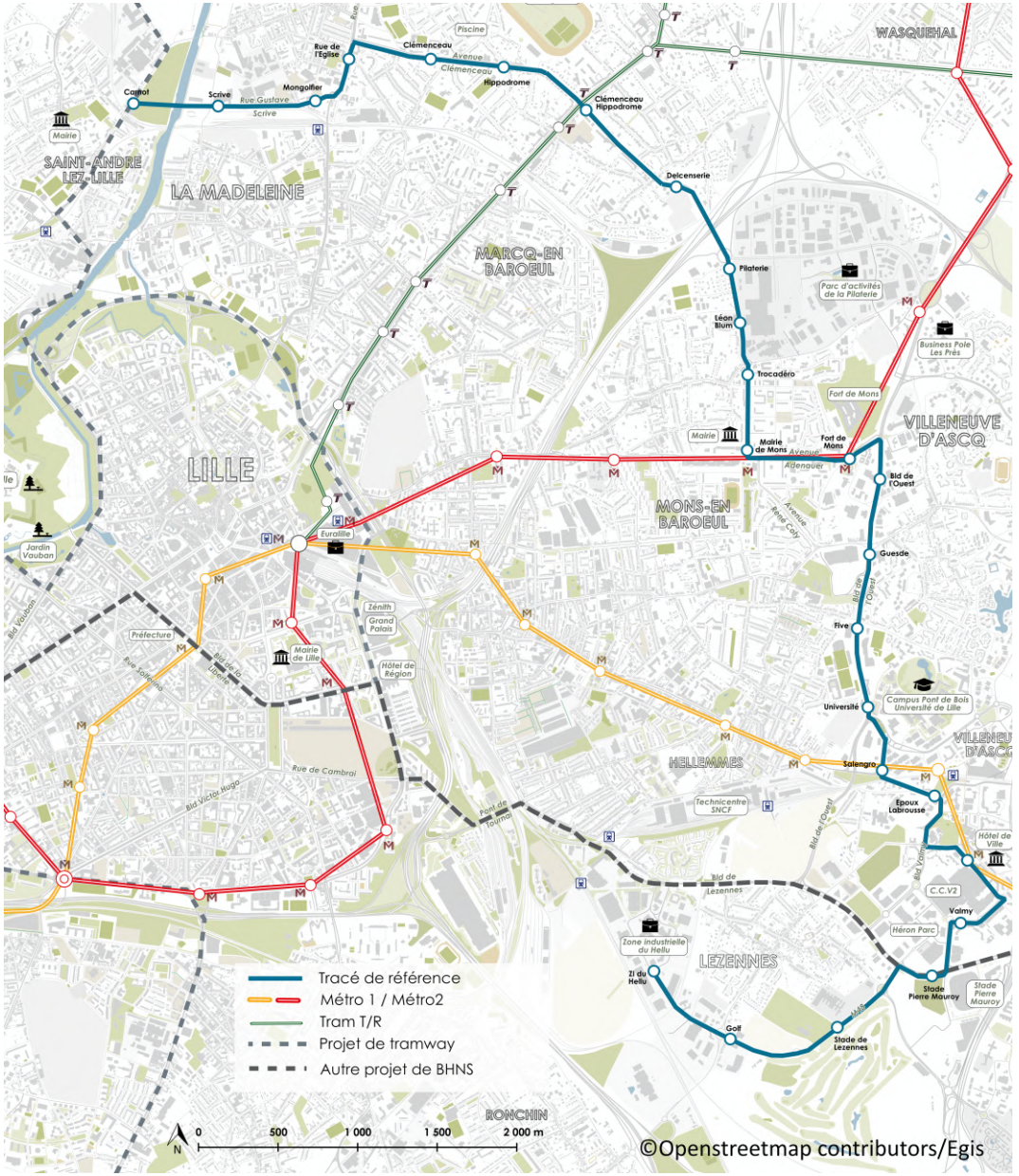


4.2.4 Projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Baroeul

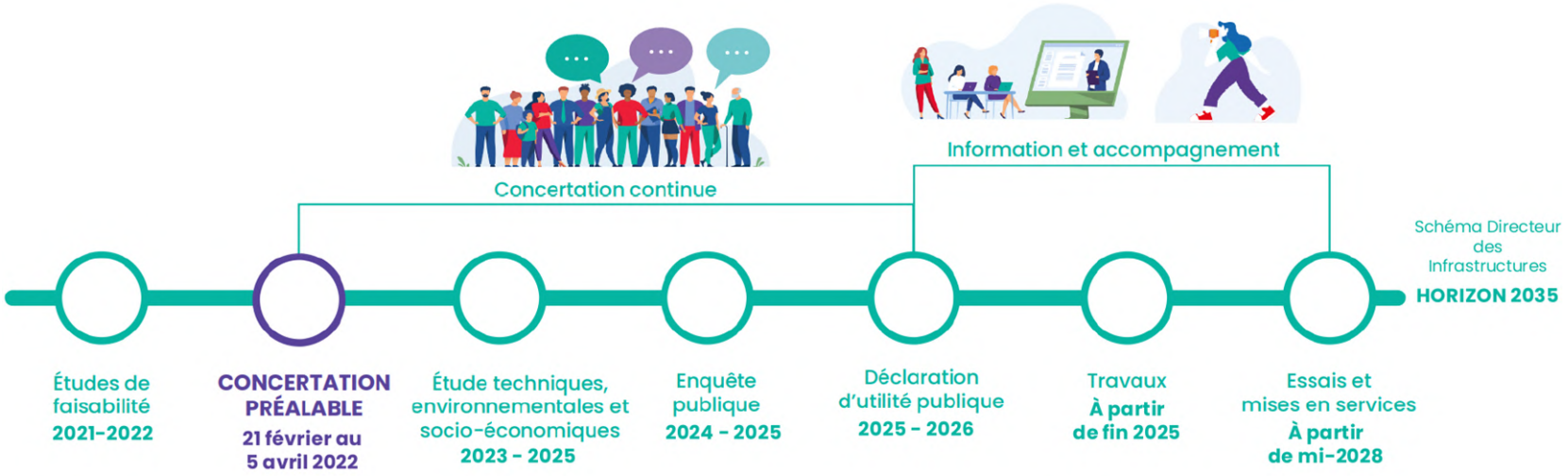
Le maître d'ouvrage confirme la poursuite du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Barœul et prend en compte dans la poursuite des études les orientations suivantes :

- Retenir le tracé de référence et la variante de prolongement jusqu'à la zone du Hellu pour un BHNS Saint-André-Lez-Lille – La Madeleine – Marcq-en-Barœul – Mons-en-Barœul – Villeneuve d'Ascq - Lezennes.

Projet retenu à l'issue de la concertation préalable sur le projet de Bus à Haut Niveau de Service Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul :



4.3 Prochaines étapes



Le processus de concertation se poursuit par une démarche de concertation continue jusqu'aux enquêtes publiques sur chacun des projets.

La Métropole Européenne de Lille réalisera les compléments d'études demandés selon les préconisations des garants à court terme afin de les présenter d'ici la fin de l'année 2022.

Les premières études de maîtrises d'œuvre démarreront en 2023 afin d'envisager les enquêtes publiques à partir de 2024.

Les essais et mises en service progressives des lignes s'échelonneront à partir de mi-2028.

4.4 Réponses aux demandes des garants

Demandes de précisions et/ou recommandations des garants : 05/05/2022	Réponses du maître d'ouvrage : Métropole Européenne de Lille : 28/06/2022	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse		
1 - Préciser la localisation, la faisabilité et les conditions de desserte des parkings-relais liés à un choix de terminus de ligne	La Métropole Européenne de Lille approfondit, dans la poursuite des études, le besoin et la localisation en rabattement pour analyser l'intérêt d'implanter des zones de stationnements à des points stratégiques des tracés.	2024
2 - Il est demandé à SNCF Réseau de préciser le calendrier prévisionnel de mise en œuvre d'un nouveau Schéma Express Métropolitain	L'État, la Région Hauts-de-France, la Métropole Européenne de Lille et SNCF Réseau se sont engagés dans le projet de Service Express Métropolitain. Des études de faisabilité sont en cours sur ce projet de Service Express Métropolitain dont l'objectif est de doubler les fréquences en heures de pointe des trains voyageurs de l'étoile ferroviaire de Lille à horizon 2040.	
3 - Il est demandé à la MEL de justifier par une étude de trafic l'opportunité d'un tramway sur le tronçon Seclin Wattignies.	Sur le secteur Wattignies-Seclin, la Métropole Européenne de Lille approfondit les études d'opportunité d'un tramway sur le tronçon Wattignies Seclin au regard de la desserte TER.	Fin 2022

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)	Sur le secteur Roubaix-Wattrelos, la Métropole Européenne de Lille approfondit les études de faisabilité d'un tramway afin de préciser les fréquentations attendues et les aménagements éventuels selon les différents tracés, en interrogeant l'opportunité d'une liaison transfrontalière.	Fin 2022
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	Sur le secteur Lille Gares, la Métropole Européenne de Lille privilégie le tracé de référence par la gare Lille Europe dans la poursuite des études et l'objective au regard d'études complémentaires sur le pôle gares notamment de fréquentation.	Fin 2022
6 - Il est demandé à la ville de Lille de préciser les projets d'aménagements prévus le long de le Deûle, leur nature, leurs impacts en termes d'emplois et de population	Sur le secteur Lille Centre, la Métropole Européenne de Lille privilégie le tracé de référence sur la façade Ouest de la ville de Lille et l'objectiver au regard d'une étude multicritère (tracé Vauban/Lorraine/Moselle ou Vauban/Isly) comprenant un recensement des projets d'aménagement.	Fin 2022
7 - Il est demandé à la MEL de diligenter une étude comparative multi critères entre le tracé de référence être la place Tacq et la Citadelle et une variante empruntant le boulevard Vauban		
8 - Il est demandé à la MEL de conduire a minima une étude de faisabilité ou d'opportunité des alternatives présentées et argumentées pour desservir le centre de Lille et de préciser comment elle envisage d'assurer la couverture des zones blanches côté Est	Sur le secteur Lille Centre, la Métropole Européenne de Lille mène une analyse multicritère des alternatives présentées et argumentées lors de la concertation et des conditions de desserte, au regard de l'ensemble des modes de déplacement et en complément des projets de tramway et de BHNS concertés	Fin 2022

Recommandations portant sur les modalités d'association, de 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 les enseignements qu'il a tiré de la concertation et d'y justifier ses choix quant aux tracés retenus ou aux études complémentaires qu'il entend mener avant de prendre une décision	Une réunion publique de restitution du bilan de la concertation est organisée par la Métropole Européenne de Lille en juillet 2022.	Juillet 2022
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	En complément du comité des partenaires de la mobilité et du comité de ligne existant et associant les communes, la Métropole Européenne de Lille met en place d'une instance élargie aux partenaires représentatifs du territoire.	Juin 2022
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.	La Métropole Européenne de Lille poursuit les réunions publiques pour informer de l'avancée du projet et met en place, en concertation avec les communes, une concertation locale sur les secteurs contraints par les conditions d'insertion du tramway.	Juin 2022

ANNEXES

Annexe 1 : Bilan des garants

Annexe 2 : Questions et réponses des contributions de la plateforme participation citoyenne

Annexe 3 : Comptes rendus des ateliers participatifs

Annexe 4 : Contributions collectives

Annexe 5 : Délibération du SDIT

Annexe 1 : Bilan des garants

Le 5 mai 2022

Christophe Bacholle
et
Jean-Claude Ruysschaert
Garants de la concertation

à

Monsieur Castelain
Président de la
Métropole européenne de LILLE

Monsieur le Président

A l'issue de la concertation relative aux projets d'une nouvelle ligne de tramway du pôle de Roubaix Tourcoing et d'une nouvelle ligne de tramway du pôle de Lille et sa Couronne , organisée du 22 février au 5 avril 2022, nous en avons dressé le bilan et formulé un certain nombre de recommandations

Vous voudrez bien trouver en pièce jointe ce bilan , que nous avons transmis ce même jour à la Commission Nationale du Débat Public

Il vous appartient d'en assurer la publication sur le site dédié à la participation , en application de l'article R121-23 du code de l'environnement.

Tirant les enseignements de cette concertation ,dans le délai de deux mois suivant cette transmission , vous voudrez bien nous adresser ainsi qu'à la Commission Nationale du Débat Public votre décision quand à la poursuite du projet et à la mise en œuvre des recommandations formulées

Cette réponse devra également être publiée sur le site dédié à la participation et nous ne verrions que des avantages à ce qu'elle soit présentée et commentée lors d'une réunion publique organisée par vos soins .

En vous demandant de bien vouloir transmettre nos remerciements aux membres de vos services que nous avons mobilisés durant ces derniers mois , nous vous prions d'agréer ,Monsieur le Président , l'expression de notre considération distinguée

Signé
Christophe Bacholle

Signé
Jean-claude Ruysschaert

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

commission nationale du débat public

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

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 demeurait flou.

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 « pole Lille et sa couronne » du choix du terminus de à 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)

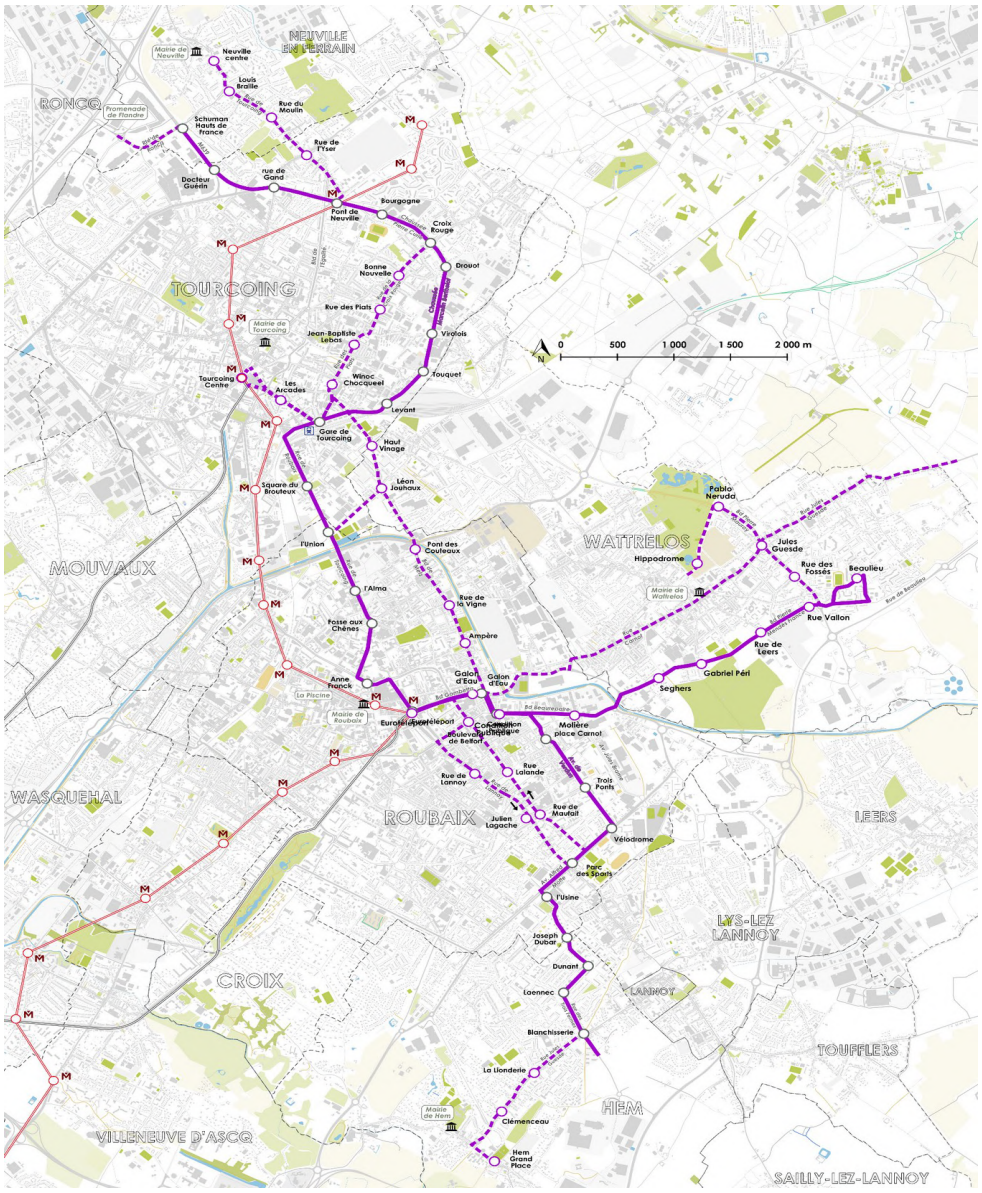
- KEOLIS est l'exploitant du réseau dans le cadre d'une concession de service public dont l'échéance est fixée au 31 mars 2025

- 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(115000 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 pole 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 pole 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 Ml 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 pole Roubaix Tourcoing est estimé à 560 millions d'euros (valeur 2021)
- Le projet de tramway du pole Lille et sa couronne est estimé à 850 millions d'euros (valeur 2021)

Les coûts des variantes sauf exception ne sont pas précisé**s**

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 pole métropolitain de Roubaix Tourcoing et d'autre part le pole 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)

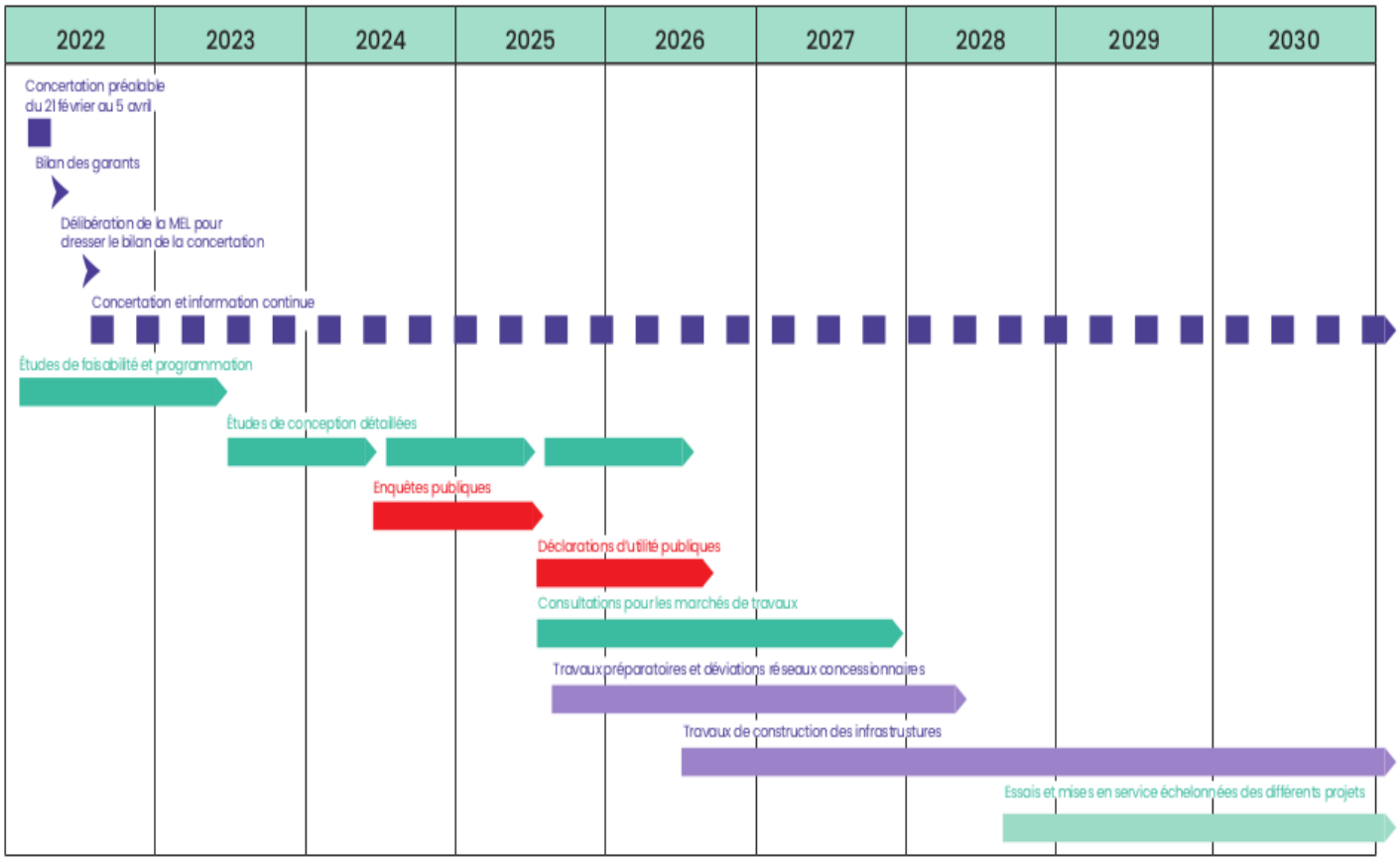
Le SDIT comporte 2 volets :

- 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 le l'environnement et a désigné Messieurs Christophe Bacholle et Jean-Claude Ruysschaert 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 a 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 certain d'entre eux, été sollicités dans le cadre de la concertation de 2019 pour son l'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**
    - Affichages en gare, stations de métro et en facade de bus
    - Affichages par les Relais info services , dans les journaux locaux , en mairies
    - affichage digital sur Facebook , Twitter,LinkedIn et instagram
    - Distribution flyers
    - Diffusions de spots radio , télévision (France Bleue Nord , Metropolys),
    - **un site internet : participation.lillemétropole.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 partie 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 crées 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 certains 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 a 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 Metropolitain (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 devraient 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 a 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 inconforts 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 j'usqu'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 déposé 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 parait 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 a 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 partagés 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 nombreuse 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 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)*

°°°°°°°°°°°°°°°°°°°

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(a 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 a 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 Gl 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 pole 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 Lianes 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 Gl 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'entraine 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 a 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'echange 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 ou 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 a 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 pole multimodal et économique des gares Flandres et Europe
- Permettre un accès au centre ville de Lille
- Etre 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 pole 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 pole 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 minimun 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 coté 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 a la fin de cette décennie, sachant que la ou 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 délaisser 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 a 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)

°°°°°°°

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 etre 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.

°°°°°°°°

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).

°°°°°°°°

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.

°°°°°°°°°°

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 quand 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.

°°°°°°°°°

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).

°°°°°°°°°

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.

°°°°°°°°°°

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 :

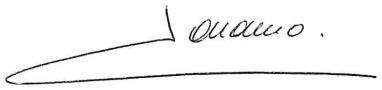
Article 1 : Il y a lieu d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-9.

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 :

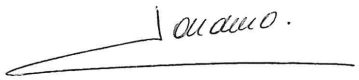
Article 1 : Il y a lieu d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-9.

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 RUYSSCHAERT 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 projetet 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		
1. Préciser la localisation la faisabilité et les conditions de desserte des parkings relais liés à un choix de terminus de ligne		
2. Il est demandé à SNCF réseau de préciser le calendrier prévisionnel de mise en œuvre d'un nouveau schéma express métropolitain		
3. Il est demandé a la MEL, de justifier par une étude de trafic l'opportunité d'un tramway sur le tronçon Seclin Wattignies		
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).		
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.*		

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 .		

Annexe 2 : Questions et réponses des contributions de la plateforme participation citoyenne

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Wattrelos pertinence du tracé ?	Bjr. Je ne comprends pas le tracé prévu sur Wattrelos, car il n'y'a que 5 arrêts qui passent rue Mendes France où il y a peu d'habitation d'un côté, et des champs, cimetière et pcuk de l'autre côté ainsi que la déchetterie prevue. Après avoir attendu si longtemps, pourquoi le tracé ne passe t'il pas par des zones denses, n'est ce pas là la vocation du tram? Avec le tracé prévu, peu d'impact et peu fréquentation sur Wattrelos. queldommage. Wattrelos est tt de même une commune importante de la MEL	Bonjour, Nous prenons note de votre préférence pour la variante desservant Wattrelos par la rue Carnot, plus centrale, et cela malgré des impacts effectivement plus importants sur les usages actuels.
Le tracé et les variantes	Aéroport Lille lesquin	Rien pour desservir l'aéroport?	Bonjour, La desserte en transports en commun de l'aéroport est aujourd'hui assurée d'une part par une navette directe toutes les heures par autocar au départ de Lille Flandres (tarif 10€ A/R, trajet en 20 minutes suivant les conditions de trafic) et d'autre part par la Ligne de bus 68 Ilévia depuis le métro 4 cantons avec une fréquence de 20 à 30 minutes en heures de pointe (trajet en 17 minutes).
Le tracé et les variantes	Terminus tram Hem	Le projet est-il définitif ? Quel serait le terminus de cette ligne côté Hem? La lionderie? La grand Place ? Autre ? Est-ce que les Hemoises et Hemois seront consultés sur ce point ?	Bonjour, Le projet n'est pas définitif, la phase de concertation en cours a précisément pour but de recueillir l'avis du public sur les variantes de tracé. Le tracé de référence prévoit un terminus dans le secteur de la Blanchisserie. La variante, en extension du tracé, vise le centre-ville de Hem, la réflexion se porte essentiellement sur un terminus sur la Grand Place, centre de gravité avec notamment la salle culturelle du Zéphyr en empruntant principalement la rue Jules Guesde dont la largeur conduit à interroger les usages. Aussi vous pouvez vous exprimer sur ce site sur votre choix préférentiel concernant le terminus à Hem.
L'aménagement de l'espace public	Tracé vers le centre de Hem ?	Le tracé vers le centre de Hem me paraît être une excellente initiative et permet davantage de mobilité douce et permet davantage de désenclavement de la "partie nord" vers la "partie sud" de la ville. En revanche je m'interroge sur le tracé notamment rue Jules Guesdes qui paraît fort étroit. Arriverez vous à faire cohabiter Tram/voiture/vélo/stationnement pour les commerces et habitations sur cette route ?	Bonjour, Nous prenons note de votre préférence pour la variante d'extension du tracé vers le centre de Hem. Du fait de la largeur limitée de la rue Jules Guesde, d'autres tracés ont été étudiés pour rejoindre le centre sans offrir de meilleure alternative. Le tracé par la rue Jules Guesde est le plus direct, il s'inscrit dans une rue au bâti continu ce qui lui confère une meilleure desserte des habitants. Il est également celui qui s'inscrit le mieux dans les projets urbains programmés et qui dessert au mieux les principaux équipements de la ville. La largeur de la rue est d'environ 15m aussi l'insertion dans cette rue imposera des choix sur les fonctions urbaines à maintenir. Il pourrait par exemple être envisagé une mise en sens unique de la circulation dans cette rue qui permettait de garantir l'accessibilité des riverains par un système de boucles de circulation tout en offrant au tramway une priorité satisfaisante. La poursuite des études permettra de définir les fonctions retenues pour cette rue.
La concertation / l'information auprès des usagers	Tracé Tourcoing, Promenade, ...	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.	Bonjour, Nous prenons note de votre préférence pour la variante par la rue de la Croix-Rouge, des Piats et l'avenue Lafayette, cela malgré les contraintes d'insertion dans ces rues.
Le tracé et les variantes	Prolongation vers la Belgique	Annoncée par le 1er Ministre Jean Castex, la prolongation de la ligne vers la Belgique n'est plus à l'ordre du jour.. ? Ce qui permettrait pourtant, de bénéficier de fonds européens et faciliterait la vie des frontaliers (employés, scolaires) , très nombreux, soit pour desservir Mouscron - Herseaux - Estaimpuis, ou la correspondance vers Tournai par le train notamment pour les étudiants !	Bonjour, Nous prenons note de votre préférence pour la variante assurant la jonction avec la Belgique, conditionnée par le tracé du tramway dans le secteur de Wattrelos.
Le tracé et les variantes	Pont du sartel Coéxistence Voiture et tram?	Bonjour, le trajet du tramway passe par le pont du sartel , qu'est il prévu? voies de tram et une voie de chaque coté pour les véhicules? Pourquoi les arrets sur wattrelos ne sont pas indiqués sur les schémas de la ligne?	Bonjour, Au stade d'avancement du projet sont définies les propositions de tracé mais les insertions détaillées ne sont pas encore déterminées précisément. Elles feront l'objet d'études approfondies ayant pour objectifs d'assurer un niveau de priorité aux transports en commun (BHNS et Tramways) ainsi qu'une fiabilité des horaires en réduisant au maximum les aléas de circulation. L'insertion sur le pont du Sartel suivant la configuration que vous évoquez constitue une solution tout à fait plausible. Concernant la position des stations sur Wattrelos, des localisations sont proposées dans le dossier de concertation pour le tracé de référence en tramway sur le boulevard Pierre Mendès France. Pour le tracé en variante en BHNS sur la rue Carnot, les stations pourraient reprendre sensiblement la position des arrêts actuels de la Liane 3.
La mobilité	Stop au "charme" de l'ancien	Il est très dommage que notre tramway, qui était précurseur soit devenu obsolète en comparaison des tramways que nous pouvons voir dans des villes telles que Paris, Marseille, Nantes... Ceux ci sont tellement plus calme, doux, ils semblent glisser sur la chaussée. Habitant le long d'une voie de tram je peux témoigner de la gêne sonore et des murs qui tremblent à chaque passage. Pour ne pas devenir la risée de la France avec notre vieux tramway il faudrait revoir les rails et les moderniser.	Bonjour, Sur les lignes de tramway du Mongy existantes, il est prévu d'ici 2025 un remplacement du matériel roulant, une amélioration de son exploitation et de l'accessibilité des stations. Sur les nouvelles lignes de tramway, le matériel roulant envisagé sera un matériel moderne disposant des derniers développements technologiques en termes de confort pour les usagers et de réduction des nuisances sonores. Au-delà des rames, les dispositions techniques relatives à l'infrastructure de la plateforme du tramway et à la pose des voies ont également évoluées avec notamment la pose de voie ferrée sur dalle flottante pour limiter les vibrations. Les rails totalement englobés dans le revêtement de plateforme diminuent très fortement le bruit comparativement aux rails "à l'air libre" que nous connaissons sur la plupart du parcours du Mongy.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Créer un arrêt chaussée Galilée pour desservir le métro Sébastopol	On s'apprête à répéter l'erreur qui a été commise avec le métro qui ne desservait pas la gare de Tourcoing : le tram ne desservira pas le métro Sébastopol alors qu'il passera chaussée Galilée, derrière Booking, à 100 mètres du métro. Les usagers qui voudront faire une correspondance devront parcourir 400 mètres à pied entre le futur arrêt de tram de la place Semard (devant la gare) et le métro. De plus, le secteur autour de Booking se développe rapidement, il est nécessaire de le desservir !	Bonjour, Les emplacements de stations proposés ne sont pas définitifs et pourront évoluer en fonction des avis et propositions recueillis dans la concertation ainsi que lors de l'approfondissement des études. Dans le secteur évoqué, une station est placée logiquement au plus proche du parvis de la gare de Tourcoing et la suivante au niveau du square du Brouteux, cet emplacement se justifiant par une meilleure insertion dans la rue de Roubaix. De ce fait, la longueur entre ces stations est de l'ordre de 600 mètres. Une station intermédiaire placée dans la chaussée Galilée, dont vous signalez à juste titre l'importance, se trouverait ainsi à 300 mètres environ de chacune de ces stations ce qui est relativement peu pour ce type de transports, sans être cependant exceptionnel. L'intermodalité constitue un élément important dans la conception de ces nouvelles lignes et cette suggestion sera approfondie lors des études à venir.
L'aménagement de l'espace public	Améliorer les liaisons piétonnes et cyclables pour (re)connecter Neuville-en-Ferrain au terminus du tramway et à Tourcoing	'- Création d'un chemin le long de la M639 depuis la rue des Fromets & amélioration de la voie verte existante qui longe l'A22 (entre la rue des Fromets et la rue d'Halluin), pour relier le centre de Neuville au terminus du tram - Amélioration du chemin piéton entre la rue Schuman et le square Guynemer - Création d'une voie verte longeant la M639 (de chaque côté) pour accéder à Tourcoing - Création d'un escalier d'accès à Promenade de Flandre depuis l'intersection route de Roncq-rue Eiffel	Bonjour, Plusieurs propositions sont formulées dans le dossier de concertation concernant la localisation du terminus de la ligne avec, dans le tracé de référence un terminus au croisement de la rue Schuman et du boulevard des Hauts-de-France et, une proposition de variante avec un terminus au centre-ville de Neuville-en-Ferrain. Dans le tracé de référence, la station située au carrefour entre la rue Schuman et du boulevard des Hauts-de-France a vocation à desservir le centre-ville de Neuville-en-Ferrain, aussi l'arrivée du projet de tramway devra être accompagnée par le traitement des liaisons cycles et piétonnes entre le centre-ville et la station. Le long du tracé du tramway sur la M639 un aménagement cyclable est d'ores et déjà envisagé. Nous vous remercions et prenons note de vos propositions qui seront étudiées par la Métropole Européenne de Lille (MEL) dans la poursuite des études en collaboration avec la ville de Neuville-en-Ferrain et les partenaires locaux.
L'aménagement de l'espace public	Liaison piétonne et cyclable entre le CIT de Roncq et le tramway (axes M191-M639)	La requalification de l'axe M639-M191 et de l'échangeur autoroutier n°17, sur le modèle de ce qui a été fait pour l'échangeur des Prés à Villeneuve d'Ascq, permettrait d'assurer une liaison piétonne et cyclable directe et continue entre Halluin-Triselec, Roncq-CIT, Neuville-en-Ferrain (tram) et Tourcoing (derrière Brico Dépôt). Ainsi, les nombreux emplois du CIT se trouveraient à 20 min à pied/ 7 min à vélo du terminus du futur tram.	Bonjour, Votre proposition permet d'élargir la zone d'influence du tramway en favorisant les rabattements des piétons et des deux-roues vers ce nouveau mode. Elle entre donc tout à fait dans les objectifs de notre projet. Cette proposition sera considérée avec attention lors de la poursuite des études en collaboration avec les partenaires locaux.
La mobilité	Stationnement vélo sécurisé au métro-tram Pont de Neuville et au terminus du tram à Neuville	Le stationnement vélo sécurisé avec contrôle d'accès est déjà bien développé avec les nombreux abris à vélos llévia. Il faudrait en installer au niveau du terminus du tram et à la station de métro-tram Pont de Neuville afin que les neuvillois, les roncquois, les tourquennois, les employés des environs, etc etc. puissent laisser leur vélo attaché toute la journée ou la nuit sans craindre le vol ou les dégradations.	Bonjour, Votre proposition s'inscrit tout à fait dans les principes que la Métropole Européenne de Lile souhaite développer dans ce projet. En élargissant la zone d'influence des stations, les aménagements pour les vélos viendront conforter le rôle structurant de cet axe de transport.
Le tracé et les variantes	Du Pont de Neuville vers Menin	Le tracé alternatif pour Neuville en Ferrain est plus pertinent notamment pour penser les déplacements à plus long terme. Il prend plus de sens encore si on l'envisage pour prolongement vers Halluin puis jusqu'à la gare de Menin.	Bonjour, Nous prenons note de votre préférence pour la variante de tracé avec un terminus au centre-ville de Neuville-en-Ferrain. Les projets de tramway soumis à concertation sont issus des liaisons actées dans le Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) de la métropole. Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT, adoptée lors du Conseil Métropolitain du 28 juin 2019. Le projet schéma prévoit ainsi la création d'une liaison en tramway Neuville-en-Ferrain - Tourcoing - Roubaix - Hem. Les nouvelles lignes de tramway ne répondent pas seules à l'ensemble des besoins de mobilité. Aussi une réflexion sera menée dans la poursuite des études afin de réorganiser le réseau bus à l'horizon de la mise en service de la ligne de tramway afin de pouvoir rabattre efficacement vers ces lignes structurantes dans l'objectif d'un maillage du réseau de transports collectifs.
Le tracé et les variantes	Prolongement Ligne Tram R vers Wattrelos & rénovation lignes T & R	Le scénario qui prévoit le prolongement de la ligne de Tram R existante pour relier l'Eurotéléport à Wattrelos semble le + intéressant (pas de rupture de charge). Les docs présentés ne précisent pas si les 2 lignes de tram existantes vont faire l'objet d'une rénovation concomitante à la réalisation des nouvelles lignes. J'espère que oui. Il faudrait une ligne de bus qui relie les stations Tram Parc Barbieux à Gd Cottignies via Croix mairie et croix centre (prolongement / fusion lignes 36 & 11).	Bonjour, Nous prenons note de votre préférence pour la variante d'exploitation prolongeant la ligne R du tramway. Cette variante permet notamment d'alléger la présence du tramway à Eurotéléport en remplaçant deux terminus par une ligne passante dans un site où la place des transports est prégnante dans l'aménagement urbain. Concernant la rénovation du Mongy, Il est notamment prévu d'ici 2025 un remplacement du matériel roulant, une amélioration de son exploitation et de l'accessibilité des stations. La réorganisation du réseau de bus en lien avec la création des nouvelles lignes fortes prendra en compte le développement du maillage du réseau, cependant la liaison évoquée apparait un peu loin de l'aire d'influence des nouvelles lignes fortes. Votre remarque est cependant transmise aux équipes en charge de l'organisation du réseau actuel.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Prolonger la ligne jusqu'à Comines	Prolonger la ligne jusqu'à Comines pour supprimer les lignes de bus et réduire l'emprunt carbone et les bouchons	Bonjour, Merci pour votre contribution. La ligne Lille - Comines relève de la Région au titre de sa compétence ferroviaire. Cette ligne n'est plus exploitée en train depuis décembre 2019 en raison de la vétusté de l'infrastructure, la liaison est désormais assurée en autocars. La desserte ferroviaire souffrait d'une offre très faible (7 services/jour fin 2019) et d'une concurrence de la desserte avec la Liane 90 (1 bus toutes les 10 à 20 minutes en heures de pointe). Le devenir de cette ligne intéresse tout particulièrement la MEL qui a sollicité la Région pour définir un projet commun sur cette ligne et son emprise, préciser son financement et son organisation, dans la suite des études d'opportunité menées en 2018/2019. Uun mode routier semble dans tous les cas le plus adapté aux besoins aux regards des fréquentations (300 voyages/jour en 2019 et un prévisionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimum des 35 000 voy/jour pour envisager l'opportunité d'un mode tramway). Les projets de tramway soumis à concertation sont issus des liaisons actées dans le Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) de la métropole. Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT, adoptée à l'unanimité lors du Conseil Métropolitain du 28 juin 2019. Le schéma prévoit ainsi la desserte en tramway de la branche Nord du pôle métropolitain Lille et sa couronne : Lille – Saint-André-lez-Lille – Marquette-lez-Lille – Wambrechies. Le rabattement des communes situées au Nord de Wambrechies, vers la branche Nord de la future ligne de tramway du « pôle métropolitain de Lille et sa couronne », à horizon de sa mise en service, en complémentarité de la desserte de la Liane 90 sera travaillé dans les études ultérieures.
L'aménagement de l'espace public	Impact des lignes de tram sur la circulation	Il serait intéressant de comprendre comment les lignes impacteront les voies, notamment sur la manière dont l'espace sera partagé entre les différents usagers de la route. Par exemple, est-ce qu'elles vont remplacées les voies occupées par les bus à niveau de service? Si oui, il y a des voies où les bus partagent la voie avec les cyclistes (ex: avenue de Verdun à Roubaix), il me semble important qu'un effort soit fait pour préserver des voies permettant aux cyclistes de circuler en sécurité.	Bonjour, Avec l'arrivée de ces nouveaux projets de transport, l'ensemble des usages de chaque portion de rue sera repensé. Il en est de même pour le réseau bus actuel qui sera réorganisé à l'horizon de mise en service de ces nouvelles lignes. En effet, très souvent, le tramway utilise une partie du tracé d'une ligne de bus existante et donc le site propre qu'elle utilise quand c'est le cas. S'il emprunte un axe voisin, cela nécessite une restructuration de certaines lignes qui peut se concrétiser par un raccourcissement ou une déviation de son itinéraire. Par ailleurs, les tramways ne répondent pas seuls à l'ensemble des besoins de mobilité. C'est bien le réseau dans son ensemble qu'il faut considérer. Les voies de bus actuelles seront donc intégrées à la réflexion de réorganisation de l'espace public. Concernant les cycles, l'objectif est bien de développer le long des futures lignes à haut niveau de service des aménagements cyclables de qualité,en privilégiant des pistes cyclables dédiées lorsque l'espace disponible le permet.
Le tracé et les variantes	Quid des riverains	Comment imaginer une ligne de Tramway rue de Roubaix à Tourcoing, tout en maintenant une voie de circulation et du stationnement pour les riverains? Quelle indemnisation est prévue pour les riverains qui vont subir des années de travaux, une dépréciation de la valeur de leur bien ainsi que les nuisances inhérentes au passage d'un tramway devant leurs fenêtres toutes les 6 minutes? Quand allons nous recevoir un courrier officiel nous informant de ce projet et nous invitant à participer ?	Bonjour, La largeur de la rue de Roubaix sur la commune de Tourcoing présente une largeur limitée mais qui permet néanmoins de garantir l'accessibilité des riverains et le fonctionnement du tramway. Des mesures seront prises pour limiter le trafic de transit, ce qui devrait conduire à réduire les nuisances sonores de cette rue actuellement très circulée (il passe actuellement 7 à 8000 voitures par jour ouvré dans cette rue). Les tramways des nouvelles lignes seront des tramways modernes disposant des derniers développements technologiques notamment en termes de confort pour les usagers et de réduction des nuisances sonores. Des dispositions techniques particulières sont également mises en place pour limiter les vibrations avec notamment la pose de voie ferrée sur dalle flottante. La concertation en cours est une première étape sur l'information du public et le recueil de ses observations et propositions. Une autre étape importante sera l'enquête publique (à horizon 2024-205) en vue de la déclaration d'utilité publique (à horizon 2025-2026). La concertation se poursuivra tout au long de la conception et de la réalisation du projet, notamment avec les riverains.
Le matériel roulant et les services en ligne et/ou en station	Et pourquoi pas un trolley-bus ?	Bonjour, je suis étonné que dans la métropole lilloise personne n'évoque jamais l'idée d'un trolley-bus. Ce mode de transport électrique, moins cher qu'un tramway et moins polluant qu'un bus à haut niveau de service (BHNS), a pourtant été relancé dans de nombreuses villes européennes. En France, une ville comme Lyon continue à le développer. Pourquoi pas chez nous ?	Bonjour, Les BHNS seront à énergie propre, dont la technologie reste ouverte et à définir (biogaz, hydrogène, batteries avec recharge en ligne ou au terminus, voire trolley) dans la poursuite des études (les tramways étant électriques depuis longtemps). La recherche d'énergie propre sera un critère de choix. Les trolleys peuvent intégrer des caténaires ou non, les derniers modèles ne présentent pas nécessairement de caténaires sur tout leur parcours et rechargent leurs batteries dans les secteurs équipés, d'autres systèmes prévoient des portiques de rechargement à certaines stations ou seulement aux terminus. Les piles à combustibles qui utilisent de l'hydrogène sont rechargées au dépôt.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	[Secteur RBX-TCG] Passage au coeur des villes et des quartiers	Malheureusement plusieurs choses regrettable sur les tracés de référence présentés. Je vais commencer par la plus choquante: Wattrelos. Honnêtement si c'est pour proposer ça, garder le budget pour ailleurs et ne faites rien. Et pourtant, je serai privilégié car le tramway va passer très près de chez mes parents... Mais là c'est pas possible. A la rigueur un tramway Express en complément de la L3 aurait été pertinent mais ce n'est pas ce qui est proposé. Le tramway doit passer par la rue Carnot et le cœur de ville (de ce qu'il en reste). D'ailleurs je propose même quelque chose de plus ambitieux, plutôt que prolonger le Mongy, pourquoi pas une nouvelle ligne Beaulieu, Wos Centre, Eurotéléport, RBX Gd Place, Gare de RBX, rue de l'Epeule, Fresnoy, Wasquehal, Centre tertiaire de Mouvaux. Du point de vue d'un wattrelosien, il permettra de proposer une alternative crédible à la voiture étant donnée qu'il pourrait ramener rapidement à la Gare de RBX et notamment du futur RER qui relie RBX à Lille en moins de 15mins. Pour le reste du tracé, il dessert au coeur des quartiers et relie des zones d'emploi à des zones de commerces et d'habitation. C'est certes très ambitieux, mais c'est ma vision d'un maillage ambitieux plutôt que de desservir des champs, des friches industrielles irreccupérables et des crématoriums... Sud de Roubaix: Le tracé alternatif est bien plus intéressant avec un passage dans la rue de Lannoy et beaucoup plus direct ! Nord de Roubaix: J'aurais aimé que le tramway s'éloigne un peu plus de la ligne de métro car on frôle le doublon. J'envisage même un passage Gare de RBX, Alma, Daubauton, Mousserie, Gare de TCG, TCG-OUEST. Le but d'éviter l'effet doublon avec la M2 qui remplit très bien son rôle de connecter RBX et TCG directement et efficacement. Tourcoing: Soit on privilégie le tracé alternatif, mais évite encore une fois de faire le tour des choses pour ne rien desservir ou de manière peu pratique... Voici un schéma de principe: https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1dXMXtzIJC3UPvLe9fAZH9yhdPtU&usp=sharing	Bonjour, Merci pour votre riche contribution qui va venir nourrir le bilan de la concertation. Pour Wattrelos, plusieurs propositions sont soumises à la concertation notamment un tracé en tramway par le boulevard Mendès France ou un tracé en Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) par la rue Carnot. Le tracé par l'axe Carnot a été étudié mais non retenu à ce stade compte tenu des difficultés d'insertion d'un système de tarnsport lourd dans la largeur des emprises publiques disponibles, de l'ordre de 15 mètres avec des rétrécissements fréquents atteignant parfois des largeurs de 9 mètres environ, qui ne permet pas d'assurer la régularité d'exploitation du système de transport et le maintien des usages (stationnement, circulation, modes actifs). Sur le secteur sud de Roubaix, nous notons votre préférence pour la variante de tracé dissocié rue de Lannoy / rue Pierre de Roubaix. Au nord de Roubaix, le doublon avec le métro ne se produit qu'au point de connexion entre les deux axes (Eurotéléport puis gare de Tourcoing) et cette possibilité d'échanges est indispensable pour offrir aux usagers une grande diversité de destinations dans la métropole. Sur Tourcoing, nous notons votre préférence de tracé par les rues de la Croix Rouge et Piats qui présentent des largeurs limitées de 9 à 12m et génèrent donc des contraintes d'insertion, de maintien des usages et d'exploitation de la future ligne de tramway.
Le tracé et les variantes	Variantes du tracé	Concernant différentes variantes du tramway Hem-Roubaix-Tourcoing : -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. -Sur le secteur Eurotéléport-Hauts-Champs, le tracé de référence (jusqu'au bout de l'avenue Motte-Salengro, p. 70) permet de desservir le Velodrome ainsi qu'un important établissement scolaire et permet une correspondance efficace avec les lignes existantes vers le centre commercial de Leers. -Sur le tracé Hauts-Champs-Hem, l'extension jusqu'au centre ville (p. 75) permet de raccorder d'importants équipements ainsi que des lieux densément peuplés. -Sur le secteur Roubaix-Wattrelos, le tracé par l'ancienne voie ferrée à Beaulieu (p. 82), non retenu, permet une desserte efficace du centre ville ainsi que du quartier Beaulieu et donc de comporter les avantages de tous les autres tracés. Des investissements substantiels sont impliqués, mais ils permettent desservir plus d'habitants, le centre commercial de Wattrelos, ainsi que le parc, de réaliser une connexion efficace avec le quartier Beaulieu par la rue Vallon, et de le relier avec le centre-ville de Wattrelos, ainsi qu'avec Roubaix et plus loin Lille. Par ailleurs, une desserte au-delà de la frontière belge avec Herseaux est à envisager, au moins à plus long terme. -Le Scénario 2 (p. 83) est préférable sur le principe, car permettant une connexion directe de Neuville et de Wattrelos avec Lille, mais aussi permettant une continuité entre Roubaix et Wattrelos. Une nouvelle ligne entre Tourcoing gare et Hem à part entière permettrait d'avoie une fréquence accrue ainsi qu'une vraie ligne transversale cohérente sur un axe Nord-Sud. Mais il faut voir l'usage qui sera fait, et adapter le scénario en conséquence.	Bonjour, Nous prenons note de vos analyses et de vos préférences pour certaines variantes, cette contribution participe à éclairer les choix qui devront être faits à l'issue de la concertation.
Le tracé et les variantes	Ne pas arrêter le Tram à Hem, le prolonger pour connecter à Villeneuve d'Ascq	Le Tram est une bonne nouvelle, mais une ligne en cul de sac n'offre qu'un intéret limité, tant pour les Hemois que pour les autres utilisateurs, notamment roubaisiens. Prolonger la ligne après Hem, pour aller connecteur à un arrêt métro sur Villeneuve d'Ascq augmenterait la versatilité de la ligne. Evidemment, la densité de population de la zone traversée n'est pas très forte, mais d'une part le prolongement favoriserait également les utilisateurs de la ligne en amont, d'autre part quand vous regardez la carte il y a un énorme trou sur toute la zone Hem- Villeneuve d'Ascq.	Bonjour, Le tramway est un transport de forte capacité, chaque rame pouvant emmener plus de 200 personnes dans des conditions normales de confort. La densité entre Hem et Villeneuve d'Ascq ne permet pas d'espérer un niveau de fréquentation justifiant le choix d'un tel système. Cependant l'intérêt d'une telle liaison est bien identifié dans le Schéma Directeur des Infrastrutures de Transport de la Métropole qui prévoit la création d'une liaison en liane optimisée (Liaison G) qui vise à renforcer le lien radial entre Villeneuve d'Ascq et sa première couronne nord-est par un moyen plus adapté au niveau de la demande.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le projet	Non au monopole Ilevia	Ilevia offre un très mauvais rapport qualité prix. Pour des raisons historiques, mais aussi des raisons de management et interventionnisme des politiques locaux. Il serait souhaitable que les nouveaux projets projets soient confiés à une société de droit privé avec indépendance de gestion : le coût horaire serait nettement plus faible (les salaires de Ilevia sont hauts, bardés de primes en tous genres, pour peu d'heures de travail effectives), et les grèves fréquentes. Ce point de vue n'est pas une tribune politique pour le privé versus le public, au contraire une prestation sur des réseaux donc gourmande en capital est plus pertinente sous le toit d'un seul opérateur, a priori public. Quand celui-ci est bon. Or ce n'est pas le cas, il faut donc faire une mise en concurrence avec une société qui ne laisse pas les politiques interférer dans sa gestion.	Bonjour, La Métropole Européenne de Lille est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). Elle détermine la politique générale de la mobilité sur son territoire et les évolutions du réseau de transports collectifs. Ilévia est le réseau de transport de la Métropole Européenne de Lille. 730 000 voyageurs sont transportés quotidiennement sur 91 lignes de bus, 2 lignes de tramway et 2 lignes de métro qui desservent 3600 points d'arrêts. Le réseau est actuellement exploité par la société de droit privé Kéolis Lille Métropole dans le cadre d'une Concession de Service Public (CSP) dont l'échéance est fixée au 31 mars 2025. Cette concession fait l'objet d'une remise en concurrence régulière. Aussi à l'horizon des mises en service des nouvelles lignes de transport, il est possible qu'une autre société exploite le réseau de la métropole.
Le tracé et les variantes	Transfrontalier	Bonjour, La ligne de tram à Wattrelos ira-t-elle finalement jusqu'en Belgique ? Si non, pour quelles raisons ? Si oui, avec quelle participation ?	Bonjour, Dans le secteur de Wattrelos, plusieurs tracés et modes de transport (Tramway ou BHNS) sont soumis à la concertation. Deux hypothèses sont présentées pour l'axe structurant : - soit par l'avenue Pierre -Mendès France permettant notamment de desservir le quartier Beaulieu, - soit par l'axe des rues Carnot et Jules Guesde permettant notamment de desservir le centre-ville de Wattrelos. Dans cette seconde hypothèse, le tracé pourrait se poursuivre jusqu'au-delà de la frontière avec la Belgique pour atteindre la gare d'Herseaux et ainsi proposer une liaison ferroviaire vers Mouscron. Si ce tracé devait être retenu, le projet deviendrait potentiellement éligible à des subventions européennes.
Le tracé et les variantes	Prise en compte des riverains	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 prevu 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.	Bonjour, Lors de la phase de construction, l'objectif de la Métropole Européenne de Lille est d'abord de limiter ou de réduire les nuisances liées aux travaux. La réglementation existante impose des normes strictes sur les nuisances (normes maximales du bruit ou des vibrations crées par les engins de chantier, limitation et traitement à la source des émissions de poussières, interdiction de rejets directs d'eaux polluées dans les emprises publiques...). Les contrats de travaux avec les entreprises de réalisation seront conçus pour aller au-delà de ces normes. L'organisation des travaux prévoira une information régulière des riverains. Des constats du bâti seront réalisés avant les travaux pour les bâtiments situés à proximité du chantier. L'accessibilité piétonne, routière et bus sera prise en compte dans les plans d'installation de chantier avec la mise en oeuvre d'itinéraires de substitution le cas échéant pour le trafic de transit. Par ailleurs un dispositif d'indemnisation des commerçants et artisans sera mis en place. Dans la conception du projet, toutes les dispositions techniques sont prises pour limiter le bruit et surtout les vibrations engendrées par le passage du tramway : tracé majoritairement rectiligne, pose de la voie sur dalle flottante à proximité des façades (par interposition entre la dalle supportant les rails et le sol d'un matériau résilient réduisant considérablement la transmission des vibrations avec un effet de – 20 dB environ), traitement particulier du rail et dans l'exploitation, entretien rigoureux du rail et des roues pour limiter les effets du contact rail-roues. La mise en œuvre de ces projets de nouvelles lignes structurantes s'accompagne d'une réorganisation du réseau de bus actuel. En effet, très souvent, le tramway utilise une partie d'une ligne existante, ou emprunte un axe voisin, ce qui nécessite une restructuration de certaines lignes qui peut se concrétiser par un raccourcissement ou une déviation de son itinéraire. Par ailleurs, les tramways ne répondent pas seuls à l'ensemble des besoins de mobilité. Une réflexion sera donc menée afin de réorganiser le réseau bus à l'horizon de la mise en service des nouvelles lignes de tramway afin de rabattre efficacement les usagers vers ces lignes structurantes. La volonté de changement des pratiques de mobilité et de partage de l'espace public conduit à questionner le stationnement sur les axes empruntés par le tramway. De nombreux axes ne présentent pas une largeur suffisante pour permettre d'y insérer l'ensemble des usages dans des conditions satisfaisantes de performance, de confort et de sécurité. La place du stationnement, comme tous les usages, sera donc systématiquement interrogée. Les réponses seront différentes suivant les contextes mais dans certains cas des suppressions de places seront occasionnées par le projet. Les études en cours permettront de recenser l'offre existante et le besoin en places de stationnement à horizon de la mise en service de ces nouvelles lignes, le besoin n'étant pas l'offre actuelle et étant à mettre au regard de l'apport du projet de transport en commun sur la réduction de la part modale de la voiture.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
L'aménagement de l'espace public	Prise en compte des riverains	Il importe d'indemniser les riverains, qui vont subir une dégradation inattendue de leurs conditions de vie : bruit, esthétique, fragilisation des habitations anciennes, suppression de voies de circulation et de places de stationnement. Qu'est-il prévu à ce titre ?	Bonjour, Lors de la phase de travaux, l'objectif de la Métropole Européenne de Lille est d'abord de limiter ou de réduire les nuisances. a réglementation existante impose des normes strictes sur les nuisances (normes maximales du bruit ou des vibrations crées par les engins de chantier, limitation et traitement à la source des émissions de poussières, interdiction de rejets directs d'eaux polluées dans les emprises publiques...). Les contrats de travaux avec les entreprises de réalisation seront conçus pour aller au-delà de ces normes. L'organisation des travaux prévoira une information régulière des riverains. Des constats du bâti seront réalisés avant les travaux pour les bâtiments situés à proximité du chantier. L'accessibilité piétonne, routière et bus sera prise en compte dans les plans d'installation de chantier avec la mise en oeuvre d'itinéraires de substitution le cas échéant pour le trafic de transit. Par ailleurs un dispositif d'indemnisation des commerçants et artisans sera mis en place. Avant le démarrage des travaux, la Métropole Européenne de Lille mène une démarche de constat du bâti. Cette démarche a pour objectif de dresser un état des lieux avant travaux des façades des bâtiments situés sur l'axe des futurs projets de transport. Un constat contradictoire est ainsi dressé en présence d'un huissier. Dans la conception du projet, toutes les dispositions techniques sont prises pour limiter le bruit et surtout les vibrations engendrées par le passage du tramway : tracé majoritairement rectiligne, pose de la voie sur dalle flottante à proximité des façades (par interposition entre la dalle supportant les rails et le sol d'un matériau résilient réduisant considérablement la transmission des vibrations avec un effet de – 20 dB environ), traitement particulier du rail et dans l'exploitation, entretien rigoureux du rail et des roues pour limiter les effets du contact rail-roues. Pour l'esthétique, le projet de tramway s'accompagne d'une requalification des espaces publics traversés contribuant ainsi à l'amélioration du cadre de vie.
Le tracé et les variantes	Rien de prévu pour Wasquehal?	Rien n'a été prévu de neuf sur le territoire de Wasquehal par exemple (et la situation doit être la même sur d'autres communes d'ailleurs, Croix, etc..) Depuis la passage entre Transpole et Ilevia, la régie Ilévia a supprimé tout un tas de lignes de bus, et aussi réduit pas mal le passage sur les lignes existantes, pour faire des économies. Résultats: dans beaucoup d'endroits de Wasquehal , c'est minimum 20 minutes à pied pour rejoindre un arrêt de métro ou de tram...Car les bus se font de plus en plus rare (au mieux, un toutes les 20 ou 25 minutes même aux heures de pointe...et encore quand il passe, car très souvent un bus "saute" sans prévenir) Impossible donc d'avoir confiance dans les transports en commun pour être à l'heure au travail, comment voulez vous que les gens délaissent la voiture pour l'écologie? Il faudrait revoir les nouveaux tracés pour desservir ces zones, ou à minima remettre des lignes de bus..	Bonjour, Les études réalisées en 2018 et 2019 et qui ont conduit au vote du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) par la Métropole Européenne de Lille n'ont pas identifié de nouvelles dessertes en mode lourd de la commune de Wasquehal. Cependant à l'horizon de la mise en service des nouvelles lignes structurantes, une restructuration du réseau bus sera mise en oeuvre pour le mettre en cohérence avec les nouvelles lignes de tramway et de BHNS afin d'optimiser les temps de parcours et de redéfinir le niveau d'offre sur chaque liaison en adéquation avec le niveau de fréquentation, actuel et potentiel.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Utilité de la ligne de tram Tourcoing centre vers la gare de Tourcoing	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", - les "nœuds" , Eurotéléport (au sud) et Pont de Neuville permettent de faire la jonction entre tous les moyens de transports, - le coût pour la création de ces 800 mètres de tram semble complétement démesuré par rapport à son intérêt ... pourquoi pas une navette électrique aux heures de pointe ? - a-t-on pensé aux riverains ? Quid des nuisances sonores, des vibrations qui font trembler les murs, les sols et les plafonds des logements ? Cette avenue va donc supporter le tramway en plus des 779 bus qui passent quotidiennement ? (chiffre impressionnant mais réel, et que l'on ne vienne pas me dire qu'il y aura moins de bus grâce au tram, ou alors à la marge !). Quid du stationnement pour les riverains ? Cordialement.	Bonjour, L'objectif de cette extension du Mongy est d'une part de relier le centre ville à la gare et d'autre part de mieux interconnecter les réseaux de transport en créant un point de connexion entre cette extension et la nouvelle ligne de tramway à la gare de Tourcoing en correspondance avec les lignes SNCF. Il s'agit ainsi d'offrir plus de destinations à chacun avec un minimum de changements de lignes et des correspondances facilitées (temps et distances) au droit d'un noeud de mobilité. La mise en œuvre de ces projets de nouvelles lignes structurantes s'accompagne d'une réorganisation du réseau de bus actuel. En effet, très souvent, le tramway utilise une partie d'une ligne existante, ou emprunte un axe voisin, ce qui nécessite une restructuration de certaines lignes qui peut se concrétiser par un raccourcissement ou une déviation de son itinéraire. Par ailleurs, les tramways ne répondent pas seuls à l'ensemble des besoins de mobilité. Une réflexion sera donc menée afin de réorganiser le réseau bus à l'horizon de la mise en service des nouvelles lignes de tramway afin de rabattre efficacement les usagers vers ces lignes structurantes et d'offrir une bonne complémentarité des lignes entre elles et avec les lignes structurantes. Cette restructuration n'est aujourd'hui pas déterminée, elle fera l'objet d'étude et de concertation au fil de l'élaboration du projet. Il est cependant raisonnable de penser, même si ce n'est à ce stade qu'une hypothèse, que, par exemple, la Liane 8, qui fait un détour depuis la gare vers le centre-ville, adoptera un trajet plus direct ; à elle seule, la suppression de ce barreau conduirait à la diminution de 324 services quotidiennement sur l'avenue Gustave Dron, car cette ligne emprunte l'axe par un aller-retour dans les deux sens, soit 4 x 81 services par jour. De plus, cette disposition pourrait permettrait de réduire l'emprise du pôle bus du centre-ville, tout en améliorant la qualité de service pour les usagers. La volonté de changement des pratiques de mobilité et de partage de l'espace public conduit à questionner le stationnement sur les axes empruntés par le tramway. De nombreux axes ne présentent pas une largeur suffisante pour permettre d'y insérer l'ensemble des usages dans des conditions satisfaisantes de performance, de confort et de sécurité. La place du stationnement, comme tous les usages, sera donc systématiquement interrogée. Les réponses seront différentes suivant les contextes mais dans certains cas des suppressions de places seront occasionnées par le projet. Les études en cours permettront de recenser l'offre existante et le besoin en places de stationnement à horizon de la mise en service de ces nouvelles lignes, le besoin n'étant pas l'offre actuelle et étant à mettre au regard de l'apport du projet de transport en commun sur la réduction de la part modale de la voiture.
Le tracé et les variantes	Enfin un Tram à Wattrelos, mais ...	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 Watterelos , 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 parait 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 ...	Bonjour, Merci pour votre contribution qui met effectivement en exergue la problématique soulevée dans le dosier d'un passage dans le centre par l'axe Carnot, contraint par des largeurs restreintes générant des impacts sur les usages, ou d'un passage sur des emprises plus généreuses sur l'axe Mendès France mais plus éloigné du centre-ville. Les potentiels à desservir strictement sur l'axe Mendès-France sont inférieurs à ceux sur l'axe Carnot - Jaurès - Lebas - Guesde. L'axe Mendès-France trouve son intérêt principalement dans ses deux extrémités : il y a de forts potentiels à l'ouest côté Roubaix (boulevard Beaurepaire) ainsi que dans le quartier Beaulieu à l'est. La ligne serait courte, de l'ordre de 5 km, ce qui limite la dépense d'investissement. La fréquentation attendue est suffisante pour la justification d'un tramway. Une variante prévoit de remonter de Beaulieu en direction du centre-ville par la rue Vallon jusque potentiellement le nouveau quartier de l'Hippodrome, sans toutefois desservir la mairie. La prise en compte des différents usages (dont le stationnement) et les choix de priorisation de ceux-ci participent aux décisions de l'insertion d'un transport structurant, tant sur Mendes France que sur Carnot.
	Trace et ses variantes	Bonjour, Serait il possible d avoir un tram ou métro reliant Halluin au métro pont de neuville ?et pourquoi pas également Halluin /roncq/bondues /lille ? Halluin est peu desservi par les transports en commun(uniquement des bus et peu fréquent) A aujourd'hui : compter presque 1h pour faire Halluin lille. Cela permettrait de prendre plus facilement les transports en commun. Desengorger l A22 qui est saturée. Cordialement,	Bonjour, Les études réalisées en 2018 et 2019 et qui ont conduit au vote du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) par la Métropole Européenne de Lille n'ont pas identifié l'axe que vous décrivez comme support du réseau structurant. Cependant à l'horizon de la mise en service des nouvelles lignes structurantes, une restructuration du réseau bus sera mise en oeuvre pour le mettre en cohérence avec les nouvelles lignes de tramway et de BHNS afin d'optimiser les temps de parcours et de redéfinir le niveau d'offre sur chaque liaison en adéquation avec le niveau de fréquentation, actuel et potentiel. Par ailleurs, le Schéma Directeur des linfrastructures de Transport (SDIT) identifie d'ores et déjà une optimisation de la Liane 4 entre Tourcoing et sa couronne Nord-Ouest (Liaison B - Tourcoing-Roncq-Halluin) et une réflexion dur une liaison express de grande rocade entre Armentières et Tourcoing desservant la vallée de la Lys (Liaison A - Armentières-Comines-Halluin-Tourcoing).

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Réutiliser les anciennes voies ferrées pour desservir Roubaix et Wattrelos	Au niveau de l'ancienne gare du Pile à Roubaix, une ligne de chemin de fer traverse les quartiers sud de la ville et rejoint Blanchisserie, le terminus prévu. Pourquoi le tramway ne l'emprunterait-il pas sachant que ces voies sont prévues pour accueillir du transport ferroviaire, sans virage et avec des franchissements ? Cela permettrait notamment d'éviter de déplacer des canalisations (longs travaux), aurait un faible impact sur les riverains, serait très économique, et l'on pourrait même envisager le report des coûts prévus vers de futures extensions. Le tracé prévu à Roubaix prévoit en effet de remplacer du site propre bus notamment au niveau des Trois-ponts ou des Hauts-champs. Ne vaut-il mieux pas laisser l'existant (déjà insuffisant dans la MEL) et créer une nouvelle desserte qui relie en plus certains quartiers denses de Lys-lez-Lannoy, ville pour l'instant exclue du projet ? On pourrait ainsi desservir la gare du Pile, Carihem (derrière les Trois-ponts), le Vélodrome, l'Agora, l'ancienne gare de Lys, Longchamps et enfin Blanchisserie avec une extension possible vers le centre d'Hem. Le tracé serait direct depuis le boulevard Beaurepaire, et prendrait ainsi bien moins de temps que l'actuel tracé, ce qui fait une bonne concurrence à la voiture et l'autosolisme. Concernant Wattrelos, le tracé serait similaire mais emprunterait l'ancienne emprise ferroviaire au niveau du Beck (après le Sartel et son possible SMR). Il partirait en direction du centre-ville avec la desserte de la rue Carnot et de ses commerces, celle de l'ancienne gare de Wattrelos en plein centre-ville, puis vers le parc du Lion avec notamment le nouveau quartier de l'Hippodrome. Il filerait ensuite vers Beaulieu par le Vallon. Voici plusieurs cartes pour mieux comprendre cette proposition. https://drive.google.com/drive/folders/1C2a74Ds08J4WKguk0o_hq1ag6qiVyTAr?usp=sharing	Bonjour, Le tracé que vous décrivez présente un intérêt du fait de la disponibilité des emprises et de leur configuration, qui se prête potentiellement bien avec la réalisation d'un axe de type tramway. La comparaison avec les autres options possibles montre cependant que ce tracé s'inscrit en général dans des zones à faible densité d'occupation actuellement et que cette situation n'était pas amenée à évoluer à moyen terme. C'est donc l'intérêt socio-économique (globalement la desserte, le potentiel et le coût) qui a prévalu dans le choix de l'itinéraire de référence, même si celui-ci peut présenter des contraintes parfois plus importantes. L'arrivée d'un BHNS ou d'un tramway sur des axes avec la présence de sites propres existants et de lignes de bus / Lianes doit être vue comme une "montée en gamme" de l'offre existante (confort, capacité, régularité, qualité de l'espace public et des stations notamment).
Le tracé et les variantes	Hem dans la métropole	La M700 venant de Wattrelos, Leers vers Villeneuve d'Asc 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 ?	Bonjour La continuité et la densité urbaine entre Roubaix et le nord de la commune de Hem justifient la réalisation d'un axe structurant. La fréquentation actuelle des trois Lianes qui opèrent sur tout ou partie de cette liaison le démontre bien. Cette liaison peut aussi être prolongée jusqu'au centre de Hem (variante) pour offrir un lien entre les deux parties nord et sud de la commune. Les prévisions de fréquentation réalisées au cours des études en confirment également l'intérêt. La liaison vers Roubaix pour les Hémois leur ouvre également l'accès au métro ligne 2 et au Mongy. La liaison que vous décrivez vers Villeneuve d'Ascq fait l'objet d'une autre étude dans le SDIT (liaison G, envisagée en Liane optimisée), l'amélioration de ce lien ne s'opposant pas à la liaison vers Roubaix.
	Connexion à la Gare de Mouscron	Étendre le tramway à la gare de Mouscron Nous proposons de prolonger la ligne de tramway en Belgique vers la gare de Mouscron et, à long terme, de continuer jusqu'à Herseaux et de revenir à Wattrelos pour se connecter également à Roubaix. => Montrer ce que signifie l'Europe dans la vie quotidienne Déjà dans la stratégie de 2014-2020, l'Eurométropolis (Lille, Courtrai et Tournai) a défini la mobilité et un système de transport intégré comme l'un de ses objectifs principaux. La 3e l'ambition sur la mobilité prévoit même de "créer un réseau de pôles d'échanges sur l'axe Lille-Courtrai : renforcement des pôles intermédiaires (Mouscron, Tourcoing, Roubaix) en améliorant les liaisons entre la gare de Mouscron et les zones d'activités régionales,...". Lorsque les nouvelles lignes de tramway seront opérationnelles d'ici 2040, cela fera 25 ans que ces objectifs ont été définis et une métropole européenne doit penser des liens transfrontaliers - encore plus aujourd'hui. Le financement européen nécessitant généralement des participants de deux pays, une telle extension pourrait donc également bénéficier d'un financement supplémentaire au niveau européen des deux côtés de la frontière. La Métropole pourrait même s'appuyer sur les résultats de Connect2CE d'Interreg et voir comment les autres pays en Europe développent leurs systèmes de transport public transfrontaliers. Prenons l'exemple d'une autre Eurométropole - Strasbourg - pour constater les effets positifs des transports publics transfrontaliers. Depuis 2017, Strasbourg et Kehl en Allemagne sont reliées par le tram et déjà en 2018, le tram a été considéré comme un véritable succès par le public et les médias en transportant 5500 voyageurs par jour et 7000 voyageurs le week-end. Aujourd'hui, Tourcoing n'est pas Strasbourg et Mouscron n'est pas Kehl, mais imaginons une région transfrontalière dynamique similaire dans la Métropole Européenne de Lille d'ici 2040 - en traversant la frontière depuis les stations "Eurométroplis" à "Transfrontaliere". => Créer des opportunités économiques tout en réduisant le trafic et la pollution Mouscron est la zone le plus dense peuplée dans l'ouest de la Wallonie et les études de l'INSEE en 2014 et de la MEL en 2016 constataient déjà des déplacements quotidiens importants depuis Halluin, Tourcoing et Wattrelos vers la Belgique (l'autre sens n'a pas été mesuré). Un tramway reliant les gares de Tourcoing et de Mouscron à la fois avec un service plus régulier que les ~45 min actuellement exigées par le TER et des horaires de services plus longs serait une occasion pour les habitants des communes autour de Tourcoing et en Belgique d'utiliser le tramway comme trajet quotidien vers le travail plutôt que la voiture. De même pour les événements culturels - qu'il s'agisse d'un concert au Zénith, d'un match au stade Mauroy ou d'étudiants souhaitant passer une soirée à Lille - se rendre en voiture à la Métropole est aujourd'hui le seul moyen faisable, même avec le risque à être coincée dans des bouchons. Avec un tramway desservant les gares de Mouscron et Tourcoing ainsi que l'accès au métro de Roubaix Euroteleport, la métropole et sa scène culturelle deviennent beaucoup plus accessibles pour la population transfrontalière. Apporter des alternatives à la voiture dans la Métropole est essentiel pour répondre à nos ambitions en matière de mitigation du changement climatique. Alors que la Métropole s'arrête à la frontière, les habitant.e.s de la région se déplacent librement. Un système de transport public qui en tient compte de cette réalité permettra de réduire les déplacements en voiture, la congestion et la pollution et donc d'augmenter la qualité dans la métropole et la Eurométropolis. La contribution sur notre site : https://www.voltfrance.org/lille/participer/Concertation-MEL/Etendre-le-tramway-a-la-gare-de-Mouscron Sources : * Stratégie Eurométropolis 2014-2020 - https://assets.volteuropa.org/2022-03/FR-Document-Lille-Strategie-Eurometropolis-2014-2020.pdf * Interreg - Projet Connect2CE - https://ec.europa.eu/regional_policy/en/newsroom/news/2022/02/02-03-2022-connect2ce-facilitates-cross-border-transport-thanks-to-interreg-central-europe * Tram Strasbourg - Kehl - https://www.francebleu.fr/infos/transports/tram-strasbourg-kehl-un-apres-le-lancement-le-succes-se-confirme-1525275059 * Population de la Wallonie - https://www.iweps.be/indicateur-statistique/densite-de-population/ * INSEE - Flux domicile-travail dans la MEL (2014) https://www.insee.fr/fr/statistiques/3584128 * MEL - Enquête déplacements 2016 - https://assets.volteuropa.org/2022-03/FR-Document-Lille-Etude-Mel-Deplacements.2016.pdf	Bonjour, Les tracés proposés dans la concertation en cours envisagent bien pour l'axe structurant par l'axe Carnot - Jaurès - Lebas – Guesde une poursuite jusqu'en Belgique pour atteindre la gare d'Herseaux et ainsi proposer, via une correspondance avec la ligne ferroviaire, un accès à Mouscron. La commune de Mouscron est d'ailleurs associée à la démarche d'études en cours. Pour intéressante qu'elle soit au plan symbolique pour l'Eurométropole, cette desserte concerne actuellement une densité de population et d'équipements sur le secteur d'Herseaux relativement faible et il n'y a pas présentement des projets urbains susceptibles de modifier substantiellement cette situation à moyen et long terme. La fréquentation actuelle de la ligne MWR s'établit à 1 100 voyageurs par jour ouvré. Les flux majoritaires concernent la liaison entre Roubaix et Wattrelos. 40 % environ des voyageurs franchissent la frontière. Cette liaison est donc à comparer avec d'autres choix de dessertes structurantes dans le cadre de l'analyse de la concertation et des critères socio-économiques.
La mobilité	Fin du désenclavement Houplin Ancoisne	Si Seclin et la N41 semblent desservis par les trajets proposés de futurs tramways, ne pas oublier d'y faire connecter via des " petites navettes" les communes isolées entre ces axes ex : HOUPLIN ANCOISNE - LE BAC, (seulement 7,5 km du CHRU) . Prévoir pour parvenir à ces lignes nouvelles des connections transverses de fréquence adaptée et éviter l'usage de la voiture pour rejoindre une station, une gare ou un métro, voire une autre ligne de bus . A ce jour -quand le village est desservi- quasi pas de transport public en matinée ou AM et difficile de rejoindre le centre de LILLE pour 12h sauf en partant 3h plus tôt.	Bonjour, A l'horizon des mises en service des nouvelles lignes de tramway et de BHNS, une réflexion sera menée afin de réorganiser le réseau bus dans une vision de rabattement vers les lignes structurantes et de complémentarité de maillage des transports en commun.
La mobilité	Création d'une piste cyclable parallèlement au rail du tramway	Il faut impérativement parallèlement au tracé du tramway créer une piste cyclable	Bonjour, La prise en compte des continuités cyclables et la qualité des aménagements modes doux constituent des objectifs assignés par la Métropole Européenne de Lille au projet d'aménagement des lignes de transport structurantes.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Un projet trop éloigné des attentes habitants du secteur de Hem	De nombreux habitants de Hem (mais aussi de Toufflers, Lannoy, Ly lez Lannoy) travaillent sur Villeneuve d'Ascq (Haute Borne ou Pilaterie) ou sur Lille. Il existe aussi de nombreux étudiants qui étudient sur la cité scientifique à Villeneuve d'Ascq ou sur Lille. A ce jour aucune offre correcte de transport en commun ne permet à ces habitants de se rendre de manière simple et pratique sur leur lieu de travail ou sur leur lieu d'étude universitaire. Il existe une simple ligne de bus express entre Hem et Villeneuve d'Ascq avec quelques bus uniquement aux heures de pointe et pas le week-end ou une ligne 34 qui rejoint Hem à Pont de Bois en plus de 35 minutes (au lieu de 15 min en voiture). Ce projet de tramway ne répond donc pas aux attentes des habitants. EN effet du fait d'un cruel manque de transport en commun sur Hem, mais également les villes alentours (Lys lez Lannoy, Lannoy, Toufflers, Leers...) les routes sont surchargées, alors qu'il y a de plus en plus de construction de logements sur ces secteurs. EN tant qu'usager on constate bien que les routes sont bien plus chargées entre Hem et Villeneuve d'Ascq et Lille qu'entre Hem et Roubaix... Il faudrait donc prolonger le tramway vers la station les Près ou Jean Jaures, sinon cette ligne a peu d'intérêt pour la plupart des habitants. Si cette solution est trop couteuse, il faudrait une ligne à haut niveau de service (toutes les 15 min),De Leers à la station de métro les Près (comme la ligne express) mais toute la journée (peut-être une fréquence de 30 min hors heure de point et week-end pourrait suffire) et une autre ligne de bus qui rejoint Hem (et non simplement à partir de Forest sur Marque) au métro 4 cantons (pour les étudiants et pour les personnes qui travaillent à la Haute Borne). AInsi, il ne faut pas oublier toutes les villes moyennes (Hem, Lys Lez Lannoy...) qui sont souvent oubliées dans les projets de transport en commun. C'est un vrai enjeu notamment avec la flambée du prix de l'essence. Enfin, il est prévu que la MEL entre en zone ZFE , et donc, comment vont faire les habitants pour circuler lorsqu'ils ont une vignette crit'air 3/4/5 pour aller travailler, quand ils n'ont pas les moyens d'acheter un véhicule plus propre, mais qu'ils n'ont pas non plus la possibilité d'aller travailler en transport en commun sur Lille ? Il faut donc revoir ce projet ou proposer d'autres alternatives rapidement.	Bonjour, La continuité et la densité urbaine entre Roubaix et le nord de la commune de Hem justifient la réalisation d'un axe structurant, la fréquentation actuelle des trois Lianes qui opèrent sur tout ou partie de cette liaison le démontre bien. Cette liaison peut aussi être prolongée jusqu'au centre de Hem (variante) pour offrir un lien entre les deux parties nord et sud de la commune. Les prévisions de fréquentation réalisées au cours des études en confirment également l'intérêt. La liaison vers Roubaix pour les Hémois leur ouvre également l'accès au métro ligne 2 et au Mongy. La liaison que vous décrivez vers Villeneuve d'Ascq fait l'objet d'une autre étude dans le SDIT (liaison G, envisagée en Liane optimisée), l'amélioration de ce lien ne s'opposant pas à la liaison vers Roubaix. Les communes de Hem, Toufflers, Lannoy, Ly s-lez-Lannoy bénéficient actuellement d'une desserte par de nombreuses lignes de bus, notamment par les Lianes 3, 4 et 8. Dans le cadre de la réalisation des projets du SDIT, le réseau de bus sera restructuré, de manière à bien mettre en cohérence les réseaux bus-tramway-BHNS et métro et élargir la zone d'influence des axes structurants notamment par rabattement sur des pôles d'échanges fonctionnels et accueillants.
La concertation / l'information auprès des usagers	Nuisances riverains	Qu'en est-il des nuisances pour les riverains : Bruit Vibrations Stationnement des véhicules des riverains (rue Carnot à saint André) Merci de répondre avec honnêteté et sur des arguments scientifiques	Bonjour, Lors de la phase de construction, l'objectif de la Métropole Européenne de Lille est d'abord de limiter ou de réduire les nuisances liées aux travaux. La réglementation existante impose des normes strictes sur les nuisances (normes maximales du bruit ou des vibrations crées par les engins de chantier...). Les contrats de travaux avec les entreprises de réalisation seront conçus pour aller au-delà de ces normes. L'organisation des travaux prévoira une information régulière des riverains. Dans la conception du projet, toutes les dispositions techniques sont prises pour limiter le bruit et surtout les vibrations engendrées par le passage du tramway : tracé majoritairement rectiligne, pose de la voie sur dalle flottante à proximité des façades (par interposition entre la dalle supportant les rails et le sol d'un matériau résilient réduisant considérablement la transmission des vibrations avec un effet de – 20 dB environ), traitement particulier du rail et dans l'exploitation, entretien rigoureux du rail et des roues pour limiter les effets du contact rail-roues. Le passage d'un tramway crée un bruit environ équivalent au passage de 3 voitures ; il va se substituer à un grand nombre de véhicules individuels, soit par transfert modal d'une partie mais surtout par report des véhicules en transît sur d'autres itinéraires plus appropriés. Globalement, c'est donc plutôt une réduction du bruit qui est attendu. La volonté de changement des pratiques de mobilité et de partage de l'espace public conduit à questionner le stationnement sur les axes empruntés par le tramway. De nombreux axes ne présentent pas une largeur suffisante pour permettre d'y insérer l'ensemble des usages dans des conditions satisfaisantes de performance, de confort et de sécurité. La place du stationnement, comme tous les usages, sera donc systématiquement interrogée. Les réponses seront différentes suivant les contextes mais dans certains cas des suppressions de places seront occasionnées par le projet. Les études en cours permettront de recenser l'offre existante et le besoin en places de stationnement à horizon de la mise en service de ces nouvelles lignes, le besoin n'étant pas l'offre actuelle et étant à mettre au regard de l'apport du projet de transport en commun sur la réduction de la part modale de la voiture.
	Tracé et variante Neuville en Ferrain	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 entrainerait 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). Quid des transporteurs qui livrent régulièrement les nombreux commerçants de l'artère ? Et des camions d'Esterra ? De plus avec environ 200 passages de rames dans chaque sens entre 5H30 et 23H30 (à confirmer), ceci engendrerait pas mal contraintes pour les riverains. Le tram emmènerait plus de voyageurs à Promenade de Flandre qu'au centre de Neuville.	Bonjour, Nous notons votre préférence pour le tracé de référence sur le boulevard des Hauts de France pluôt que la variante par la rue de Tourcoing vers le centre ville de Neuville-en-Ferrain. Ce tracé vise à permettre la desserte d'un côté du centre commercial aujourd'hui fréquenté annuellement par 8 millions de personnes, et de l'autre du centre-ville de Neuville-en-Ferrain qui ne serait distant que de quelques centaines de mètres de la station située à proximité du carrefour Schuman - Hauts de France.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Meilleure Desserte Centre Ville HEM	Il faut mieux desservir le centre de HEM. L'idéal serait de faire une boucle à partir du tramway sur le grand boulevard arrêt villa Cavrois passant par la rue de Croix à Hem jusqu'au centre ville de Hem et desservant ensuite la rue Jules Guedes à Hem (niveau LIDL) tel que projeté sur la future ligne. A défaut, peu d'intérêt de cette extension du tramway. HEM restera une zone résidentielle avec toujours plus de circulation polluante pou desservir Lille. Le tracé imaginé au départ, sauf erreur prévoyait cela. Quelles sont les raisons de ce changement?	Bonjour, L'extension présentée dans le dossier de concertation (variante) vise à mieux desservir le centre-ville de Hem, en opérant la jonction entre le terminus du tracé de référence et la Grand Place, ce qui permet de bien relier les quartiers nord de la commune avec le centre-ville. Ce prolongement peut se réaliser avec 1,8 km d'infrastructure dans un milieu urbain relativement dense, quoique de faible hauteur bâtie du fait de la continuité de l'habitat. Ceci conduit à un projet économiquement viable. Le tracé que vous proposez présente une longueur plus importante, de l'ordre de 3,5 kilomètres et s'inscrit dans une voirie de 10 à 14 mètres de largueur, avec une forte circulation automobile. De plus, il traverse de part et d'autre de la M6D des secteurs très peu denses, voire naturels, qui n'apporteraient donc qu'une fréquentation faible, donc peu en adéquation avec la nature d'un axe fort de transports pour lequel une clientèle importante est attendue pour justifier l'investissement. La réalisation des axes structurants du SDIT sera l'occasion de penser une profonde réorganisation du réseau des lignes de bus et le tracé que vous suggérez sera intégré dans le cadre de cette réflexion.
	Impact sur la circulation et autres	Bonjour, 1. Je m'interroge beaucoup sur la capacité d'insertion de voies doubles de tramway dans certaines rues choisies. Cela voudra forcement dire un accès uniquement pour les riverains (je vois mal le trafic routier de tous les jours sur des voies de tram) et un report du trafic actuel sur d'autres axes déjà saturés (même si on peut imaginer une baisse de celui-ci mais ce n'est pas certain). 2. Des parkings relais sont-ils prévus dans certaines zones (Promenade de Flandre, Union, ... ? 3. Qui du passage du canal de Roubaix , les ponts vont devoir à nouveau être reconstruits. celui des Couteaux en sera à sa 4ème ou 5ème version depuis 30 ans , n'est-ce pas dû à un manque de vision à long terme ? Petit message pour la ligne autour de Lille : Pourquoi ne pas prévoir une branche vers l'aéroport comme bon nombre de grandes villes aujourd'hui ?	Bonjour, 1 - Effectivement certaines voies ne pourront pas maintenir leur vocation routière de transit et des modifications de plans de circulation en s'appuyant sur les axes environnants adaptés seront parfois nécessaires. Cette réorganisation de la circulation suivra quelques principes notamment : - Priorité est donnée à la réalisation d'un site propre pour le tramway ou le BHNS afin de réduire les aléas pour les milliers de voyageurs de ces lignes - L'accessibilité riveraine constitue un impératif, de même que la circulation des véhicules de secours, de sécurité, de livraison, de déménagement… 2 – Des parkings-relais sont à l'étude sur tous les axes du SDIT, ils doivent répondre à quelques règles pour être bien utilisés (disponibilité du foncier, facilité d'accès, garantie de trouver une place, tarification adaptée, proximité avec une station …). Les sites que vous identifiez font bien partie des analyses en cours. 3 – Le pont des Couteaux n'est pas sur un itinéraire aujourd'hui privilégié, il est d'ailleurs en lui-même un handicap pour le tracé qui l'emprunte car c'est un pont mobile qui, lors du fonctionnement du tramway, pourrait entrainer une irrégularité dans la marche des rames préjudiciable à la qualité du service de transports. Pour les autres ponts pour lesquels un passage du tramway est potentielllement envisagé (pont des tilleuls, ponts de l'Union et Morel sur le canal de Roubaix, pont Albert 1er), des études sont en cours pour analyser les conséquences et les reprises nécessaires pour que ces ouvrages supportent le passage du tramway : renforcement, modification du profil en long, voire en dernier ressort, remplacement. La desserte en transports en commun de l'aéroport est aujourd'hui assurée d'une part par une navette directe toutes les heures par autocar au départ de Lille Flandres (tarif 10€ A/R, trajet en 20 minutes suivant les conditions de trafic) et d'autre part par la Ligne de bus 68 llévia depuis le métro 4 cantons avec une fréquence de 20 à 30 minutes en heures de pointe (trajet en 17 minutes).
Le matériel roulant et les services en ligne et/ou en station	Tracé entre Roubaix et Wattrelos et capacité du BHNS	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 ?	Bonjour, Nous prenons note de votre préférence pour la variante de tracé par la rue Carnot pour Wattrelos. Les potentiels à desservir strictement sur l'axe Mendès-France sont inférieurs à ceux sur l'axe Carnot - Jaurès - Lebas - Guesde. L'axe Mendès-France trouve son intérêt principalement dans ses deux extrémités : il y a de forts potentiels à l'ouest côté Roubaix (boulevard Beaurepaire) ainsi que à l'est das le quartier Beaulieu. La variante par la rue Carnot a un potentiel d'usagers d'environ 900 habitants et 400 emplois supplémentaires par rapport au tracé de référence par Mendès France. Nous notons votre proposition de traiter l'axe vers Wattrelos comme une extension de la branche R du Mongy, c'est une des solutions étudiées avec attention par la Métropole Européenne de Lille et proposée dans le dossier de concertation. Concernant le choix des véhicules, il sera effectivement adapté au mieux en fonction des prévisions de trafic pour éviter d'avoir des lignes saturées quelques années/mois aprés leur ouverture.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Variante du trajet dans Hem et son terminus	Une des variantes du tracé de tramway prévoit de descendre de la Blanchisserie (ferme Braquaval, Lidl, zone d'activité...) par la rue Jules Guesde pour arriver en terminus à la grand place. Mais la rue Jules Guesde est un axe principal et relativement étroit pour y faire passer tram + voitures + velos. Cela contraindrait trop le stationnement, la circulation partagée et les riverains. Je pense qu'une piste cyclable sécurisée y serait préférable à une ligne de tram. Par contre, faire arriver le tram jusqu'à la grand place reste pertinent. Mais par où ? Il me semble plus facile de prolonger le tracé via la Blanchisserie par la rue Antoine Pinay qui dessert toute la zone d'activité des 4 vents (Dispéo, Mondial Relay...) pour ensuite rejoindre la grande place (le Zéphyr, le marché, la mairie...) via la rue Aljustrel.	Bonjour, Nous prenons note de votre contribution qui a alimenté le bilan de la concertation. Du fait de la largeur limitée de la rue Jules Guesde, d'autres tracés ont été regardés pour rejoindre le centre sans offrir de meilleure alternative. Le tracé par la rue Jules Guesde est le plus direct, il s'inscrit dans une rue au bâti continu ce qui lui confère une meilleure desserte des habitants. Il est également celui qui s'inscrit le mieux dans les projets urbains programmés et qui dessert au mieux les principaux équipements de la ville. La largeur de la rue est d'environ 15m aussi l'insertion dans cette rue imposera des choix sur les fonctions urbaines à maintenir. Il pourrait par exemple être envisagé une mise en sens unique de la circulation dans cette rue qui permettait de garantir l'accessibilité des riverains par un système de boucles de circulation tout en offrant au tramway une priorité satisfaisante. La poursuite des études permettra de définir les fonctions retenues pour cette rue.
L'aménagement de l'espace public	Garantir le partage de l'espace public au profit des modes actifs et TC	Le dossier de concertation affiche de grands principes ambitieux (prépondérance des modes actifs, nouvelle place du végétal), tout en mentionnant que « d'autres combinaisons ou priorisation des usages sont possibles » et que « rien n'est encore décidé ». Cela laisse craindre de grandes inégalités de traitement selon les communes et les préférences des maires, à l'image de ce qui existe aujourd'hui pour le stationnement ou la voirie . Pourtant, c'est partout qu'il faut encourager et permettre le report modal, et c'est le rôle de la MEL de fixer des règles communes à l'échelle de son territoire. Si les situations sont multiples, l'exigence doit être forte en tout lieu, à plus forte raison dans les territoires où l'usage du vélo et des transports en commun est le moins développé. A minima, la MEL devrait s'engager à respecter les règles du plan de déplacement urbain 2010-2020, que nous n'imaginons pas voir disparaître dans le prochain plan de mobilité au profit d'une ambition moindre : « Intégrer un principe de partage équitable de l'espace dans chaque nouveau projet de déplacements ou réaménagement d'espace public en milieu urbain avec au maximum, 50 % de l'emprise dédiée à l'automobile et au minimum 50 % dédiés à d'autres usages urbains et aux modes alternatifs. Suivant le même principe, les rues ou avenues à deux voies de circulation par sens seront dans la mesure du possible, transformées en rues à une voie de circulation par sens en allouant les espaces récupérés à d'autres modes de déplacements ou à d'autres usages urbains » Pour arbitrer le partage de l'espace public le plus rationnellement possible, il est nécessaire de s'appuyer sur plusieurs données qui malheureusement ne sont pas présentes dans le dossier : -Comment la répartition des modes de déplacement (diagnostic et objectifs) se décline-t-elle à l'échelle des différents territoires traversés ? -Le dossier de concertation mentionne 600 000 à 700 000 déplacements quotidiens supplémentaires à l'horizon 2035 : comment se déclinent-ils à l'échelle des territoires concernés ? Quelle part de ces déplacements supplémentaires et des déplacements totaux pourront être pris en charge par chacune des nouvelles lignes ? -Dans son dossier de presse sur le même projet, la MEL estime que les lignes en projet permettront d'éviter « 76 480 voitures » : comment mettre ce chiffre en rapport avec l'objectif annoncé de passer les transports en commun de 11 à 20 % de part modale et celle de l'automobile de 57 % à 40 % ? Quelle est le nombre de voiture à éviter pour atteindre cet objectif de report modal? Quel est le nombre de voyageurs/jour estimé pour chaque ligne? Concernant en particulier le vélo, la grande différence entre les lignes BHNS et celles de tramway est que les premières peuvent être mutualisées avec les cyclistes. Rappelons que cela n'est pas l'idéal, compte tenu des arrêts fréquents des bus et de leur angle mort important : en aucun cas ces couloirs mutualisés ne peuvent être qualifiés de ligne « Vélo + » . Enfin, les exemples d'aménagement présentés ne montrent, pour les rues de 17 m et de 12 m, aucun espace de stationnement, ce qui est ambitieux mais peu crédible en l'absence de politique de stationnement harmonisée au niveau métropolitain et contribuant aux objectifs du PCAET. La construction de parking relais en bout de ligne doit permettre une solution de replis aux métropolitains touchés par la suppression de place de stationnement en ville au bénéfice du passage des nouvelles lignes de transports. L'absence de réflexion sur les places de livraison, notamment, laisse penser que la MEL développera rapidement un effort sans précédent sur la logistique du dernier kilomètre en vélo, ce qui est une excellente nouvelle. La contribution complète du groupe MECS est ici : https://groupemecs.wordpress.com/2022/03/22/des-lignes-de-transports-oui-mais-lesquelles/	Bonjour, L'atteinte des objectifs de parts modales en 2035 de 20% minimum pour les TC et 39% maximum pour les automobiles est l'objet du Plan de Mobilité (PDM), qui sera soumis à la concertation dans le cadre d'une enquête publique début 2023. Ces objectifs devront être atteints d'une part par la mise en place de l'ensemble des lignes du SDIT (tramway, BHNS, lianes optimisées, liaisons express…) et d'autre part par un ensemble de mesures d'accompagnement des changements de comportement de mobilité. Ces mesures – ZFE, Ecobonus, actions sur le stationnement, aide aux ménages pour un moindre équipement automobile et un équipement en vélos, management de la mobilité, développement du covoiturage… - sont détaillées dans le PDM. Le modèle de prévision des déplacements ne permet pas d'obtenir une répartition des déplacements à l'échelle des 8 territoires de la métropole, les résultats obtenus n'attestent pas d'une précision satisfaisante. La fréquentation prévisionnelle des lignes est la suivante, elle devra être confirmée par les études à venir, selon les tracés retenus à l'issue de la concertation : • Pour le tramway du pôle Roubaix-Tourcoing : - Axe Neuville-en-Ferrain Hem : 46 000 voyages par jour (jour moyen de semaine), soit l'équivalent de la fréquentation actuelle cumulée des deux branches du Mongy - Axe Roubaix - Wattrelos : 15 000 voyages quotidiens (option tramway sur Mendès-France) à 22 000 (option Carnot – Jaurès – Lebas) • Pour le tramway du pôle Lille et sa couronne : - Axe Nord – Gares : 33 000 voyages par jour - Axe Ouest – Porte des Postes : 20 200 voyages par jour - Axe Sud (Wattignies) – Gares : 55 200 voyages par jour Concernant les vélos, seront développés le long des futures de transport en commun, des cheminements piétons et cycles qualitatifs, confortables et sécurisés, en favorisant en particulier des pistes cyclables dédiées lorsque l'emprise foncière le permet.
Le tracé et les variantes	Tramway passant par la mairie de Wattrelos jusqu'à Herseaux	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 bus, qui plus est sans site propre dans un sens, est loin de proposer une qualité de service semblable au tramway. Même avec un taux d'occupation et une vitesse de circulation élevés, il est moins performant que le tramway en termes d'efficacité énergétique globale comme d'émissions de CO2 . De plus, les observations réalisées sur différents réseaux de transport en commun montrent que, dans les métropoles comparables, le tramway a permis un report modal plus important que le BHNS (10 % contre 5 %) . Surtout, la différence est la capacité d'emport (BHNS : 800 à 2 500 passagers par heure et par sens, contre 1 500 à 10 000 pour un tramway) : le besoin et le potentiel de desserte sur l'itinéraire nord n'est pas chiffré dans le dossier de concertation : quel est-il et pourrait-il réellement être absorbé par un BHNS sans site propre ? 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.	Bonjour, La subvention de l'Etat est attribuée en considérant les dépenses réelles et fait l'objet d'un dialogue continu avec les service de l'Etat au cours de l'opération. Le projet peut subir des évolutions du fait de l'avancement des études techniques pour autant qu'il conserve les objectifs et ambitions initiaux. L'efficacité énergétique d'un BHNS sera très dépendante du mode de propulsion, ce point fait encore l'objet d'études sans qu'aucun choix ne soit retenu à ce stade. Plus que le matériel roulant, qui fait partie du système de transports, c'est bien l'ensemble du système (infrastructures et mode de fonctionnement inclus) et les ambitions qu'il porte qui seront déterminants pour l'importance du report modal ; la fréquentation attendue sur Wattrelos, pour laquelle les prévisions doivent encore être consolidées, semble se situer précisément sur la plage de recouvrement des domaines de pertinence respectifs du BHNS et du tramway, elle pourrait donc être absorbée par chacun des deux modes.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Desserte Clinquet > Roubaix / Lille	Bonjour Quelles connexions rapide prévoyez vous entre le quartier du Clinquet le long du boulevard industriel vers le métro ou le futur tramway. Je suis surpris que ce quartier reste assez éloigné des futurs trajets qui semblaient prometteur sur le principe. Pourquoi ne pas faire une boucle de tramway le long du boulevard industriel a l'instar de ce qui se fait sur le grand boulevard Tourcoing > Lille	Bonjour, Le quartier du Clinquet est aujourd'hui desservi par les lignes C8, 84, 87, les CIT 3 et 4 ainsi que par la Liane 4 qui tangente le quartier dans sa partie nord. Le quartier dispose ainsi d'une connexion forte avec le centre-ville de Tourcoing. Le programme des projets de nouvelles lignes de transport prévoit le prolongement de la branche T du Mongy du centre-ville à la gare de Tourcoing. En utilisant ce nouveau lien, il sera aisé de rejoindre la nouvelle infrastructure du tramway Neuville-en-Ferrain – Hem qui offrira d'autres destinations que celles du métro, améliorant ainsi la diffusion possible dans toute la métropole. Dans une grande métropole, du fait de la diversité et de la complexité des déplacements, il n'est pas possible de proposer toutes les destinations en direct, les correspondances sont inévitables ; elles sont d'autant plus acceptables que les modes empruntés successivement sont d'un haut niveau de service (intervalle de passage réduit, bonne vitesse commerciale, régularité et fiabilité) et que les points d'échanges proposent des aménagements fonctionnels et agréables. Dans le cadre du projet, les pôles d'échanges de la gare de Tourcoing et du centre-ville, en particulier, seront réaménagés avec ces objectifs. Enfin, à l'horizon des mises en service des nouvelles lignes de tramway et de BHNS, une réflexion sera menée afin de réorganiser le réseau bus dans une vision de rabattement vers les lignes structurantes et de complémentarité de maillage des transports en commun.
Le tracé et les variantes	Pertinence du tracé Wattrelosien? rue Carnot sinon rien	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 et de courage pour ce tramway. 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. En illustration, vous trouverez les isochrones (couverture de 7mins de marche autour d'une station de tramway) du tracé de référence du SDIT vs l'alternative centrale. zone verte: zone d'influence du tramway zone rouge: zone où le passage du tramway n'aura pas d'intérêt (friche, déchetterie, terrain vague...)	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution sur le secteur de Wattrelos qui participe au débat sur les tracés et la desserte et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
Le tracé et les variantes	Pertinence du tracé tourquennois	La boucle sur le boulevard industriel de Tourcoing est quelque peu surprenante. Certes on comprends que l'insertion du tramway sera plus aisé, mais pour quel but au final? Le tramway doit passer au coeur des quartiers et être beaucoup plus directe, comme la variante proposée. D'ailleurs en illustration, les isochrones du tracé où on voit clairement que le tracé évite soigneusement les rues commerçantes et les habitations. La forme des isochrones du tracé de référence n'est pas du tout optimale (elle doit tendre vers un cercle), ce qui montre que ce tracé sera peu attractif sur son environnement (à moins que le boulevard industriel sera transformé en véritable boulevard urbain avec commerces horeca, commerces de proximité, bureaux, logements, immeubles de min. 5 étages). Quant l'Union peut -être serait-il plus préférable de ne faire faire trop doublon avec le tracé du métro et de pénétrer dans les quartiers de l'Hommelet, de la Mousserie, des Villas avant de rejoindre la Gare. Car à terme il risque d'y avoir, métro, tramway, SEM Lillois en parallèle dans le même secteur et qui vont dans la même direction... Mais c'est vrai qu'une desserte plus fine de l'Union aurait également aussi son intérêt, si ce quartier devient enfin ce qu'il est censé être, c'est à dire un quartier d'envergure métropolitaine.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui participe au débat sur les tracés et la desserte et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
	Variante Neuville en Ferrain	La commune de Neuville en Ferrain est historiquement très mal desservie en transports en commun, cela constitue une lourde entrave à la mobilité pour les personnes ne disposant pas de voitures ou souhaitant en limiter l'usage. L'extension du tramway dans le secteur constitue une occasion historique de réparer cette sous-desserte de la commune dans les transports du quotidien. Le centre de Neuville en Ferrain voit de nombreuses habitations se construire ces dernières années, le développement du tramway constituerait une vraie réponse aux problèmes croissant de congestion automobile du centre-ville. Mais j'observe que cette option pourtant évidente n'est qu'une variante, l'option principale reste de connecter une zone commerciale non orientée sur les consommation du quotidien. Je vous invite à sérieusement revoir votre priorité et de préférer les transports utiles quotidiennement à la population plutôt que d'utiliser le tramway pour tenter de sauver une zone commerciale moribonde.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui participe au débat sur les tracés et la desserte de Neuville-en-Ferrain et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Il nous parait cependant que le tracé de référence par le boulevard des Hauts de France essaie de satisfaire un double objectif : - Desservir le centre-ville de Neuville-en-Ferrain en proposant une station au carrefour du boulevard des Hauts de France et de la rue Schuman, à moins de 5 minutes en vélo et environ 10 minutes à pied du centre-ville, - Mais aussi desservir la zone commerciale, qui devrait fortement évoluer dans les années à venir avec des activités diversifiées et qui est déjà fréquentée annuellement par plus de 8 millions de visiteurs.
Le tracé et les variantes	Navettes jusqu'au centre ville de Wattrelos	A supposer que letrace rue Vallon ne soit pas retenu et que le tram passe boulevard Mendes France, il est vrai que le tramway ne dessert pas le centre de la ville, pourquoi ne pas faire des navettes régulières entre l'arrêt de tram le plus proche du centre et le centre ville	Bonjour, La mise en place de lignes structurantes de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service s'accompagnera d'une restructuration du réseau bus à leur mise en service dans un objectif notamment de rabattement vers ces nouvelles lignes. Le rabattement en modes actifs, en particulier cycles, sera également favorisé vers ces nouvelles lignes.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
La concertation / l'information auprès des usagers	Quotidien des riverains	Quand j'ai acheté ma maison, je ne m'attendais pas à avoir une futur ligne de tram au pas de ma porte. A quoi doit-on s'attendre au niveau des nuisances: bruits, vibrations, esthétiques. Comment vivra-t-on avec des passages de tram toutes les 7 min en heure de pointe?	Bonjour, Dans la conception du projet, toutes les dispositions techniques sont prises pour limiter le bruit et surtout les vibrations engendrées par le passage du tramway : tracé majoritairement rectiligne, pose de la voie sur dalle flottante à proximité des façades (par interposition entre la dalle supportant les rails et le sol d'un matériau résilient réduisant considérablement la transmission des vibrations avec un effet de – 20 dB environ), traitement particulier du rail et dans l'exploitation, entretien rigoureux du rail et des roues pour limiter les effets du contact rail-roues. Ainsi, un tramway moderne fait moins de bruit sur un tracé rectiligne que 3 voitures alors même qu'il peut théoriquement en remplacer 150 environ. Dans les rues empruntées par le tramway si une circulation mixte tramway / voiture est envisagée, le plan de circulation sera adapté pour favoriser la desserte des riverains et reporter le transit vers d'autres axes adaptés. A l'instar de la plupart des réalisations de tramway en France, l'opération de création d'une ligne de tramway s'accompagnera d'un traitement complet des espaces publiques, de façade à façade ; ceci vise à une amélioration du cadre de vie par une redistribution des espaces alloués à chaque usager et l'emploi de matériaux de qualité. L'expérience tend à montrer que ce type d'opérations conduit à une valorisation de l'immobilier autour du projet : c'est un atout d'être desservi par un mode performant de transports publics et de bénéficier d'espaces publics de qualité.
Le projet	Aucun intérêt vers Hem, ce tramway restera vide	Le prolongement du tramway vers Hem n'aura pour effet que d'engorger les routes, ajouter du bruit, couter 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. Les deux vrais problèmes existants pour la mobilité hémoise sont: - la gestion de la D700 congestionnée, seule voie embouteillée de le ville qui crée un débord de trafic dans le centre ville. Mais le tram n'y changera rien - la circulation cyclable et les mobilités douces, il reste beaucoup de choses à faire	Bonjour, Le projet de tramway a précisément pour objectif de diminuer la circulation en offrant une alternative crédible à la voiture. Une ligne seule ne répond pas à l'ensemble des besoins de destinations mais c'est bien la capacité à se connecter rapidement et efficacement à travers un réseau structurant qui satisfera cet objectif. Toutes les réalisations européennes montrent qu'un changement radical du niveau de service et de l'image des transports publics est à même d'attirer une nouvelle clientèle, de réduire les déplacements en voiture individuelle toute en permettant une mobilité globale plus forte. De plus, le projet de tramway s'accompagnera d'aménagements pour les piétons et les vélos, qui viendront offrir de nouvelles formes de mobilité, toutes dans le sens d'un apaisement de la circulation.
	Projet de passage du tramway à Neuville en Ferrain	Je suis contre le projet du passage du tramway dans la rue de Tourcoing. La rue est trop étroite. Donc il passerait trop près des habitations, dangereux pour les enfants et générant trop de bruit, de plus il condamnerait une voie de circulation pour les voitures et obligerait la création de sens uniques dans Neuville.	Bonjour, Nous notons votre contribution et votre oppposition à la variante de tracé de desserte du centre-ville de Neuville-en-Ferrain en passant par la rue de Tourcoing. Effectivement, les voiries très étroites de cette variante (entre 10 et 14m) ne permettent pas de maintenir l'ensemble des usages et l'insertion du tramway y est difficile.
Le tracé et les variantes	Terminus de la ligne de Hem	Bonjour. En lisant les differentes contributions et réponses je m'aperçois que le choix du tracé dépend de deux critères : la faisabilité et la densité de population des zones desservies. Des lors, à partir du moment où une liaison vers Villeneuve avec une connection avec le métro n est pas envisagée, je ne comprends pas pourquoi un prolongement vers le centre ville d'Hem est envisagé. En effet, la ville d Hem est peu dense : moins de 2000 habitants au km2. Par contre Lannoy et Lys sont beaucoup plus denses. Elles ont respectivement 10.000 et 4000 habitants au km2. Un prolongement au delà du Terminus de la Blanchisserie me semblerait donc plus logique vers Lannoy/Lys que vers Hem Centre.	Bonjour, La densité de population dans la zone d'influence directe constitue effectivement un critère essentiel dans le choix de l'itinéraire du futur tramway. Les valeurs que vous citez sont des moyennes pour les communes citées. La ville d'Hem présente une densité moyenne peu élevée du fait de ses nombreux quartiers pavillonnaires. Cependant, la densité sur le tracé proposé justifie le recours à un mode de transport lourd en particulier dans les quartiers collectifs au nord. La rue Jules Guesde, quoique regroupant des bâtiments individuels, offre également une densité importante, liée au caractère aggloméré de ces bâtiments. Ainsi, la densité moyenne autour de cet axe est de l'ordre de 4 000 habitants par km². Nous notons votre suggestion de prolongement vers les communes de Lannoy et Lys depuis le quartier de la Blanchisserie néanmoins il n'existe pas d'itinéraires simples et courts permettant de limiter les dépenses d'investissement et d'offrir ensuite aux voyageurs des temps de trajets performants.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Site Promenade de Flandres/ Centre commercial	Au nom de l'entreprise Nhood, nous soutenons le projet de Tramway, dans son tracé de référence desservant notamment le centre commercial Promenade de Flandres (arrêt Schumann – Hauts de France). Ce tracé offre en effet de multiples avantages : - une desserte directe vers des sites générateurs de flux importants (le centre commercial Promenades de Flandres, le Parc d'Activités du Ferrain) permettant de faciliter l'accès pour les habitants, clients, salariés. Cette desserte engagera le changement de mode de déplacement quotidien : report modal de la voiture particulière vers les transports en commun. L'amélioration aux des enjeux environnementaux et l'allégement des charges de trafic alentours seront sensibles - un arrêt positionné directement sur un accès majeur venant de l'autoroute A22 (échangeur 17), qui offre la possibilité d'implanter un parc relai efficientè un point de départ/d'accès vers les communes de Wattrelos, Tourcoing,… ce qui incitera également à faciliter le report modal, - desserte directe de l'urbanisation de Neuville-en-Ferrain, le centre-ville étant localisé à moins de 700 mètres du futur tramway (et donc très accessible à pieds), ce qui complétera la ligne Citadine de Tourcoing existante qui d'ailleurs mériterait d'être renforcée. - Le tracé verra sa réalisation sur des terrains déjà occupés par des emprises d'infrastructures routières (facilité de réalisation) : En effet le gabarit routier permet l'implantation d'une ligne de tram sans complexité technique et structurelle. - Développement d'une capacité renforcée de mutation urbaine qualitative de plusieurs espaces d'activités économiques, permettant de répondre aux besoins de développement du territoire (locaux d'activités, logements…). La ligne de tramway doit en effet être un axe de densification urbaine, dans un contexte de réduction de plus en plus forte des capacités d'extension urbaine. Nous souscrivons également totalement à la proposition de prolongement de l'infrastructure, jusqu'au carrefour entre les routes de Roncq et du Petit Menin. Elle offrirait en effet une capacité de desserte encore plus en profondeur du parc commercial et donc de facilitation du changement de mode de venue de la voiture particulière vers le transport en commun. Tel qu'abordé dans les ateliers de concertation par de nombreux participants, il serait particulièrement intéressant de prolonger davantage cette future ligne vers le Boulevard d'Halluin à Roncq, ce qui permettrait de lui faire croiser la Liane 4 qui dessert la commune de Roncq. Cela offrirait une qualité de desserte nouvelle et forte pour les habitants de cette commune, lesquels seraient bien connectés à un transport en commun en site propre vers Tourcoing, Roubaix, Wattrelos, etc.	Bonjour, Nous notons votre contribution en faveur du tracé de référence présenté en concertation. La réalisation d'un parc-relais en sortie de l'échangeur de l'A22 fait partie intégrante des études de projet en cours. Le bilan de la concertation analysera la question du prolongement au-delà du carrefour Hauts-de-France – Schuman (variante) au travers les contributions et au regard d'éléments socio-économiques dépendant notamment des évolutions du secteur et de sa propension à attirer une clientèle ouverte aux nouvelles mobilités.
La mobilité	Quelles solutions pour les habitants dépendants de leur voiture ?	Si vous discutez avec les habitants de Hem, ils vous diront en majorité qu'ils apprécient leur ville, mais que le gros point négatif, qui devient de plus en plus pénalisant au fil des années, c'est sa dépendance à la voiture et les embouteillages qui polluent notre environnement quotidien. Dans ce contexte, les annonces sur l'arrivée du tramway à Hem ont été accueillies avec un réel enthousiasme. En l'absence de métro ou de transport attractif, c'est une réelle attente des habitants. Or à la découverte des cartes et des documents de présentation, c'est la déception. Aucune liaison de transport prévue pour relier Hem à Villeneuve d'Ascq ou à Lille, ni de liaison douce. Aucune alternative à la voiture pour les 88% de hémois qui en sont dépendants pour aller travailler chaque jour (données issues d'une étude de l'ADU). Autant dire que pour les 15 prochaines années, les éléments proposés dans le schéma de transport de la MEL mettent de côté les hémois qui seront condamnés encore longtemps à utiliser leur voiture individuelle. Pour répondre aux besoins des hémois, vous proposez la création d'une Liane. Mais cette ligne nouvelle ne pourra répondre à elle seule aux besoins de tous les habitants dépendant de la voiture. Ce n'est pas une réponse satisfaisante à cette échelle. Si nous pouvons entendre et comprendre que le tramway vers Villeneuve d'Ascq et Lille ne soit pas le moyen de transport le plus adapté compte tenu de la faible densité de population et des nécessités de rentabilité d'un tel équipement, nous ne pouvons nous résoudre à accepter qu'aucune solution ne soit proposée comme alternative à la voiture individuelle dans un schéma structurant de transports pour les 15 prochaines années. N'y a-t-il pas de nouvelles mobilités à proposer pour le futur ? L'objectif premier de ce SDIT devrait être de supprimer la dépendance totale à la voiture sur le territoire de la MEL, en diversifiant les propositions de déplacements en fonction du contexte. À titre d'exemple, un vélo route dans certains secteurs pourrait être une proposition intéressante pour rejoindre un métro. La suppression de certaines voies de circulation aux voitures pourrait être étudiée pour substituer d'autres moyens de déplacements. Du transport par câble pourrait sans doute être moins couteux et consommer moins de foncier que le tramway. L'utilisation ou la réutilisation des voix de chemin de fer existantes pour y accueillir des navettes...il y a sans doute des solutions qui méritent d'être réfléchies pour couvrir le territoire de manière équitable. Les habitants de la MEL ont droit à l'égalité devant le service public, les hémois doivent pouvoir utiliser d'autres transports pour se rendre au travail chaque matin, comme les autres habitants de la métropole. Enfin sur la variante prolongeant la ligne jusqu'à la grand'place : nous n'y sommes pas favorables. D'une part, parce que la rue Jules Guesde n'est pas calibrée pour recevoir ce type d'équipement. Les nuisances pour les riverains seraient très importantes, les places de stationnement seraient supprimées alors que ces maisons ne disposent pas de garage. D'autres part, parce que le coût de cette prolongation par rapport à l'avantage procuré nous semble disproportionné. Nous pensons qu'avec 3 millions d'euros, il est sans doute possible de proposer des solutions de transports plus adaptées aux besoins quotidiens des habitants.	Bonjour, Nous prenons note de votre contribution et de votre avis sur la variante de prolongement au centre-bourg de Hem. Le tramway est un transport de forte capacité, chaque rame pouvant emmener plus de 200 personnes dans des conditions normales de confort. La densité entre Hem et Villeneuve d'Ascq ne permet pas d'espérer un niveau de fréquentation justifiant le choix d'un tel système. Cependant l'intérêt d'une telle liaison est bien identifié dans le Schéma Directeur des Infrastrutures de Transport de la Métropole qui prévoit la création d'une liaison en liane optimisée (Liaison G) qui vise à renforcer le lien radial entre Villeneuve d'Ascq et sa première couronne nord-est par un moyen plus adapté au niveau de la demande. L'objectif de ces nouvelles lignes de tramway et de BHNS est de venir en complémentarité des lignes existantes structurantes de métro et de tramway afin de créer un véritable maillage du réseau de transport collectif urbain et d'offrir de nouvelles opportunités pour se déplacer aisément au sein des zones denses de la métropole. Ainsi par la géométrie de leur tracé, les nouvelles lignes présentent de nombreuses connexions avec les lignes de métro et de tramway existantes ainsi que des connexions entre elles. Ces nouvelles lignes jouent ainsi un rôle de desserte directe du corridor de leur itinéraire mais également un rôle de desserte d'un segment d'un réseau maillé constitué d'autres lignes et modes de transport. Le projet de tramway a par ailleurs pour objectif de maitriser le trafic automobile et son évolution, en offrant un service de très haute qualités apte à séduire cette nouvelle clientèle. La dépendance à la voiture pourrait ainsi être réduite, au bénéfice en particulier des riverains qui en subissent les effets négatifs et de tous ceux qui sont exclus de ce mode. Le projet va s'accompagner de mesures très fortes sur les modes actifs, vélos et piétons qui contribueront également à modifier en profondeur les comportements, sur la base d'une adhésion à ces services. La MEL est par ailleurs engagées dans la réalisation d'un vaste plan vélo qui tient compte des itinéraires des projets du SDIT. Le transport par câbles que vous évoquez n'a pas été retenu sur le pôle Roubaix -Tourcoing - Hem : ce mode, bien adapté pour franchir des obstacles tels un fleuve, un relief, un faisceau de voies ferrées ou des autoroutes, ne semble pas envisageable sur ce territoire car il entrainerait un grand nombre de survols de quartiers résidentiels avec les inconvénients associés. Les seules emprises ferrées disponibles sur ce territoire ne desservent pas les quartiers de forte densité et leur transformation en couloir de transport collectif structurant n'aurait que peu d'effet du fait de la nature des secteurs traversés.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le projet	Neuville-En-Ferrain-Boulevard des hauts de france	Bonjour, Sur le principe le tramways est une bonne nouvelle. Cependant, nous manquons d'informations et nous n'étions pas au courant des réunions qui ont eu lieu à Tourcoing permettant un échange direct. Nos interrogations est de savoir si le tramways (si il empreinte le boulevard des hauts de France) sera construit avec des panneaux anti-bruits pour les habitants rue docteur Delegrange ? (déjà assez bruyant avec le boulevard) Le champs entre le boulevard des hauts de France et la rue docteur Delegrange à Neuville en Ferrain sera t-il exploité par le projet ? (réserve de tramways, Point d'arrêt tramways/bus, point de rétention d'eau ou autres ?). Des projets sont-ils aussi porté sur des modifications face à l'allée jacques Bainville à Tourcoing ? ou allée Jérôme Carcopino toujours à Tourcoing? D'avance merci pour votre retour, Très cordialement	Bonjour, Sur les nouvelles lignes de tramway sera déployé un matériel roulant moderne disposant des derniers développements technologiques en termes de confort pour les usagers et de réduction des nuisances sonores. Un tramway moderne fait moins de bruit sur un tracé rectiligne qu'environ 3 voitures alors même qu'il peut théoriquement en remplacer près de 150 .Par ailleurs, dans la conception des projets, toutes les dispositions techniques sont prises pour limiter le bruit et surtout les vibrations engendrées par le passage du tramway : tracé majoritairement rectiligne, traitement particulier du rail, pose de la voie sur dalle flottante à proximité des façades par interposition entre la dalle supportant les rails et le sol d'un matériau résilient réduisant considérablement la transmission des vibrations. Cette attention se poursuit en phase exploitation par un entretien rigoureux du rail et des roues pour limiter les effets du contact rail-roues. Le passage par le boulevard des Hauts-de-France est actuellement le tracé de référence. Il n'y a pas de projets liés au tramway sur le terrain que vous évoquez. Les rues Jacques Bainville et Jérôme Carcopino à Tourcoing sont contiguës au projet mais ne devraient pas être dans son périmètre.
Le tracé et les variantes	Variant centre Hem	Incompréhensible ce variant vers le centre de Hem. Cela aurait pu avoir un peu de sens s'il y avait un prolongement vers Villeneuve d'Ascq mais non. La M700 est saturée matin et soir, c'est bien que les habitants ont besoin de se rendre vers Lille et Villeneuve d'Ascq. De plus, la densité de population du centre de Hem n'est pas très élevé, l'utilité du tram risque d'être très faible. Si c'est pour le Zéphyr comme j'ai pu le lire, le salle de spectacle n'est exploitée principalement que le soir et le weekend, autant dire à des moments de la journée ou la circulation est faible... Dans oublier les riverains de la rue Jules Guesde : nombres d'entre eux ont des véhicules et pas de garage, un tramway vous certainement impliquer une réduction des espaces de stationnement.	Bonjour, Nous vous remercions pour votre avis qui contribue au bilan de la concertation sur le secteur de Hem. La densité de population dans la zone d'attractivité directe du tramway constitue effectivement un critère essentiel dans le choix de l'itinéraire du futur tramway. Dans la commune Hem, outre le secteur nord, la densité le long de la rue Jules Guesde est importante : elle concentre des bâtiments individuels qui conduisent à une densité moyenne autour de cet axe de l'ordre de 4 000 habitants par km² pouvant justifier un mode de transport structurant.
L'aménagement de l'espace public	Le tram doit aussi garantir le développement des modes doux, dont le vélo	Les modes doux doivent avoir une place aux côtés du tramway. Des aménagements permettant de développer l'usage du vélo et les complémentarités entre modes sont indispensables. - Aménager des pistes suffisamment larges et sécurisées (vélos, trottinettes, etc.) dans l'espace modifié par l'arrivée du tram afin de préserver et sécuriser les itinéraires actuels, les développer quand ils n'existent pas, ou les compléter. Les emprises du tramway doivent intégrer l'espace pour la circulation de tous les modes doux, et pour le stationnement en station. Ces aménagements doivent être dimensionnés pour accueillir le trafic prévu et favoriser le développement d'un trafic futur. - Créer des itinéraires d'accès aux stations, afin d'optimiser les reports modaux : le projet qui sera présenté en enquête publique doit intégrer les travaux des dessertes de rabattement vers les stations.	Bonjour, Conformément aux obligations de la loi LOM, ces projets de nouvelles lignes de transport intègrent la création d'aménagements pour les modes actifs et veillent à assurer les continuités d'itinéraires cyclables et piétons. Ainsi, seront développés le long des futures de transport en commun, des cheminements piétons et cycles qualitatifs, confortables et sécurisés, en favorisant en particulier des pistes cyclables dédiées lorsque l'emprise foncière le permet. La continuité des cheminements au-delà du corridor traité par le projet de transport sera également prise en compte dans une vision élargie en lien avec les collectivités. Le projet favorisera l'intermodalité et le rabattement des modes actifs vers les nouvelles lignes de tramway et de BHNS en aménageant du stationnement et/ou des abris vélos sécurisés à proximité des nouvelles stations.
Le matériel roulant et les services en ligne et/ou en station	Prévoir des aménagements pour les modes doux en station et dans le matériel roulant	En complément des itinéraires et des aménagements de l'espace public, les stations doivent être suffisamment équipées. - Les aménagements, notamment cyclables, doivent être sécurisés pour favoriser le développement intermodal et augmenter la zone de chalandise du tramway : au minimum des arceaux vélos à chaque station, et des abris vélos sécurisés dans les stations les plus fréquentées (et au moins à une station sur deux). Les nouveaux abris devront permettre l'accueil des différents modes, avec par exemple des places dédiées "trottinettes" et des places dédiées "vélo cargos". - Enfin, en ce qui concerne le futur matériel roulant, il faut tenir compte des besoins et développer une offre d'embarquement des vélos plus performante que l'offre actuelle. Les trams actuels peuvent embarquer 2 vélos (1 à chaque extrémité). Cette possibilité disparaît de fait en période de pointe: impossible de monter voire de descendre. De plus, elle n'est absolument pas adaptée à une intermodalité "familiale". Une famille (par exemple 3 ou 4 personnes) devrait pouvoir prendre la même rame et monter dans le même wagon. Le futur matériel doit prévoir, et garantir, un embarquement vélo suffisant au minimum le week-end, le mercredi et tous les jours hors heures de pointe.	Bonjour, Le projet favorisera l'intermodalité et le rabattement des modes actifs vers les nouvelles lignes de tramway et de BHNS en aménageant du stationnement et/ou des abris vélos sécurisés à proximité des nouvelles stations. Concernant l'emport de vélos dans le tramway ou le BHNS, le sujet n'est pas acté à ce stade. Le matériel roulant n'est pas défini et cette problématique devra faire l'objet d'études approfondies compte tenu de ses impacts sur l'infrastructure et la définition du matériel. Sur le réseau actuel, les vélos sont acceptés dans le tramway à raison d'un vélo par extrémité de rame. Autant il est justifié de faciliter et d'organiser l'embarquement des vélos dans les transports inter-urbains, autant la complémentarité en milieu urbain passe plutôt par du rabattement (arceaux et/ou abris à proximité des stations), pour ne pas pénaliser la vitesse commerciale des transports en raison des temps d'embarquement de trop nombreux cycles. Dans les véhicules les plus courts, les conditions d'emport peuvent être inadaptées au confort et à l'accessibilité de tous, d'où l'interdiction actuelle dans les bus.
Le tracé et les variantes	Hem : Usagers actuels pour construire l'avenir ?	On nous dit que 60% des usagers en transport en commun de Hem vont vers Roubaix… déjà parce que Roubaix est bien desservi par les bus et donc ces 60% vont pouvoir bénéficier du tramway. Quid des habitants hemois qui ne prennent jamais les transports puisque trop longs pour accéder à Villeneuve d'Ascq ou à Lille ? Prendre un bus puis métro pour rejoindre Lille ? Si c'est la solution choisie, la CD700 va continuer à être encombré.	Bonjour La continuité urbaine et la densité urbaine entre Roubaix et le nord de la commune de Hem justifient la réalisation d'un axe structurant, la fréquentation actuelle des trois Lianes qui opèrent sur tout ou partie de cette liaison le démontre bien. Cette liaison peut aussi être prolongée jusqu'au centre de Hem (variante) pour offrir un lien entre les deux parties nord et sud de la commune. Les prévisions de fréquentation réalisées au cours des études en confirment également l'intérêt. La liaison vers Roubaix pour les Hémois leur ouvre également l'accès au métro ligne 2 et au Mongy. La liaison que vous décrivez vers Villeneuve d'Ascq est bien identifiée et fait l'objet d'une autre étude dans le SDIT (liaison G, envisagée en Liane optimisée), l'amélioration de ce lien ne s'opposant pas à la liaison tramway vers Roubaix mais constitue un élément de plus dans un réseau maillé et attractif.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Halluin, la grande oubliée	Une fois de plus Halluin est la grande oubliée des transport en commun de le 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 a 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'es fait, les halluinois sont condamnés, une fois de plus, au bus, leurs inconforts leurs temps de trajets excessifs et leur aléas horaires. Pourquoi ne pas avoir étudié un trajet poursuivant au delà du centre de Neuville qui aurait desservi la zone industrielle de Neuville et toutes ses entreprises, l'aire de covoiturage, Halluin et ses habitants oubliés, et Menin pour divertir les riverains des autres communes les weekends. Une fois de plus des décisions qui ne vont que dans le sens des élus, pas des usagers.	Bonjour, Les études réalisées en 2018 et 2019 et qui ont conduit au vote du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) par la Métropole Européenne de Lille n'ont pas identifié Halluin comme support du réseau structurant. Cependant, le Schéma Directeur des Iinfrastructures de Transport (SDIT) identifie d'ores et déjà une optimisation de la Liane 4 entre Tourcoing et sa couronne Nord-Ouest (Liaison B - Tourcoing-Roncq-Halluin) et une réflexion sur une liaison express de grande rocade entre Armentières et Tourcoing desservant la vallée de la Lys (Liaison A - Armentières-Comines-Halluin-Tourcoing). De plus, à l'horizon de la mise en service des nouvelles lignes structurantes, une restructuration du réseau bus sera mise en oeuvre pour le mettre en cohérence avec les nouvelles lignes de tramway et de BHNS afin d'optimiser les temps de parcours et de redéfinir le niveau d'offre sur chaque liaison en adéquation avec le niveau de fréquentation, actuel et potentiel.
	Favorable au tracé jusqu'au centre de Hem	Hem a perdu la liane qui la traversait en 2018. Depuis, c'est la galère pour accéder au centre ville pour ceux qui habitent au nord et qui n'ont pas de voiture. Je suis favorable à la prolongation jusqu'au centre ville. Travaillant à Roubaix, mais voulant vivre avec ma ville, le tracé proposé correspond tout-à-fait à mes attentes. Bravo	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui participe au débat sur les tracés et la desserte de Hem et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
	Tramway Rue Carnot	Pourquoi ne pas faire un tramway qui se mélange à la circulation et créer une boucle Wattrelosienne, un peu comme à Tourcoing ou dans les villes belges coûterai ... cela favoriserais les déplacements vers le centre ville avec un sens unique de circulation les parallèles permette d'aller dans les deux sens. De plus concernant le stationnement il est tout à fait possible de faire un P+R à étage sur la place du laboureur et remette le marché du dimanche autour ou rez-de-chaussée du p+r qui se transformerait en halle le dimanche matin. Avantage Marché couvert en partie et de même sur la place delvainquiere. Ce là permettra de dynamiser le centre-ville augmenter le commerce de la ville néanmoins il faudra garantir la sécurité mais les recettes de la ville devrait s'améliorer et de ce fait les impôts ne devrait pas augmenter. Faisons ensemble de Wattrelos une ville dynamique et attrayante et plus uniquement la ville entre Roubaix et Tourcoing.	Bonjour, Les performances du tramway, et donc son attractivité et la rentabilité de l'investissement, sont très dépendantes de ses conditions de circulation. Le site propre est le moyen le plus efficace de lui garantir une bonne vitesse commerciale, une fiabilité des temps de parcours et une régularité de son fonctionnement. Le mélange avec la circulation, s'il est parfois inévitable, doit donc être évité ou limité à ces rues aussi peu circulées que possible (comme la rue Chanzy à Tourcoing pour le tramway actuel). Des études de déplacements à l'échelle du réseau métropolitain permettront de déterminer les besoins de rabattement en voiture vers certains pôles d'échanges du réseau, ainsi que le dimensionnement de l'offre de stationnement à prévoir. Il pourra s'agir de constituer des offres de stationnement de grande capacité de type parc relais (P+R) au sein de PEM majeurs, dont le rayon d'attractivité permet de drainer un bassin de vie plus large. Il pourra s'agir, dans certains autres cas, pour répondre à un rayon d'attractivité et un besoin en rabattement plus local, de constituer des aires relais (A+R) au sein de PEM de proximité avec des parkings de petite à moyenne capacité.
Le tracé et les variantes	Desserte de Neuville-en-Ferrain	Le passage par la rue de Tourcoing est impossible avec un tramway. La rue est beaucoup trop étroite. La zone est peu densément peuplée et il faudrait gérer de multiples débouchés riverains débouchant directement sur la plateforme du tramway. A oublier. La desserte de la zone commerciale est beaucoup plus faisable. Par contre, j'aurais tendance à prolonger la ligne jusqu'au Auchan de Roncq car dans votre projet actuel la population va être obligée de faire une correspondance avec le bus juste pour quelques centaines de mètres. Cela risque de décourager les clients qui souhaiteraient lâcher leur voiture pour aller faire leurs courses. Le terminus du tramway pourrait se faire directement sur le parking du Auchan.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui participe au débat sur les tracés et alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
Le tracé et les variantes	Secteur Pont de Neuville - Gare de Tourcoing	Mieux vaut laisser le tramway sur les chaussées Curie et Berthellot. L'insertion urbaine du tramway sera bien plus facile qu'en s'enfonçant dans la rue de la Croix-Rouge et la re des Piats bien trop étroites. Sur les chaussées, il y a beaucoup de terrains à reconvertir (friches, bâtiments dégradés). Il y a un beau potentiel pour revitaliser tout un secteur en difficulté.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui participe au débat sur les tracés et la desserte de Tourcoing et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
La mobilité	Schéma de fonctionnement	Page 83, le schéma de fonctionnement le plus pertinent est le scénario 2 qui imposera moins de ruptures de correspondance pour les trajets en direction de Lille.	Bonjour, Nous vous remercions et prenons note de votre avis sur les propositions de schémas d'exploitation.
Le tracé et les variantes	Tracé ligne de tramway HEM	Contribution recueillie via la boîte mail (le 30/03/2022): participationcitoyenne@lillemetropole.fr J'habite rue Jules GUESDE à HEM et je suis opposée à la variante qui consiste à faire passer le tramway rue Jules GUESDE. La rue est beaucoup trop étroite! C'est d'autant plus inutile que ce fameux tramway n'ira même pas jusqu'à Villeneuve-d'Ascq.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui participe au débat sur les tracés et la desserte de Hem et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Concernant la liaison Hem - Villeneuve d'Ascq : La continuité urbaine et la densité urbaine entre Roubaix et le nord de la commune de Hem justifient la réalisation d'un axe structurant, la fréquentation actuelle des trois Lianes qui opèrent sur tout ou partie de cette liaison le démontre bien. Cette liaison peut aussi être prolongée jusqu'au centre de Hem (variante) pour offrir un lien entre les deux parties nord et sud de la commune. Les prévisions de fréquentation réalisées au cours des études en confirment également l'intérêt. La liaison vers Roubaix pour les Hémois leur ouvre également l'accès au métro ligne 2 et au Mongy. La liaison que vous décrivez vers Villeneuve d'Ascq est bien identifiée et fait l'objet d'une autre étude dans le SDIT (liaison G, envisagée en Liane optimisée), l'amélioration de ce lien ne s'opposant pas à la liaison tramway vers Roubaix mais constitue un élément de plus dans un réseau maillé et attractif.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Liaison Hem vers Métro Les PRES en tramway	Bonjour, J'ai vu que le tracé du tramway prévu déservant TOURCOING et ROUBAIX vers HEM pourrait s'arreter à la grand place de Hem dans la variante proposée. Cette variante est une tres bonne chose. Cependant, apparemment, ce shéma est basé sur le fait que 60% des usagers actuels des transports en commun de HEM se rendent plutôt au nord et non sur LILLE. Cependant, si seulement 40% seulement des usagers de transports en commun se rendent sur Lille, c'est aussi parce que cet accès en transport en commun est peu pratique - Ma question est donc de savoir si c'est le flux des usagers des transports en commun qui est prépondérant, ou bien le flux des personnes qui se rendent réellement sur LILLE, car j'ai de nombreuses personnes autour de moi dont c'est le cas, qui ne prennent les transports en commun, mais le feraient si il y avait une liaison facile avec le métro LES PRES. Au vu de cette facilité offerte, les pourcentages qui sont affichés seraient tres certainement tres différents. Dans le cadre d'un mouvement de mobilité vers la métropole, qui ne cesse de croitre, quid d'un projet prolongeant le futur tramway venant de TOURCOING et ROUBAIX jusqu'à LES PRES. La présence de la voie rapide assez directe vers cette zone, constitue en plus un véritable atout pour placer le prolongement de cette ligne, l'hopital de Villeneuve d'acsq, la piscine de babylone, la zone d'emploi pres de décathlon Campus, pourraient être également desservis, et ce tracé pourrait rejoindre l'université PONT de BOIS. Cela permettrait d'équibilibrer la facilité des transports coté Est de la métropole, qui reste actuellement faible en terme de liaisons. Merci pour votre examen de ma question, et pour vos réponses. Sylvie CZAPLA	Bonjour, Nous notons votre souhait de voir se réaliser la variante d'extension du tramway vers la Grand Place de Hem. Les études de fréquentation ne considèrent pas seulement le flux de passagers de transport en commun mais bien les opportunités de desserte à horizon 2035. L'objectif de ces nouvelles lignes et de s'inscrire par ailleurs en complémentarité des lignes existantes structurantes de métro et de tramway afin de créer un véritable maillage du réseau de transport collectif urbain et d'offrir de nouvelles opportunités pour se déplacer aisément au sein des zones denses de la métropole. Ainsi par la géométrie de leur tracé, les nouvelles lignes présentent de nombreuses connexions avec les lignes de métro et de tramway existantes ainsi que des connexions entre elles. Ces nouvelles lignes jouent ainsi un rôle de desserte directe du corridor de leur itinéraire mais également un rôle de desserte d'un segment d'un réseau maillé constitué d'autres lignes et modes de transport. Avec la nouvelle ligne de tramway à Hem, il sera ainsi aisé de rejoindre la ligne 2 du métro et le Mongy.
La concertation / l'information auprès des usagers	Tramway cv de wattrelos?	Contribution recueillie via la boîte mail (le 30/03/2022): participationcitoyenne@lillemetropole.fr Je suis riveraine de rue Carnot et je découvre que les riverains qui seront impactés directement par cette hypothèse de Tramway à Wattrelos n'ont même pas été informés ni invités aux réunions de concertation qui ont eu lieu à Wattrelos ! et cela ressemble à ce qui s'est déjà passé il y a quelques années lors de la mise en place des voies de bus rue Carnot! en tant que riveraine, habitant face au Drive Leclerc de wattrelos, les problèmes d'engorgements liés aux arrêts de bus (proches du carrefour Carnot/Stephenson) et à la présence d'un drive installé contre tout bon sens car pas d'accès et donnant sur le carrefour : avec livraisons de camions toute la journée et même dès 5h du matin....provoquant nombre d'incivilites! je m'oppose à la possibilité de faire passer le tramway rue Carnot. pour les raisons déjà exposées ci-avant et pour les gros inconvénients suivants: problème de stationnement... vous allez me parler de parking relais bd mendes France.. à cela je rétorque : alors bd mendes France est un no man's Land pas assez bien pour y faire passer le tramway (pb éloignement et insécurité ...) mais par contre, pas de problème pour obliger les riverains de rue carnot rentrant du travail en voiture (car même avec votre tramway tous les lieux de travail seront loin d'être desservis !) et devant se garer à plus de 500m de chez eux dans un no man's Land le soir..avec tous les loulous qui déjà rue carnot ne se privent pas pour endommager nos véhicules pour y voler des pièces ! sans parler... ramener toutes ses courses depuis mendes France jusque chez soi rue carnot sans pouvoir circuler ou stationner ? La mairie, représentée par Dominique Baert, en encaissant nos impôts a-t-elle prévu de compenser tout cela ? et de surcroît, est-ce normal que nos impôts servent non pas à améliorer notre vie de citoyen mais plutôt à nous la rendre invivable! problèmes de maisons qui bougent, fissures de plus en plus inquiétantes sur les façades des maisons de la Rue Carnot problèmes de nuisance sonores : bus roulant à plus 50Kms ... bus qui passent toutes les 4-5 mn ... Je tiens à répondre aux wattrelosiens n'habitant pas rue carnot de s'abstenir de voter pour un tramway rue carnot pour leur propre complaisance sans se soucier de l'enfer que vivent les wattrelosiens réellement concernés : les habitants riverains de la rue Carnot. Nous, nous préférons marcher 5mn pour prendre le tram : c'est écologique et bon pour la santé de marcher un minimum. de plus, les nuisances sonores et autres désagréments ne seront pas un inconvénient pour un no man's Land (bd Mendes) LE TRAMWAY RUE CARNOT fera fuir les riverains citoyens sérieux ... et alors vous constaterez que le no man's Land se situera Rue carnot. Nous espérons que nos voix seront entendues et comprises.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution concernant le passage rue Carnot et de vos indications sur Mendes France. Cela participe au débat sur les tracés et la desserte de Wattrelos et alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. La concertation s'est tenue du 21 février au 5 avril avec 17 réunions et ateliers publics, dont un le 24 mars à Wattrelos qui a permis de rassembler environ 55 personnes. Concernant vos craintes sur les nuisances, sur les nouvelles lignes de tramway, sera déployé un matériel roulant moderne disposant des derniers développements technologiques en termes de confort pour les usagers et de réduction des nuisances sonores. Un tramway moderne fait moins de bruit sur un tracé rectiligne qu'environ 3 voitures alors même qu'il peut théoriquement en remplacer près de 150. Par ailleurs, dans la conception des projets, toutes les dispositions techniques sont prises pour limiter le bruit et surtout les vibrations engendrées par le passage du tramway : tracé majoritairement rectiligne, traitement particulier du rail, pose de la voie sur dalle flottante à proximité des façades par interposition entre la dalle supportant les rails et le sol d'un matériau résilient réduisant considérablement la transmission des vibrations. Cette attention se poursuit en phase exploitation par un entretien rigoureux du rail et des roues pour limiter les effets du contact rail-roues.
Le tracé et les variantes	Tram Wattrelos : Le dernier Tram pour Busan	Contribution recueillie via la boîte mail (le 27/03/2022) participationcitoyenne@lillemetropole.fr J'ai participé à la concertation citoyenne et avoue être déconcerté par les informations transmises notamment concernant le tracé envisagé. J'ai cru qu'il s'agissait d'une blague: un tram desservant la future déchèterie et le cimetière. J'avais l'impression de lire le scénario du célèbre film coréen: le dernier train pour Busan. Si l'idée est d'avoir un tram par prestige, merci mais ça nous fait une belle jambe. La ville de Wattrelos est passée à côté du métro mais elle envisage un tram inutile : le ridicule ne tue pas donc why not? En matière de projet farfelu, Wattrelos veut être à la pointe! La seule solution est un métro longeant la rue Carnot même si les politiques refusent de l'entendre et de le comprendre. Cordialement Un habitant de Busan	Bonjour, Nous vous remercions pour votre contribution qui participe au débat sur les tracés et la desserte de Wattrelos et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Tramway hem rue Jules guesde	Desservir le centre de Hem qui se trouve en bas du parc des perspectives 🤔. Soit.... Quelle utilité sachant que la zone artisanale de la blanchisserie, dont les salariés aimeraient peut être un moyen alternatif à la voiture ne seront toujours pas plus près de leur lieux de travail. Rendre accessible le zefir en soirée.... Ce que les hemois aimeraient, c'est avoir plus de facilité à rejoindre Villeneuve-d'Ascq et Lille. Aussi, ce projet de faire descendre le tramway de deux km de la blanchisserie via la rue Jules guesde au "centre d'hem" me semble bien improductif. En effet, pour sortir d'hem (ou y entrer) en direction de vdascq, Lille, Carvin (A1), Valenciennes (E17) Ou Dunkerque (A25) trois voies sont empruntées : l'avenue de l'Europe (parallèle à la tribonnerie) la rue Jules guesde et la M700 (venant de Leers, lannoy et accessible par la rue de la blanchisserie). Et ses trois voies sont embouteillées tous les matins. Le tramway dans la rue Jules guesde, c'est encore plus d'embouteillage car ce tramway, n'emmènera aucune des personnes qui rejoignent le grand axe vers vdascq, Lille, A1..... Il ne fera que créer encore plus d'embouteillage. Des bus vers villeneuve d'ascq, la gare d'ascq ou de pont de bois. Oui !	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui participe au débat sur les tracés et la desserte et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Concernant la liaison Hem - Villeneuve d'Ascq : La continuité urbaine et la densité urbaine entre Roubaix et le nord de la commune de Hem justifient la réalisation d'un axe structurant, la fréquentation actuelle des trois Lianes qui opèrent sur tout ou partie de cette liaison le démontre bien. Cette liaison peut aussi être prolongée jusqu'au centre de Hem (variante) pour offrir un lien entre les deux parties nord et sud de la commune. Les prévisions de fréquentation réalisées au cours des études en confirment également l'intérêt. La liaison vers Roubaix pour les Hémois leur ouvre également l'accès au métro ligne 2 et au Mongy. La liaison que vous décrivez vers Villeneuve d'Ascq est bien identifiée et fait l'objet d'une autre étude dans le SDIT (liaison G, envisagée en Liane optimisée), l'amélioration de ce lien ne s'opposant pas à la liaison tramway vers Roubaix mais constitue un élément de plus dans un réseau maillé et attractif.
Le tracé et les variantes	Oui au tramway à Hem, oui à la variante terminus Grand'Place	Il est important que le tramway passe à Hem, il est important qu'il continu jusqu'à la grand place car l'offre de transport en commun doit être profitable à tous, il aurait était utile qu'il aille jusqu'à une station de métro (les Près ou les 4 cantons) mais une continuité de l'offre par la liane G vers VDA est une bonne chose. La rue Jules Guesde 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. Projet ambitieux qui nécessitera des changements de comportements vis à vis de nos modes de déplacement. D'autres villes avec des contraintes plus importantes ont déjà réussi cette transition.	Bonjour, Nous notons votre approbation pour l'extension du tramway du quartier de la Blanchisserie à la Place d'Hem. Vous mentionnez deux points d'attention sur le stationnement et le risque lié au bruit. La MEL sera particulièrement attentive sur ces deux points. Lors de la conception du projet, toutes les dispostions techniques sont prises pour limiter le bruit et surtout les vibrations engendrées par le passage du tramway : tracé majoritairement rectiligne, pose de la voie sur dalle flottante à proximité des façades (par interposition entre la dalle supportant les rails et le sol d'un matériau résilient réduisant considérablement la transmission des vibrations avec un effet de – 20 dB environ), traitement particulier du rail, entretien rigoureux du rail et des roues pour limiter les effets du contact rail - roues. Ainsi, un tramway moderne fait moins de bruit sur un tracé rectiligne que 3 voitures alors même qu'il peut théoriquement en remplacer 150 environ ; dans les rues empruntées par le tramway, le trafic de transit sera supprimé pour être reporté sur des voies mieux adaptées, des sens uniques pourront parfois être mis en place ce qui réduit mécaniquement le trafic de 50 %, le plan de circulation dans les quartiers sera adapté pour favoriser la desserte des riverains. Dans la conception du projet, et quel que que soit le tracé retenu, la MEL sera attentive au traitement du stationnement en fonction de son type d'usage. Des enquêtes sur ce sujet seront réalisées afin de bien comprendre le type et le niveau d'usage du stationnement et pouvoir définir ainsi des objectifs de restitution qui répondent aux attentes des riverains.
Le tracé et les variantes	Roubaix Ouest ?	Roubaix : Nord, Est, Sud, Centre .... Et l'Ouest devient un désert ?	Bonjour, Le projet vient compléter l'offre de transport existante, la partie ouest de Roubaix étant desservie par le métro et la branche R du Mongy. Elle dispose également de la desserte par les TER en gare de Roubaix. Le maillage du réseau permettra ainsi de rendre la métropole plus facilement accessible en de nombreux points depuis Roubaix.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Tracé rue Jules Guesde Hem	Habitante de la rue Jules Guesde, depuis un peu plus de 3 ans, je ne m'attendais pas à voir arriver un tramway dans cette rue! Le stationnement y est déjà très compliqué quand nous ne disposons pas de garage, comment cela est-il envisagé avec la présence d'un tramway? Nous avons parfois des réflexions des riverains des ruelles adjacentes sur le fait que nous nous garons devant chez eux… oui mais parce qu'il n'y a pas de place devant chez nous non plus! Empiéter sur les trottoirs qui ne sont déjà pas extrêmement larges à certains endroits? Et la nuisance sonore? Les bus font souvent trembler les murs et les fenêtres de notre maison pourtant bien isolée! Qu'en sera-t-il avec un tramway toutes les 6min en heure de pointe? Faire passer le tramway rue Jules Guesde serait pour moi une aberration. Le centre-ville de Hem n'est pas le plus fréquenté de tous les centres-villes de la métropole! Les événements au Zéphyr n'ont pas lieu tous les jours… et ont surtout lieu en soirée, lorsque la circulation est fluide! Un terminus à la Blanchisserie ou dans les alentours semble plus approprié, notamment pour les employés de la zone des 4 vents. Quelques mètres à pied pour se déplacer jusqu'au centre-ville est tout à fait envisageable ou une station V'Lille au terminus du tramway jusqu'à la place peut-être? Enfin, la circulation est très chargée aux heures de pointe vers Villeneuve d'Ascq ou Lille, signe qu'il y a une grande mobilité vers ces villes. Le projet de tramway pouvant rallier Villeneuve d'Ascq (station les Près) désengorgerait grandement les axes routiers et permettrait à chacun d'utiliser un peu moins sa voiture.	Bonjour, Nous notons votre préférence pour un terminus à Blanchisserie à Hem plutôt qu'un prolongement au centre-ville. Vous mentionnez deux points d'attention sur le stationnement et le risque lié au bruit La MEL sera particulièrement attentive sur ces deux points. Lors de la conception du projet, toutes les dispostions techniques sont prises pour limiter le bruit et surtout les vibrations engendrées par le passage du tramway : tracé majoritairement rectiligne, pose de la voie sur dalle flottante à proximité des façades (par interposition entre la dalle supportant les rails et le sol d'un matériau résilient réduisant considérablement la transmission des vibrations avec un effet de – 20 dB environ), traitement particulier du rail, entretien rigoureux du rail et des roues pour limiter les effets du contact rail - roues. Ainsi, un tramway moderne fait moins de bruit sur un tracé rectiligne que 3 voitures alors même qu'il peut théoriquement en remplacer 150 environ ; dans les rues empruntées par le tramway, le trafic de transit sera supprimé pour être reporté sur des voies mieux adaptées, des sens uniques pourront parfois être mis en place ce qui réduit mécaniquement le trafic de 50 %, le plan de circulation dans les quartiers sera adapté pour favoriser la desserte des riverains. Dans la conception du projet, et quel que que soit le tracé retenu, la MEL sera attentive au traitement du stationnement en fonction de son type d'usage. Des enquêtes sur ce sujet seront réalisées afin de bien comprendre le type et le niveau d'usage du stationnement et pouvoir définir ainsi des objectifs de restitution qui répondent bien aux attentes des riverains. Enfin, l'usage d'un mode de transport fréquent et facile d'accés, tel que le tramway, ne se limite pas aux seuls besoins de se déplacer le matin et le soir pour aller travailler. Depuis de trés nombreuses années on constate que l'usage des transports pour les loisirs se développe largement de plus n'oublions pas également que l'usage de la voiture individuelle (quand on en possède une) constitue un cout dont on peut se passer même sur d'assez courtes distances.
	Neuville en Ferrain- rue du Docteur Delegrange	Bonjour, Le tramways est une assez bonne nouvelle pour Neuville en Ferrain. Dommage que la commune a négligé de nous communiqué à temps ce projet ; nous aurions aimé en effet participer aux réunions d'échange direct organisées à Tourcoing. Nous avons bien compris que pour des raisons techniques de budgets et de sécurité il était plus cohérent d'installer le Tramways sur le boulevard des hauts de France. Cependant en tant que riverains de très grande proximité à ce projet (Rue docteur delegrange et Docteur Guerin) nous nous inquiétons pour la circulation et le bruit. Aujourd'hui déjà nous subissons le bruit du passage intensif sur le boulevard malgrès une butte naturelle « antibruit ». La circulation ayant déjà fortement amplifiée depuis l'agrandissement de la zone commerciale fréquentée également par nos voisins belges.De nouveaux logements prévus vont agrandir la fréquentation de notre secteur et donc de nouveaux riverains qui emprunteront forcement le carrefour schuman…. Avez-vous prévu au niveau aménagement de renforcer d'avantage par de vrai mur antibruit ou autres ce passage ?..Comment allez vous organiser les couloirs de circulations de chaque type de vehicules qui emprunteront cette voie ? Cela va t-il vraiment désengorger le trafic déjà très souvent bloqué et accidenté? Des projets sont-ils aussi porté sur des modifications face à l'allée jacques Bainville à Tourcoing ? ou allée Jérôme Carcopino toujours à Tourcoing? D'avance merci pour votre retour, Très cordialement	Bonjour, La Métropole Européenne de Lille est attentive aux impacts du tramway sur l'environnement et le bruit fait partie de ses préoccupations. En vue de l'enquête publique, une étude acoustique sera réalisée pour s'assurer que le tramway ne crée pas de nuisances pour les riverains. Si un risque est avéré, des dispositions seront prises pour en limiter l'impact. Dans la conception du projet, toutes les dispositions techniques sont prises pour limiter le bruit et surtout les vibrations engendrées par le passage du tramway : tracé majoritairement rectiligne, pose de la voie sur dalle flottante à proximité des façades (par interposition entre la dalle supportant les rails et le sol d'un matériau résilient réduisant considérablement la transmission des vibrations avec un effet de – 20 dB environ), traitement particulier du rail et dans l'exploitation, entretien rigoureux du rail et des roues pour limiter les effets du contact rail-roues. Le tramway participe à l'objectif de réduction de la part des déplacements réalisés en voiture et aura pour conséquence de réduire l'utilisation de l'automobile et devrait participer à la diminution du trafic et donc globalement de ses nuisances. Le passage par le boulevard des Hauts-de-France est actuellement le tracé de référence. Il n'y a pas de projet lié au tramway sur le terrain que vous évoquez. Les rues Jacques Bainville et Jérôme Carcopino à Tourcoing sont contiguës au projet mais ne font pas partie du périmètre d'intervention.
Le projet	Favoriser les déplacements vers Lille pour faire VRAIMENT baisser la circulation routière	Si c'est l'avenir que l'on prépare, c'est vers les jeunes qu'il faut se tourner: étudiants vers Villeneuve d'Ascq ou Lille, salariés nombreux qui n'ont que la voiture comme moyen de transport pour se rendre sur Lille. Roubaix est déjà bien desservi par bus: c'est normal qu'il y ait statistiquement de nombreux usagers.... Si on propose une ligne de tramway pour rejoindre une station de métro vers Lille, cela convertira de nombreux automobilistes aux transports en commun: c'est bien le but recherché non?	Bonjour, Merci pour votre contribution. Les nouvelles lignes de transport structurantes soumises à concertation s'inscrivent en complémentarité des lignes de tramway et de métro existantes et sont à appréhender dans une vision globale de maillage de transports en commun de la métropole comprenant les lignes de bus. Ainsi, de par ses interconnexions avec la ligne R du Mongy et la ligne 2 du métro, à Eurotéléport et Pont de Neuville, ainsi que par le prolongement de la ligne T du Mongy à la gare de Tourcoing, le projet de tramway du pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing permettra de multiplier l'offre de destinations.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Tracé(s) alternatif(s)	Je trouve que le tracé existant dessert encore trop peu de monde, que ce soit sur Tourcoing ou Roubaix L'idée et de scinder le Tramway Roubaix-Tourcoing en 3 lignes distinctes (ou bus électrique / BHNS : plus rentable, plus silencieux et beaucoup moins cher et plus rapide à installer qu'un Tramway, nommé ci dessous) et y d'y ajouter quelques branches en étoile nécessaires pour limiter le délai et les coûts des branches principales : - Boucle en 8 sur Tourcoing avec un seul sens de circulation (but : boucle de 12km, 30min, 4 véhicules) : départ devant la Mairie de Tourcoing direction sud-est, place Cavell, Rue Choquerel, Rue du Levant, Chaussée Berthelot, Chaussée Pierre Curie, passage par l'arret de métro Pont de Neuville, Rue de la Malcense, Rue du Haze, Rue de lille, Rue des ursulines (proximité du métro et tramway tourcoing centre), Rue de la Blanche Porte, Rue des Francs, Chaussée Watt puis Papin et rue de Roncq en direction de la mairie en passant par l'arret de métro Colbert. (https://www.google.com/maps/dir/''/50.7257351,3.1564608/@50.7242611,3.1567003,14.72z/data=!4m6!4m5!1m0!1m1!1s0x47c32ed60dbde905:0xa3511d07aff7b5e!2m2!1d3.1568442!2d50.7252783!3m4!1m2!1d3.1574176!2d50.7244745!3s0x47c32edf9ed3639:0x4776360ede28b881!3m4!1m2!1d3.1689602!2d50.7212315!3s0x47c32f2d63f15e2b:0x6df722865f009a9c!3m4!1m2!1d3.1775867!2d50.7192602!3s0x47c328cb32db783d:0x85c07674fabb8f9!3m4!1m2!1d3.1837309!2d50.7310031!3s0x47c32f4793750d67:0xbf5a050f54e8c407!3m4!1m2!1d3.1698164!2d50.7366412!3s0x47c32f2335a45bbd:0x8a907b025e1d33b8!3m4!1m2!1d3.1595809!2d50.7243514!3s0x47c32f2a2608beb9:0xc9787b8ebdf1f290!3m4!1m2!1d3.1547482!2d50.7184962!3s0x47c3292ae8086e3d:0x8d773290b2dde810!3m4!1m2!1d3.1405723!2d50.7182631!3s0x47c329331f76339:0x2ff792e42cf49a16!3m4!1m2!1d3.1362929!2d50.7278339!3s0x47c32ec9ac3c6651:0xc57cf292265f4b36!3m4!1m2!1d3.1429919!2d50.7326023!3s0x47c32ec5a5122c1d:0x5ab1296b0740f935!3m4!1m2!1d3.1564608!2d50.7257351!3s0x47c32ed642d8251b:0xc30df95934f5a5e2!1m0!3e2) - 3 branches faibles distance sur Tourcoing (bus gaz ou électrique) : - Connexion Auchan et Promenade de Flandres au Tramway/ Chaussée Papin cité ci dessus (éventuellement métro Phalempins aussi) - Connexion de la mairie de Neuville en Ferrain à Pont de Neuville (métro et tramway cité au dessus) - Connexion quartier de la Marlière et Chantier SIG/Quai 30 vers l'arrière de la gare de Tourcoing (qui n'est toujours pas traversable !) et prolongation vers la Mairie de Mouvaux envisageable - Boucle Roubaix Eurotéléport <-> Tourcoing gare avec un seul sens de circulation (but : boucle de 12km, 30min, 4 véhicules) : en partant de l'arrière de la Gare de Tourcoing et en passant par : Rue de Roubaix, Rue de Tourcoing, Eurotéléport, Pont Nyckes, Rue Albert Premier, Rue de L'avelin (Wattrelos), Boulevard Pierre Mauroy (Parc du Lion), Le Cretinier, Rue du sapin vert et retour à la Gare de Tourcoing https://www.google.com/maps/dir/50.6916717,3.1794084/50.6926041,3.178664/@50.7152997,3.0473765,31351m/data=!3m1!1e3!4m4!4m4!1m0!3m4!1m2!1d3.1935636!2d50.6945546!3s0x47c32899bb50c095:0x7c357e618cfb3b2f!3m4!1m2!1d3.2096822!2d50.6938891!3s0x47c32623ddae45e9:0xe31cb794fbd99e9a!3m4!1m2!1d3.2174388!2d50.6985563!3s0x47c32617c1c12525:0xa7672c4849eaeda4!3m4!1m2!1d3.2243792!2d50.7034571!3s0x47c326139f406c9:0xba867b1bc956b3ef!3m4!1m2!1d3.2219161!2d50.7074941!3s0x47c32611fa3123cd:0xb0d6848239fe8961!3m4!1m2!1d3.1943127!2d50.7095758!3m4!1m2!1d3.1679503!2d50.7161516!3m4!1m2!1d3.2096822!2d50.693891!3s0x47c328d27010b21b:0xc007fd14ecc60807!3m4!1m2!1d3.1644962!2d50.7143241!3s0x47c328d3de1b10f1:0xbc573f42534175e!1m0!3e2 - Tramway (13km) Eurotéléport <-> Cité scientifique de Villeneuve d'asq en passant par Lannoy et le parc du Héron https://www.google.com/maps/dir/Roubaix/50.66735,3.2110264/50.6122854,3.1421386/@50.6833972,3.1724723,13z/data=!4m30!4m29!1m10!1m1!1s0x47c32891f6ff8a69:0x40af13e816459b0!2m2!1d3.1778471!2d50.6927049!3m4!1m2!1d3.1899974!2d50.6871761!3s0x47c3288ff8e70407:0xadd1c3e436e88af5!1m15!3m4!1m2!1d3.1892867!2d50.6545759!3s0x47c3280ce3fbfd53:0x5dc2cb4094ce9df9!3m4!1m2!1d3.1663277!2d50.6420562!3s0x47c32824073048e5:0x270643a690a7914d!3m4!1m2!1d3.1550799!2d50.6327971!3s0x47c2d7d6ed6bd589:0xc9fffcf60429722a!1m0!3e2 - 2 boucles bien utiles sur Roubaix (bus gaz ou électrique) : - Boucle 10km Leers-Toufflers-Lannoy (10km) https://www.google.com/maps/dir/50.6679814,3.2106694/50.6684574,3.2108625/@50.6637821,3.2035395,14z/data=!4m19!4m18!1m15!3m4!1m2!1d3.2312402!2d50.6611989!3s0x47c327bb8d666aa1:0xa4a925aeab00335e!3m4!1m2!1d3.2463249!2d50.6794748!3s0x47c326544f2b209f:0xb59ae7535ebbb9a!3m4!1m2!1d3.2153622!2d50.6820811!3s0x47c326318b98f65d:0x1082e206c06254a8!1m0!3e2 - Boucle entre l'ancien Tramway Parc Barbieux et le nouveau Tramway de HEM (Villa cavrois dans un sens et CHR Roubaix dans l'autre) https://www.google.com/maps/dir/McDonald's/50.6699581,3.1538249/@50.6775155,3.1557042,14z/am=t/data=!4m43!4m42!1m35!1m11!1s0x47c3285f6f909b5:0x3ccebb0c555efb4f!2m2!1d3.1536041!2d50.6695761!3m4!1m2!1d3.1867424!2d50.6527526!3s0x47c3280d8c8235f1:0x84f095e21da32ee9!3m4!1m2!1d3.1998043!2d50.6639555!3s0x47c327d884373e09:0xf26469f76ab0c9b2!3m4!1m2!1d3.1973539!2d50.6664025!3s0x47c32877ef1b959:0x3a7858a18ef50dc!3m4!1m2!1d3.1922939!2d50.6683928!3s0x47c3287a452771f:0x583e4d6cd679afc!3m4!1m2!1d3.1801839!2d50.6722088!3s0x47c32866c98b0931:0xd2d7ecb8cbc3b25a!3m4!1m2!1d3.1720572!2d50.6787651!3s0x47c328f5ec5f0931:0xf19a90210a4a2f1f!1m0!3e2!6m3!1i0!2i0!3i23 Légende de l'image : en rouge le métro, en orange le tramway existant, en bleu les 3 lignes de Tram/BHNS, en vert les différentes branches nécessaires aux quartiers excentrés non desservis en services rapides.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui participe au débat sur l'opportunité des projets, leurs tracés et la desserte et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Nous notons avec attention vos suggestions et contributions. Les études réalisées en 2018 et 2019 et qui ont conduit au vote du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) par la Métropole Européenne de Lille n'ont pas identifié les axes que vous décrivez comme support du réseau structurant. Cependant à l'horizon de la mise en service des nouvelles lignes structurantes, une restructuration du réseau bus sera mise en œuvre pour le mettre en cohérence avec les nouvelles lignes de tramway et de BHNS afin d'optimiser les temps de parcours et de redéfinir le niveau d'offre sur chaque liaison en adéquation avec le niveau de fréquentation, actuel et potentiel. Par ailleurs, le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) identifie d'ores et déjà une optimisation de la Liane 4 entre Tourcoing et sa couronne Nord-Ouest (Liaison B - Tourcoing-Roncq-Halluin), une réflexion sur une liaison express Villeneuve d'Ascq - Leers / Hem avec une évolution vers un plus haut niveau de service à moyen et long termes, en lien avec le projet de ré-aménagement de la RD700 et une liaison G de type liane optimisée, en mode routier, entre Hem et Villeneuve d'Ascq. Par ailleurs, la solution des lignes en boucle en voie unique ne semble pas appropriée pour les déplacements réguliers qui sont la cible des lignes du SDIT, les usagers utilisant le système dans un sens souhaitant nécessairement revenir aussi efficacement sans avoir à faire un tour de ville.
Le tracé et les variantes	Oui au Tramway, jusqu'au Centre-Ville de Hem !	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). Par ailleurs, il s'agirait d'un outil capable de révolutionner la mobilité avec les villes aux alentours ainsi que l'interactivité entre les quartiers ! En effet, au-delà de pouvoir plus facilement se rendre à Roubaix d'un côté et Villeneuve d'Ascq de l'autre avec la liaison bus, ce Tram doit nous permettre de mieux vivre notre ville, et donc d'en desservir les points d'intérêt. 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.).	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui participe au débat sur les tracés et la desserte d'Hem et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Nous notons votre intérêt pour le projet de tramway dans Hem et son prolongement jusqu'à Grand Place. L'un des objectifs de cette extension est bien effectivement de renforcer le lien entre les différents quartiers de la ville.
Le projet	Contribution sdit	Contribution recueillie via la boîte mail (le 03/04/2022) participationcitoyenne@lillemetropole.fr L'arrivée d'un tramway à Hem est une très bonne nouvelle. D'abord parce que c'est rendre un service public de déplacement doux au plus grand nombre et gratuit pour les moins de 18 ans dans la lignée de ce qui est offert aujourd'hui par la MEL pour le bus, le métro ou le VLille. Nombreux sont les hémois à se rendre sur Roubaix pour y accéder à l'hôpital, sa maternité, aux entreprises et services publics, aux éléments culturels, aux lycées, ou encore aux infrastructures sportives… Aujourd'hui pour nous rendre à Lille nous prenons un bus puis le tram ou le métro via Roubaix ou Croix, demain nous pourrons y aller depuis Hem en passant par Roubaix. Il faudra pour cela optimiser le temps de parcours. Ensuite, la variante amenant ou partant depuis le centre-ville serait vraiment un « plus ». Nombreux habitants des quartiers Nord pourraient se rendre plus facilement au centre-ville pour profiter des commerces, de la mairie, de la médiathèque, de l'école de musique, de la salle de spectacle, de la salle des fêtes, de l'école danse, ou de la salle de sport…accessibles facilement sans contraintes de stationnement. J'y vois une qualité de vie améliorée car moins de nuisance sonore, moins de pollution grâce à la réduction de l'usage des voitures sur des distances aussi courtes. Enfin, il faudra d'autres alternatives à la voiture pour compléter le service du tramway comme le développement des navettes de la ligne Express tellement rapide pour rejoindre La station Les Près (15 minutes) depuis Hem mais tellement méconnue par les habitants. Il faudra aussi le développement de cette ligne G optimisée qui est prévue en complément du tram vers Villeneuve d'Ascq. La pratique du vélo ou de la trottinette devra être soutenue par le déploiement d'aménagements cyclables afin de permettre aux hémois de rejoindre facilement toutes stations de tram ou de bus express.	Bonjour, Nous vous remercions pour votre contribution qui participe au débat sur les tracés et la desserte d'Hem et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Ainsi que vous l'indiquez le projet vise en effet à développer un réseau maillé qui permet le plus grand choix de destinations et dans des temps de parcours optimisés. Nous notons votre préférence pour la variante de prolongement du tramway jusqu'au centre ville de Hem et l'intérêt de relier Hem à Roubaix. Par ailleurs, la liaison que vous décrivez vers Villeneuve d'Ascq est bien identifiée dans le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (liaison G, envisagée en Liane optimisée).

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Le tramway à Hem, une véritable opportunité !	Habitante de la rue Jules Guesde et Hémoise depuis toujours, je suis pleinement favorable à l'arrivée du Tramway à HEM et ce, jusqu'à la Grand Place. Plusieurs raisons m'amènent à penser qu'il ne faut pas passer à côté de cette opportunité : - C'est un transport urbain devenu incontournable dans les villes et surtout une solution qui préservera et améliorera la qualité de l'air. - C'est un moyen de diminuer l'usage de la voiture dans la commune et de permettre aux habitants qui n'ont pas de voitures de se déplacer (trajets écoles, courses, loisirs) - C'est un moyen de permettre aux habitants de LILLE ou de la Métropole de se rendre au Zéphyr, aux évènements ou inversement de se rendre à des expos, concerts, gares Lille Flandres/Lille Europe ou autre sans perdre de temps à chercher une place de stationnement qui en plus est payante. Finalement, avoir le tramway à Hem, c'est être mieux desservi, c'est connecter des cœurs de villes pour permettre à une majorité de la population d'aller travailler , se divertir, voyager...en faisant des économies et une bonne action pour l'environnement. Cela dit, le passage de la Rue Jules Guesde doit cependant être réfléchi même si j'y suis favorable. Inspirons nous du tramway d'UCCLE (Bruxelles) qui passe dans certaines rues qui ne semblent pas plus larges que la notre, avec un axe commun au tram et aux voitures avec une priorité au tram. Cela a permis de conserver des places de stationnements. Projetons nous et profitons surtout pour moderniser cette voie en la végétalisant, en refaisant les trottoirs et en partageant l'espace au mieux entre les utilisateurs. Toutefois, il est à noter que je regrette que la ligne de tram ne nous conduisent pas à Villeneuve d'Ascq et notamment aux Près ou à 4 Cantons pour se rendre à Lille plus rapidement (via le métro) ou au Stade Pierre Mauroy (via les navettes les jours de match)/Centre Commercial V2/Cité Scientifique... La desserte vers Villeneuve d'Ascq est un réel sujet et nécessitera des alternatives qui ne sont pas négligeables pour répondre aux besoins des utilisateurs. Pour finir, il faudra penser un tramway qui soit écologique, moderne, confortable, silencieux et surtout un lieu sûr et sécure afin qu'il soit fréquenté par l'ensemble de la population (familles, enfants, séniors, étudiants etc.)	Bonjour, Nous notons votre souhait de voir se réaliser la variante d'extension du tramway vers la Place à Hem. La liaison que vous évoquez vers Villeneuve d'Ascq est bien identifiée et fait l'objet d'une autre étude dans le SDIT (liaison G, envisagée en Liane optimisée), l'amélioration de ce lien ne s'opposant pas à la liaison tramway vers Roubaix mais constitue un élément de plus dans un réseau maillé et attractif. Les études détaillées de conception qui permettront de définir l'insertion du tramway dans la rue Jules Guesde prendront soin d'examiner l'ensemble des usages et les emprises disponibles pour concilier au mieux ces éléments et les objectifs du projets qui visent tant la performance du tramway que la qualité urbaine et des cheminements pour les modes actifs.
Le projet	SDIT – contributions concertation publique par Citéo, médiation et facilitation	L'aménagement des 2 lignes de Tramway et des 2 lignes de BHNS s'inscrivent dans un projet métropolitain ambitieux visant le développement des infrastructures et offres de services de mobilités associées. Pour que les projets répondent DURABLEMENT aux 4 enjeux majeurs affichés : -Un projet de mobilité : développer et promouvoir l'intermodalité, le maillage territorial et la complémentarité des infrastructures et offres de mobilités, -Un projet d'aménagement urbain : améliorer le cadre de vie et favoriser l'attractivité territoriale, -Un projet social : rendre accessible l'offre de mobilités, développer la desserte de zones enclavées/en QPV/NPNRU..., -Un projet environnemental : développer des modes de transports plus respectueux de l'environnement, ... leur déploiement doit être source d'innovations ambitieuses dans l'accompagnement de bonne fin. Les grands travaux de réaménagements de l'espace urbain/public de ce type ont un impact indéniable sur les habitants au sens large et leur cadre de vie, et ce, durant toute la durée de déroulement du projet : Pavant (concertation) phase études de faisabilité tracés) : inquiétudes, questionnements quant au bien-fondé du projet, ses emparts, la durée des travaux, les conséquences sur le cadre de vie, ... Pendant (travaux d'aménagement) : inquiétudes, questionnements, mécontentement quant aux désagrements causés par les travaux (poussière, bruit, accessibilité, retards, aléas, etc...) Après (exploitation du réseau et nouveaux usages). questionnements quant aux nouveaux équipements, liaison avec les autres moyens de transports + accompagnement des usagers sur leur mobilité et comment réduire l'utilisation de la voiture individuelle, etc... Ces grands travaux sont des projets de long terme et les marchés doivent intégrer un accompagnement ambitieux inclusif, tant à la mise en œuvre qu'à l'usage. D'expériences, un accompagnement à plusieurs niveaux est nécessaire pour leur réussite, pour toutes les parties prenantes / acteurs du projet : les habitants, l'AMO et les entreprises du BTP en charge des travaux d'aménagement et d'exploitation des réseaux, l'AMO-COM, les collectivités, les associations diverses, etc.... et cet accompagnement doit intégrer des enjeux RSE forts en termes d'emploi, de mesures partagées d'impacts, d'amélioration en termes de mobilités et d'environnement... Cet accompagnement aux changements doit porter sur au moins 2 volets : -Un volet/accompagnement AMO « infrastructures » : accompagner les habitants / commerçants / riverains, sur l'acceptabilité des travaux, par un service d'information et de communication de proximité, mobilisant des agents de proximité sur le terrain, en relation avec les parties prenantes des territoires concernés par les tracés, -Un volet/accompagnement AMU « usages » : post-travaux, accompagner les acteurs au meilleur usage des nouveaux équipements / offres de mobilité. En effet, un dispositif d'information et de communication de proximité ambitieux, c'est la voix, les oreilles et le cœur du projet. C'est le bras opérationnel de la communication institutionnelle. C'est permettre d'accompagner les habitants et les usagers à la conduite du changement, au quotidien, sur le terrain et de faire remonter les informations en temps réel à l'AMO. Faire l'impasse d'un tel dispositif, c'est potentiellement : -Prendre du retard dans le calendrier prévu de livraison des différents équipements (retards de livraisons = pénalités), -S'autoriser à ne pas se doter d'une communication de terrain adaptée (en fonction des territoires), et ne pas laisser « de voix » au projet, -Prendre le risque de ne pas fédérer le maximum de personnes autour du projet (et rendre les usagers ambassadeurs du réseau), -Ne pas accompagner les habitants à la prise en main de leur nouveau cadre de vie/équipements/offres de mobilité. La médiation sociale professionnelle sur les 2 volets ci-dessus est le fruit de plus de 20 ans d'expériences en médiation/facilitation de CITEO et se base sur d'importantes réalisations similaires en Ile-de-France.	Bonjour, Merci pour votre contribution. La Métropole Européenne de Lille partage les enjeux de communication, d'information et d'accompagnement que revêtent de tels projets d'infrastructures de transport.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le projet	Tramway Roubaix-Tourcoing	Bonjour, Je vous contacte car je voulais savoir pourquoi vous ne proposez pas de tarif social mensuel et un tarif unique pour tout type de profil en partenariat avec le réseau de bus Ilevia et la Tec sur la ligne MWR Mouscron-Wattrelos-Roubaix pour les demandeurs d'emploi qui souhaitent travailler en Belgique. En effet, ce n'est pas pratique de payer un abonnement au mois pour la France et un abonnement à la semaine pour la Belgique, c'est un coût énorme en additionnant les 2. Les agences de recrutement de Belgique mettent en avant le manque de main d'œuvre à la frontière Belge, en sollicitant les candidats français mais à côté de ça, on ne met pas en place des moyens efficaces pour les français afin de réduire leur budget de transport. Par ailleurs, pourquoi dans le tracé du futur tramway, il ne passe pas par le centre de ville de Wattrelos et ne va pas jusqu'à Mouscron pour les travailleurs transfrontalier qui ne possède pas le permis de conduire, voiture, et qui ne souhaite pas utiliser de trottinette ou de vélo qui est plus à risque en termes de moyen de transport (accident) ? En outre, pour quelle raison le tracé ne passe pas par la gare de Tourcoing (Ouigo)? Je vous remercie de m'en dire plus à ce sujet. Cordialement,	Bonjour, La question de la tarification relève de la compétence de chaque autorité territoriale et même si des échanges sont en cours entre la MEL et TEC, il n'existe pas encore de solution autre que celle que vous indiquez. Nous vous remercions de votre contribution relative à votre préférence d'un tracé de tramway qui franchirait la frontière avec la Belgique. Un des scénarios d'exploitation en cours d'étude de la branche Eurotéléport - Wattrelos serait de la considérer en prolongement de la ligne R de tramway du Mongy existante. Une correspondance permettrait ainsi de prendre à Eurotéléport la ligne Neuville-en-Ferrain – Hem qui dessert la gare de Tourcoing.
Le tracé et les variantes	Passage du tramway dans la rue Jules Guesde	Je me pose la question de la véritable utilité de faire passer le tramway par la rue Jules Guesde à HEM. Tout d'abord, l'étroitesse de la rue. Elle suffit juste à permettre à 2 camions de se croiser (et ils sont nombreux). Imaginez maintenant, 2 tramways + 2 camions devant se croiser au même endroit. Même en éliminant les places de parking des riverains, cela ne passera pas, il faudrait réduire encore la largeur des trottoirs pourtant déjà limite avec les poubelles trônant en permanence. Et si les places de parking doivent disparaître, les voitures des riverains aussi? Ensuite, la densité de circulation actuelle de la rue. Il ne faut pas oublier que cette rue est une des principales artères de la ville permettant aux riverains d'aller de Hem à Lannoy et inversement. Bref, elle est déjà bien chargée aux heures de pointe (pour exemple, il n'est pas rare de voir des voitures au ralenti voir à l'arrêt entre Lidl et le feu de la rue de la Vallée.) En rajoutant 2 voies de tramway, ce point noir de la circulation n'est pas prêt de disparaître. Encore pire si la voie doit être partagée entre les tramways et les véhicules (le tramway dictant son rythme ainsi que les feux de circulation présent aux différents carrefours). Pour rappel, le projet de la M700 devait permettre, entres autres, un délestage de la rue Jules Guesde (où en est-on?) afin de permettre aux habitants d'aller tout simplement à leur lieu de travail (Villeneuve d'Ascq, Lille,...) Quid de l'impact pour les riverains pendant les travaux (pourraient-ils encore stationner devant leur maison ou sortir de leur terrain?, le bruit, l'impact environnemental des travaux de voirie? la salissure sur les façades, les vibrations, l'installation des caténaires - car je suppose qu'une alimentation par le sol n'est pas prévue?). Après les travaux, vibration, bruit, pollution (car les voitures devront s'adapter à la vitesse du tram), impact sur la valeur foncière du bien,...), circulation dangereuse (dépassement des tramway si ils ne sont pas en voie propre) Parlons du potentiel de fréquentation possible. N'oublions pas que la rue Jules Guesde a bénéficié d'une ligne de bus à haut de rendement de service (feu la liane 4) dont le tracé a été modifié faute de fréquentation... Ici, il est proposé 2 arrêts de tramway (Liondrie et Clémenceau pour toute la rue traversée par les voies (je ne compte pas l'arrêt Blanchisserie qui sera, quoiqu'il arrive, retenu quelque soit le projet) soit 2 anciens arrêts de cette liane et déjà desservie par d'autres lignes de bus. Je crains malheureusement que ce n'est pas un tramway avec une fréquence de passage et un capacitaire plus important qui fera augmenter la fréquentation... De même, les arrêts ne desservent pas des lieux de "grande" fréquentation: les (quelques) commerces ou équipements publics présents sur ou à proximité de la ligne proposée possèdent déjà des parkings (très rarement surchargé), le Zéphir ne proposent pas des spectacles tous les soirs (sachant qu'à ce moment la circulation n'est pas un problème + le parking n'est pas plein les soirs concernés), les personnes fréquentant le marché proviennent du voisinage,... Aussi, l'école primaire et maternelle seront vraisemblablement gênées par le terminus devant s'installer juste en face. La zone d'activités des 4 vents n'est toujours pas correctement desservie et pourtant elle est la principale zone concernée par les contraintes de circulation. La Mairie n'est pas desservie (car encore à près de 500m de l'arrêt le plus proche). Bref, je ne vois pas d'éléments factuellement objectifs dans "la stratégie d'apaisement de la circulation et la dynamisation du centre ville" proposée par cette alternative. Il faudrait mieux se concentrer sur le projet de ligne G car les Hémois ont besoin d'une alternative à la voiture pour aller sur Villeneuve d'Ascq.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution et prenons note de votre opposition à un passage par la rue Jules Guesde. Cet avis servira à alimenter le bilan que la MEL dressera au mois de juin de la concertation. La rue Jules Guesde présente une densité relativement importante du fait de la continuité de l'habitat. Il en résulte un nombre important d'habitants à desservir et par ailleurs un besoin identifié de lien fort entre le centre la partie nord de Hem qui justifient la présentation de cette variante d'extension du tracé. Il est fréquent, dans l'ensemble des villes européennes souhaitant s'équiper d'un axe structurant de type tramway, d'avoir à emprunter des rues à la largeur limitée, du fait d'une occupation notamment par la circulation et le stationnement. En moyenne, la "voiture" occupe 80 % de l'espace public de nos villes. Suivant les comptages, la rue Jules Guesde supporte un trafic de l'ordre de 8 000 véhicules par jour, dont 260 poids lourds. En cas de réalisation du tramway, ce trafic devrait être limité afin d'apaiser la circulation dans la rue et permettre au tramway de pas subir d'aléas de circulation, des études de circulation devront donc démontrer la faisabilité de ce report de trafic sur d'autres voies y compris la M700 qui va faire l'objet de travaux d'amélioration. Cette suppression du trafic de transit dans la rue Jules Guesde devrait conduire à réduire le bruit induit par la circulation actuelle : le bruit de la circulation est beaucoup plus important que celui du tramway moderne, fonctionnant avec des moteurs électriques, donc plus silencieux que des moteurs thermiques. La pollution locale devrait être également réduite, pour la même raison. Durant la phase travaux, des dispositions seront prises pour limiter les nuisances mais ces travaux sont cependant inévitables pour arriver à une modification totale des rues empruntées que l'on espère plus apaisées et agréables à vivre.
Le tracé et les variantes	Tram dans toute la ville	Oui au tramway à Hem dans toute la ville et pas seulement dans certains quartiers. Il ne faut pas oublier le quartier de Beaumont. Si le tramway peut aller jusqu'à Pont de Bois à Villeneuve d'Ascq, ce serait très bien !	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui participe au débat sur les tracés et la desserte de Hem et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Concernant la liaison Hem - Villeneuve d'Ascq : La continuité urbaine et la densité urbaine entre Roubaix et la commune de Hem justifient la réalisation d'un axe structurant, la fréquentation actuelle des trois Lianes qui opèrent sur tout ou partie de cette liaison le démontre bien. Les prévisions de fréquentation réalisées au cours des études en confirment également l'intérêt. La liaison vers Roubaix pour les Hémois leur ouvre également l'accès au métro ligne 2 et au Mongy. La liaison que vous évoquez vers Villeneuve d'Ascq est bien identifiée et fait l'objet d'une autre étude dans le SDIT (liaison G, envisagée en Liane optimisée), l'amélioration de ce lien ne s'opposant pas à la liaison tramway vers Roubaix mais constitue un élément de plus dans un réseau maillé et attractif.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
L'aménagement de l'espace public	Tramway à wattrelos	Contribution recueillie via la boîte mail (le 30/03/2022) participationcitoyenne@lillemetropole.fr Bonjour, A t on pensé à l'insécurité que cela entraînerait dans notre ville qui s'est d'ailleurs bien dégradée depuis 5ans ? Pensez y sérieusement s'il vous plaît. Les wattrelosiens quittent leur ville de cœur malgré les générations de familles qui les précédaient . Nos anciens ont peur d'ouvrir leur porte et nous devons veiller jour et nuit pour qu'il ne leur arrive rien. Wattrelos doit rester à l'écart de grandes agglomérations .wattrelos doit rester un village. Nous avons assez d'infrastructures pour accéder aux axes routiers. Même si ça bouchonne aux heures de pointe c'est le prix à payer pour conserver une sécurité une tranquillité une sérénité.	Bonjour, Nous prenons bonne note de votre contribution. A travers l'expérience de nombreux projets de tramway réalisés en France, nous avons noté qu'un cadre de vie agréable est un puissant facteur incitatif à des comportements responsables et citoyens, la plupart des personnes éprouvant du respect lorsque les aménagements qui leur sont proposés traduisent des égards à leur encontre. Bien sûr, la conception des espaces publics doivent tenir compte des inquiétudes que vous exprimez et les citoyens, les communes et les forces de police sont associés aux choix des aménagements concourant à plus de sécurité.
Le tracé et les variantes	Passage du tramway rue de Tourcoing Neuville en Ferrain	Imaginez donc qu'à l'heure actuelle le passage des camions fait trembler les habitations, et qu'il est quasi impossible de se garer, comment peut-on imaginer le passage dans cette rue étroite du tramway ? le Boulevard des Hauts de France est mieux adapté, pas d'habitation et de problème de stationnement, et parfaitement accessible aux usagers de Neuville en Ferrain car à proximité. le bien être des habitants doit je le souhaite être une priorité. Merci de prendre en compte cette remarque.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui participe au débat sur les tracés et la desserte de Neuville-en-Ferrain et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Concernant les vibrations, toutes les dispositions techniques sont prises dans la conception pour limiter les vibrations engendrées par le passage du tramway : tracé majoritairement rectiligne, traitement particulier du rail, pose de la voie sur dalle flottante à proximité des façades par interposition entre la dalle supportant les rails et le sol d'un matériau résilient réduisant considérablement la transmission des vibrations. Cette attention se poursuit en phase exploitation par un entretien rigoureux du rail et des roues pour limiter les effets du contact rail-roues.
Le tracé et les variantes	Tracé tramway et formule tarifaire unique et tarif social ligne mwr Mouscron	Contribution recueillie via la boîte mail (le 04/04/2022): participationcitoyenne@lillemetropole.fr Bonjour, Je vous contacte car je voulais savoir pourquoi vous ne proposez pas de tarif social mensuel et un tarif unique pour tout type de profil en partenariat avec le réseau de bus Ilevia et la Tec sur la ligne MWR Mouscron-Wattrelos-Roubaix pour les demandeurs d'emploi qui souhaitent travailler en Belgique. En effet, ce n'est pas pratique de payer un abonnement au mois pour la France et un abonnement à la semaine pour la Belgique, c'est un coût énorme en additionnant les 2. Les agences de recrutement de Belgique mettent en avant le manque de main d'œuvre à la frontière Belge, en sollicitant les candidats français mais à côté de ça, on ne met pas en place des moyens efficaces pour les français afin de réduire leur budget de transport. Par ailleurs, pourquoi dans le tracé du futur tramway, il ne passe pas par le centre de ville de Wattrelos et ne va pas jusqu'à Mouscron pour les travailleurs transfrontalier qui ne possède pas le permis de conduire, voiture, et qui ne souhaite pas utiliser de trottinette ou de vélo qui est plus à risque en termes de moyen de transport (accident) ? Je vous remercie de m'en dire plus à ce sujet. Cordialement,	Bonjour, La question de la tarification relève de la compétence de chaque autorité territoriale et même si des échanges sont en cours entre la MEL et TEC, il n'existe pas encore de solution autre que celle que vous indiquez. Nous vous remercions de votre contribution relative à votre préférence d'un tracé de tramway qui franchirait la frontière avec la Belgique. Un des scénarios d'exploitation en cours d'étude de la branche Eurotéléport - Wattrelos serait de la considérer en prolongement de la ligne R de tramway du Mongy existante. Une correspondance permettrait ainsi de prendre à Eurotéléport la ligne Neuville-en-Ferrain – Hem qui dessert la gare de Tourcoing.
Le tracé et les variantes	La ligne de Tram dans Hem	Je suis ravie de ce SDIT et plus précisément de la ligne de tramway qui desservira Hem car ce TC écologique répond bien aux préoccupations environnementales actuelles. Il est urgent que ce projet nécessaire et indispensable soit mis en œuvre afin de fluidifier les déplacements quotidiens des hémois tant vers Roubaix que vers Villeneuve d'Ascq. Ce tram souligne la volonté de la Mel de développer une offre de transports complémentaire en rejoignant la grand place de Hem et renforcera le maillage en TC doux de Hem. Le tracé du Tram dans la rue Jules Guesde de Hem est nécessaire pour répondre au exigences de ce genre de TC qui nécessite une densité de population proche importante, néanmoins, il sera nécessaire de créer des poches de stationnement tout au long de la rue Jules Guesde car les places de stationnement longitudinales actuelles viendront à disparaître pour laisser la place au Tram. J'ajoute par ailleurs, qu'il est indispensable que des BHNS prennent immédiatement le relais au terminus des tramways envisagés sur la Grand Place afin que les utilisateurs de ce TC puissent atteindre la Haute Borne ou les Près en TC, et cela, sans attente grâce à des BHNS ayant une fréquence similaire à l'arrivée du Tram sur la Grand place.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui participe au débat sur les tracés et la desserte de Hem et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Ainsi que vous l'indiquez le projet vise en effet à développer un réseau maillé qui permet le plus grand choix de destinations dans des temps de parcours optimisés. La nouvelle ligne de tramway à Hem permettra une connexion directe au métro ligne 2 et au Mongy. Par ailleurs le Schéma Directeur des Infrastrutures de Transport de la Métropole prévoit également la création d'une liaison en liane optimisée (Liaison G) qui vise à renforcer le lien radial entre Villeneuve d'Ascq et sa première couronne nord-est.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Contribution de la ville de Wattrelos	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.	Bonjour, Nous prenons note de votre contribution qui viendra alimenter le bilan de la concertation.
Le projet	Le tram Roubaix / Tourcoing : un projet stratégique	Le projet de tram sur le versant nord-est de la métropole est essentiel pour ces villes mais aussi pour toute la métropole lilloise. 1/ ces territoires ont des atouts incontestables qu'il faut mieux relier : La Condition Publique mais aussi la stade Vélodrome. Ces équipements sont des atouts stratégiques pour toute la métropole. 2/ la métropole ne deviendra une grande métropole que si Roubaix et Tourcoing deviennent des territoires dynamiques et bonne santé économiquement et socialement. Le tram doit aider à reconquérir les friches industrielles, attirer de nouveaux habitants, etc. Il faut aller jusqu'au bout de la démarche !	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui participe au débat sur l'opportunité du projet et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
	Contribution du groupe Action Commune Citoyenne Écolo Solidaire pour Villeneuve d'Ascq	Les projets présentés dans le cadre de la concertation et concernant Villeneuve d'Ascq ne répondent que partiellement aux besoins. Villeneuve d'Ascq est en effet concernée par deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). La première la relie à Lille. Le tracé proposé passe par la rue des Fusillés, très mal desservie actuellement : une ligne de BHNS y comblerait un vrai manque. La deuxième relie Lezennes à Saint-André-lez-Lille, en passant par Villeneuve d'Ascq, Mons-en-Barœul et Marcq-en-Barœul. Elle vise à « accompagner le développement des zones en devenir », dont la Borne de l'Espoir. Notre groupe redit son opposition au développement de cette zone, alors que la création d'une coulée verte reliant Villeneuve d'Ascq, Lezennes et Ronchin avait été envisagée. Quoi qu'il en soit, pour remplir leurs promesses d'efficacité, ces futures lignes devront impérativement être en site propre, c'est-à-dire circuler sur une voie leur étant exclusivement dédiée. Du site propre pour les bus, c'est aussi moins de place accordée à la voiture, dans un contexte sanitaire et climatique où le trafic automobile doit impérativement être réduit. Le site propre, c'est le gage de rapidité et de fiabilité attendu par celles et ceux qui hésitent encore à laisser leur voiture au garage ! Leur fréquence doit aussi être revue à la hausse : un bus toutes les 10 minutes, c'est la fréquence la plus basse pour un BHNS ! À titre de comparaison, la ligne BHNS Aixpress (Métropole d'Aix-Marseille-Provence) a une fréquence de 6 à 7 minutes en heure de pointe. La mise en œuvre de ces lignes devra s'accompagner d'une véritable réflexion sur la circulation, notamment automobile, sur le territoire villeneuvois. Cette réflexion devra impérativement aboutir à la mise en place d'un plan de circulation incitatif pour les déplacements en vélo et en transport en commun. La cartographie des deux projets est cependant implacable : ce sont les trois quarts de Villeneuve d'Ascq, le cœur de la ville, qui sont oubliés. L'arrêt abrupt à la limite de Villeneuve d'Ascq de la future ligne de tramway Tourcoing-Roubaix-Hem est une incompréhensible anomalie ! Pourquoi ne pas la prolonger jusque la 4e ville de la Métropole, où se rendent des étudiants, des salariés, des métropolitains attirés par la chaîne des lacs ? Un tel prolongement aurait le mérite de remplacer la regrettée liane 4. En l'état, les étudiants roubaisiens et tourquennois devront continuer de passer par Lille pour se rendre sur le campus du Pont de bois. Une liane optimisée traversant Villeneuve d'Ascq du nord au sud, telle qu'évoquée lors de la réunion publique du 1er mars n'est pas de nature à proposer un service aussi performant et donc aussi incitatif qu'un tramway. Elle impliquerait une rupture de charge sur un itinéraire justifiant pourtant d'être continu.	Bonjour, Le projet de ligne de BHNS Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Baroeul permet une desserte du centre de Villeneuve d'Ascq à sa partie nord-ouest, en longeant le Boulevard de l'Ouest jusque Mons-en-Baroeul. Les quatre projets soumis à concertation sont les projets structurants du Schéma Directeur des Infrastructures qui comporte au total une vingtaine de projets allant du prolongement du métro jusqu'à l'amélioration du niveau de service de certaines lignes existantes ou la création de lignes de bus circulaires et la mise en place de liaisons de bus express. La déclinaison des autres liaisons du Schéma Directeur des Infrastructures se poursuivra dans les mois et années à venir afin de les rendre opérationnelles à horizon 2035, l'objectif étant de créer un véritable maillage en transports en commun de la métropole. Une étude de liane optimisée entre Hem et Villeneuve d'Ascq sera notamment proposée en passant ainsi par le nord-est villeneuvois. L'objectif du projet est d'offrir une desserte en transports collectifs performants à haut niveau de service, ce qui induit une priorité absolue aux carrefours, une intégration préférentielle au maximum en site propre avec des stations dédiées, accessibles et regroupant l'ensemble des services aux voyageurs. L'ambition est d'atteindre une majorité de part site propre sur le long du parcours pour rendre ce futur mode de transport performant. Au regard des aménagements prévus, le BHNS développera une vitesse commerciale moyenne de 20 à 21 km/h, soit une performance accrue par rapport à la ligne actuelle. Au-delà de cette vitesse commerciale, la maîtrise des aléas permettra d'atteindre un haut niveau de service pour les usagers. La fréquence retenue au stade des études de faisabilité est de 10 minutes maximum en période de pointe. Compte tenu de la modélisation de la fréquentation, il n'apparait pas à ce jour nécessaire d'augmenter la fréquence. Cette ligne sera néanmoins réanalysée dès sa mise en service, et si la fréquentation le nécessite, il sera possible de passer à une fréquence de 8 minutes, l'infrastructure physique étant réalisée et le permettant.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Transports en commun sur Hem	Contribution recueillie via la boîte mail (le 05/04/2022) participationcitoyenne@lillemetropole.fr 2 millions d'euros investis par la MEL pour mettre à la disposition des métropolitains une offre performante de transports en commun pour faire changer les habitudes de déplacements, et préserver l'environement: je dis BRAVO. Mais, pour y prétendre, encore faut-il que les usagers puissent se déplacer dans de bonnes conditions sans cumuler les correspondances pour se rendre d'un point à un autre comme actuellement avec le réseau de bus Ilevia, qui est une catastrophe sur HEM et qui oblige les gens à utiliser leur voiture. Le tram à HEM, pourquoi pas, mais quasiment inutile si son terminus est à la Blanchisserie, et qu'il n'y ait plus aucune liaison pour rejoindre le Centre de Hem ou Villeneuve d'Ascq, comme c'est le cas actuellement avec la Liane 4. Je pense toutefois que la rue Jules Guesde n'est pas du tout adaptée pour accueillir des trams, voitures, camions, cyclistes en plus des voitures en stationnement des nombreux riverains . Pourquoi ne pas repenser plutôt le réseau de bus actuel, solution certainement beaucoup moins couteuse que les frais engendrés pour mettre en service un tram qui pourrait être apportée beaucoup plus rapidement, et qui permettrait aux Hémois de se rendre dès à présent plus facilement à Villeneuve d'Ascq et Lille ou même à Lannoy sans devoir faire le tour par Roubaix, ou sortir leur voiture du garage....	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui participe au débat sur les tracés et la desserte et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Concernant la liaison Hem - Villeneuve d'Ascq : La continuité urbaine et la densité urbaine entre Roubaix et la commune de Hem justifient la réalisation d'un axe structurant, la fréquentation actuelle des trois Lianes qui opèrent sur tout ou partie de cette liaison le démontre bien. Les prévisions de fréquentation réalisées au cours des études en confirment également l'intérêt. La liaison vers Roubaix pour les Hémois leur ouvre également l'accès au métro ligne 2 et au Mongy. La liaison vers Villeneuve d'Ascq est bien identifiée dans le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (liaison G, envisagée en Liane optimisée)., l'amélioration de ce lien ne s'opposant pas à la liaison tramway vers Roubaix mais constitue un élément de plus dans un réseau maillé et attractif. Les études de conception détaillées de l'insertion du tramway dans la rue Jules Guesde, si cette variante est retenue, prendraient soin d'examiner l'ensemble des usages et des emprises disponibles afin de répondre aux objectifs du projets qui visent tant la performance du tramway que la qualité urbaine et des cheminements pour les modes actifs.
Le tracé et les variantes	Ligne de tramway le long de boulevard des Flandres à neuville en ferrain	Contribution recueillie via la boîte mail (le 05/04/2022) participationcitoyenne@lillemetropole.fr je voulais quand même vous signalez que j'ai peur que la ligne de tramway le long de boulevard des Flandres à neuville en ferrain cause des désagréments sonores, des vibrations sur nos maisons qui se fissurent avec les terrains qui bougent J'ai peur aussi que cela engendre de l'insécurité . Des jeunes gens squattent déjà le petit parc des hauts de neuville et trafiquent (quartier de Tourcoing) enclavé entre le boulevard et le quartier bâtir de neuville. j'espère que la ligne envisagée se trouvera du coté du parc d'activité du ferrain ou en voie centrale pour atténuer la pollution sonore en espérant vous lire prochainement cordialement	Bonjour, La métropole sera attentive aux impacts du tramway et le bruit fait partie de ses préoccupations. Sur les nouvelles lignes de tramway, sera déployé un matériel roulant moderne disposant des derniers développements technologiques en termes de confort pour les usagers et de réduction des nuisances sonores. Un tramway moderne fait moins de bruit sur un tracé rectiligne qu'environ 3 voitures alors même qu'il peut théoriquement en remplacer près de 150. Par ailleurs, dans la conception des projets, toutes les dispositions techniques sont prises pour limiter le bruit et surtout les vibrations engendrées par le passage du tramway : tracé majoritairement rectiligne, traitement particulier du rail, pose de la voie sur dalle flottante à proximité des façades par interposition entre la dalle supportant les rails et le sol d'un matériau résilient réduisant considérablement la transmission des vibrations. Cette attention se poursuit en phase exploitation par un entretien rigoureux du rail et des roues pour limiter les effets du contact rail-roues. Sur le boulevard des Hauts-de-France, les plus proches habitations sont à une trentaine de mètres du tracé envisagé,les vibrations d'un tramway ne sont pas perceptibles à de telles distances. Enfin, le tramway est l'occasion de repenser les espaces publics attenants et la conception du projet doit tenir compte des inquiétudes que vous exprimez. Les citoyens, les communes et les forces de police seront associés aux choix des aménagements concourant à plus de sécurité.
Le projet	Tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing	Contribution recueillie via la boîte mail (le 03/04/2022): participationcitoyenne@lillemetropole.fr Madame, Monsieur La Métropole Européenne de Lille organise une concertation sur le projet évoqué en objet. Il était initialement envisagé que le tramway appelé des vœux par la municipalité passe par le centre ville de Wattrelos. Assurant subséquemment la desserte des grandes rues wattrelosiennes et redynamisant le quartier de l'Hippodrome nouvellement construit. La cohérence entre le souhait du décisionnel et l'attente de la population était donc nul doute sans appel. L'utilité publique de ce projet est sans conteste dès lors qu'il sert l'intérêt général une fois concrétisé. Il appert ce jour que le tracé proposé aux habitants diffère de celui escompté. N'est ainsi plus desservi le centre-ville mais sa périphérie. Dès lors la pertinence du projet est mise à mal. Le tramway passerait par un axe routier emprunté quotidiennement par de nombreux automobilistes. Le boulevard Pierre Mendès France désengorge en effet la rue Carnot où la circulation est déjà difficile. Vous concéderez que la concomitance arguée entre l'arrivée du tramway sur le boulevard et l'abandon de la voiture par les citoyens est contestable voire illusoire. Un automobiliste invétéré continuera de prendre sa voiture et empruntera une autre route. De même un citoyen qui loue une voiture ou vient d'en acheter une n'a - à juste titre - aucun intérêt à ne plus l'utiliser. Les arrêts prévus sur le boulevard sont d'ailleurs loin d'être stratégiques. Certains lieux d'intérêt donnés se trouveraient quasi équidistants de l'arrêt du tramway et celui des bus L3 ou MWR déjà existants. Pour d'autres lieux d'intérêt sur le boulevard, l'accessibilité en voiture prévaut même sur celle du tramway. La future déchetterie mobile en est un bon exemple. Savoir qui empruntera le tramway et à quelles fins demeure donc la pierre d'achoppement du projet. L'objectif du décisionnel énoncé est de relier les 6800 habitants de Beaulieu au cœur de la Métropole. Primant in fine sur la pertinence du tracé du tramway dès lors qu'il est atteint. Est-ce à dire que les 34270 autres Wattrelosiens revêtent peu d'intérêt ? Difficile de l'occulter dès lors que le tracé privilégié par la MEL est celui qui évite les zones à forte densité de population. Soulignons que la L3 est actuellement empruntée en premier lieu par beaucoup d'usagers pour rejoindre le centre commercial de la rue Carnot, l'Hôtel de Ville et le supermarché de la rue de l'abattoir. Arrêts - force est de constater - non desservis par le tramway. La MEL estime pourtant que le tramway est une aubaine pour les 6800 habitants de Beaulieu. Mais s'est-elle seulement demandé si au mieux la totalité de ces habitants l'empruntera effectivement ? Habiter Beaulieu ne signifie pas se rendre quotidiennement à Eurotéléport ou encore à Lille. Ces habitants peuvent d'ailleurs être surreprésentés dans la catégorie des travailleurs transfrontaliers. Dès lors il serait peu concevable qu'ils empruntent un tramway qui s'arrête bien avant la frontière belge lors des migrations pendulaires. Plus généralement, les usagers de la MWR qui travaillent à Lille n'emprunteront pas le tramway en revenant du travail pour s'arrêter au terminus de Beaulieu et marcher à pied jusqu'à Mouscron. Le décisionnel ne peut s'arroger l'adhésion des riverains à ce projet. Les vecteurs de communication utilisés ne permettant pas largement de les informer. Vous reconnaîtrez que l'habitant peut ne pas être abonné à la presse locale, consulter souvent le site internet de la municipalité ou s'y rendre à l'accoutumée. La MEL et la commune ont en revanche toute latitude pour informer par courrier les riverains du tracé et la tenue des réunions d'information. Cela n'a pas été fait. Il appert également que tous les citoyens ne peuvent pas être disponibles de 18h00 à 20h00 en raison de contraintes professionnelles. On ne peut subséquemment que déplorer que les réunions et atelier participatifs inhérents à la concertation par secteur se concentrent exclusivement sur cette plage horaire et en dehors du samedi et dimanche. Jours où les salariés sont probablement plus disponibles. De plus, les riverains n'ont pas accès au projet dans sa globalité : modification du boulevard Mendès France et environnementales ou encore du mobilier urbain. Une maquette serait à ce titre bienvenue pour se projeter. Par ailleurs, comment s'investir pleinement dans un atelier participatif en méconnaissant les tenants et aboutissants du projet ? Les externalités négatives du projet sont pour les habitants bien réelles. Celles-ci pouvant aller jusqu'à accentuer des tensions entre les citoyens. Le tramway loin de les pallier les accentuera. La suppression induite du peu de places de stationnement à proximité des habitations sur le boulevard est à prendre en considération. Elle ne laisse pas d'inquiéter les habitants dans un secteur où le nombre de voitures souhaitant se garer dépasse déjà de loin le nombre d'emplacements dédiés. Le parking distant du Beck ne saurait être une alternative viable. Eu égard à l'état de santé de certains habitants ou encore le poids des courses à décharger.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution extrement détaillée et argumentée qui participe au débat sur les tracés et la

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
	Roubaix-Tourcoing	L'écologie ne saurait être un argument recevable pour justifier que le tramway prévaut sur les bus d'Ilévia actuels. Sauf à reconnaître par le prestataire de la MEL que le le gaz naturel utilisé dans les bus est plus polluant que l'électricité produite à partir d'uranium. Malgré les prouesses techniques, la qualité de vie avec l'arrivée du tramway ne s'améliorera pas. Des projets similaires ont mis en exergue que les nuisances sonores du tramway et des travaux afférents, la détérioration possible des maisons et les probables secousses des habitations au passage de chaque rame ne peuvent être occultées. L'installation d'un tel équipement rend louablement questionnable tout contribuable. Elle s'accompagnera d'une hausse - ou à tout le moins de révisions - des valeurs cadastrales et de facto des impôts locaux pour les habitants du tracé. D'autre part sur la logique des coûts induits par l'aménagement d'infrastructures récentes pour in fine les aménager à nouveau afin de se conformer au tracé. Ces dépenses interpellent dans un contexte économique où les deniers publics viennent à manquer pour mener à bien de nombreuses actions et politiques publiques. Il messied d'omettre que la construction d'espaces de maintenance ou stockages sont en l'état consubstantiels au projet. Vous nous accorderez qu'une liste exhaustive des potentiels sites envisagés doit être dès à présent jointe à la concertation actuelle. Il serait dommageable que des habitants - pensant ce jour être peu concernés par le projet - l'apprennent in fine lors d'une concertation ultérieure. De même interpellent les échéances actées et déjà jointes à la documentation du projet. Il est ainsi compréhensible qu'un citoyen croit en l'inanité de la concertation commencée pour un projet en apparence déjà acté. Cette propension citoyenne à infléchir sur le tracé restant à démontrer. Par exemple, le titre du projet est réducteur car met en avant - comme toute action de communication ayant trait au projet - le tramway au détriment du bus à haut niveau de service (BHNS) alternativement proposé. Les crédits annoncés sont d'ores et déjà pré-fléchés pour le tramway. En témoigne l'annonce du locataire de Matignon lors de sa venue dans la Métropole. Il est demandé aux habitants de participer à une concertation dont le décisionnel a déjà balayé d'un revers de main un des scénarios du projet par voie de presse. Il est demandé aux habitants de participer à une concertation dont la presse locale véhicule que la quarantaine de citoyens présente à l'atelier participatif du secteur est majoritairement pour le projet de tramway et le tracé initial. Semblant suggérer que la quarantaine de citoyens incarnerait la volonté générale. On ne peut que regretter que le tramway et le bus à haut niveau de service ne fassent pas l'objet d'une communication dans des proportions identiques. On imagine difficilement par ailleurs comment se ferait la jonction entre l'hypothétique futur tramway qui circulerait en dehors de Wattrelos et un futur BHNS dans Wattrelos intra-muros si ce dernier était retenu. Il paraît aussi peu croyable que l'abandon du projet porté par la MEL puisse être un scénario envisageable. Quand bien même les habitants le souhaiteraient. Eu égard aux sommes conséquentes déjà engagées ne serait-ce que pour les études présentées par la maîtrise d'ouvrage. À cet effet, les citoyens pourraient être curieux de connaître les éventuels budgets et subventions que la MEL s'engagerait à verser périodiquement à Wattrelos une fois la circulation du tramway ou du BHNS effective sur le territoire communal. 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. Ni les places de stationnements du boulevard, ni celles de l'artère principale ne seront ainsi supprimées. Cette stratégie sera la pierre angulaire d'une politique métropolitaine de transport ambitieuse réussie et donnera à Wattrelos la possibilité de desservir le quartier de l'Hippodrome. Une aubaine pour le collège Pablo Néruda qui sera construit en son centre. La MEL pourra de surcroît pallier la réduction de l'offre de transport qu'elle a créée lors du lancement d'Ilévia. Si la MEL ne sait à tout hasard que faire des budgets pré-fléchés pour des projets d'infrastructures loin de faire l'unanimité, les idées ne manquent pas. On peut de prime abord l'enjoindre à se tourner vers les communes de la MEL. Celles dont la desserte est moindre comparée à Wattrelos et qui souhaitent l'améliorer. On peut aussi en désespoir de cause inviter la MEL à allouer ces budgets au sport en lieu et place des transports. Et pour une syllabe de moins, l'optimum de Pareto sera atteint. En témoigne la piscine toujours demandée à cor et à cris par certains Wattrelosiens. Nous vous sommes d'avance gré des éléments de réponse que apporterez au présent mail et sa diffusion anonymisée que vous assurez sur la plateforme de la concertation citoyenne. Le présent mail est envoyé en copie respectivement à la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) et au premier édile de Wattrelos élu à la MEL pour qu'elle soit prise en considération dans la limite des prérogatives qui sont les leurs.	desserte de Wattrelos et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
Le tracé et les variantes	Tracé Wattrelos - Rue Carnot	Je ne comprends pas le problème remonté de faire passer le tramway par la rue Carnot et donc le choix du boulevard Mendès-France pourtant beaucoup moins accessible. Les lignes de bus MWR, L3 sont aujourd'hui très fréquentées, il semblerait logique de favoriser ces axes passant par la rue Carnot. Le problème remonté de la rue Carnot est l'étroitesse, or il y a des places de stationnement des deux côtés de la voie. Dans un monde qui doit se transformer, où le tout voiture n'est pas viable, c'est une belle opportunité de faire revivre cet axe qui aujourd'hui est devenu extrêmement dangereux pour les piétons et les vélos (j'ai moi même à plusieurs reprises eu des voitures en sens inverse en face). Rendre la rue Carnot en sens unique serait également viable grâce aux axes parallèles et inciterait à des mobilités douces. Faisons preuve de vision à long terme et encore une fois quittons cette vision du tout voiture.	Bonjour, Merci pour votre contribution qui va venir nourrir le bilan de la concertation. Nous prenons acte de votre préférence d'un tracé par Carnot et de vos arguments en faveur de la pacification de la circulation sur cet axe.
Le tracé et les variantes	Le tram jusqu'au centre de Hem	Il me parait essentiel que la ligne soit prolongée jusqu'au centre de Hem. Il faudra de Hem centre prévoir une liaison rapide vers la station de métro des Prés à Villeneuve d'Ascq. En effet lorsque je me rends à Lille en transport en commun c'est au Prés que je vais prendre le métro, comme de nombreux Hémois. Une liaison rapide vers les Quatre Cantons à Villeneuve d'Ascq Via Forest sur Marque serait un attrait supplémentaire pour encourager les Hémois à utiliser les transports en communs.	Merci de votre contribution en faveur d'un prolongement du tramway au centre bourg de Hem. La nouvelle ligne de tramway permettra une correspondance directe avec la ligne 2 du métro et le tramway Mongy existant. Par ailleurs la liaison que vous mentionnez est prévue au Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (Liaison G – liane optimisée) en optimisation de la ligne existante pour renforcer le lien radial entre Villeneuve d'Ascq et sa 1ère couronne nord-est.
	Participation ligne tramway Roubaix Hem	Contribution recueillie via la boîte mail (le 23/03/2022): participationcitoyenne@lillemetropole.fr J'habite à Croix et je travaille dans une entreprise au parc d'activité des 4 vents à Hem. 10min en voiture, plus d'une heure en transports avec des horaires compliqués: 1 seul bus par demi-heure en heure de pointe et qui s'arrête tôt. Hem et son parc d'activité aux multiples entreprises de transport, logistique et informatique sont présentes et pourtant très mal desservies par les transports en communs, 80% des personnes qui y travaillent y viennent en voiture. Je trouve ça très dommage. C'est aussi un frein à l'attractivité de ses entreprises pour le recrutement. Le centre de Hem vers le zephyr est aussi mal desservi. Je ne sais pas où est la blanchisserie qui est pressenti comme terminus sur le tracé, quand je vais à Hem je vais dans le centre ou travailler dans le parc d'activité. Je trouve qu'il serait vraiment super de desservir via ce tramway le parc d'activité des 4 Vents et en tout cas le centre ville de Hem qui est très isolé. Je ne pense pas qu'un arrêt à Blanchisserie va améliorer la vie des usagers qui se rendent quotidiennement à Hem. En tout cas me concernant elle sera améliorée si j'ai un tramway qui m' emmène au centre ville de Hem vers la grande place de Hem: l'église/le zephyr/Elsa triolet, voire encore mieux au parc d'activité des 4 vents. C'est vraiment dommage de voir tout le monde prendre sa voiture pour aller travailler dans cette zone alors que beaucoup de personnes habitent Croix ou Roubaix. En résumé: ce serait mieux d'amener le tramway au centre de Hem et vers son parc d'activité plutôt que de l'arrêter à blanchisserie qui est trop loin de tout et ne servirait du coup à rien.	Merci de votre contribution en faveur d'un prolongement du tramway au centre bourg de Hem qui viendra alimenter le bilan de la concertation que dressera la MEL au mois de juin.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Grand oui au tram à Hem	Habitant la rue Jules Guesde, je suis favorable à l'arrivée du tram à Hem. Remplacer la liane par un tramway est un vrai signe de modernité, avec un moyen de transport plus fiable, plus régulier, moins bruyant pour rejoindre le métro ou le tramway. Je suis favorable à la variante qui prévoit son insertion dans la rue Jules Guesde jusqu'au centre ville. J'y vois une bonne raison (par tous les temps) de ne pas prendre la voiture pour me rendre dans le centre-ville, chez les commerçants, au Zéphyr, au marché ou à la mairie. c'est une vraie opportunité pour diminuer l'usage de la voiture pour des déplacements internes à la ville, pour diminuer le nombre de voitures qui passent par jour dans la rue, pour refaire les trottoirs étroits, pour verdir cette ancienne et longue rue de Hem. Il faudra toutefois trouver de bonnes idées pour le stationnement car nombreux habitants n'ont pas de garages ou ont plusieurs voitures ! Dommage que ce tram ne nous amène pas à Villeneuve d'Ascq du côté des 4 cantons pour rejoindre la ligne 1 du métro ou la ligne 2 vers Les Prés et qu'il ne soit pas plus direct vers Lille. Le temps de parcours entre Hem et Roubaix Eurotéléport doit être optimisé pour nous encourager à faire le détour par Roubaix pour rejoindre Lille. Aujourd'hui, prendre sa voiture et la stationner à la station les Près à Villeneuve d'Ascq c'est 15 minutes de trajet (hors heures de pointe)... puis 10 mn pour rejoindre la gare. Il est indispensable pour assurer le succès de cette ligne que le parcours du tramway entre Hem et Roubaix Eurotéléport soit le plus direct possible et pourquoi pas imaginer le tram Hem-Lille via Roubaix !	Merci de votre contribution en faveur d'un prolongement du tramway au centre bourg de Hem. La nouvelle ligne de tramway permettra une correspondance directe avec la ligne 2 du métro et le tramway Mongy existant. Par ailleurs la liaison que vous mentionnez est prévue au Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (Liaison G – liane optimisée) en optimisation de la ligne existante pour renforcer le lien radial entre Villeneuve d'Ascq et sa 1ère couronne nord-est.
La mobilité	Un tram vers VA et non vers Roubaix	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. Nous avons besoin aussi d'une rue jules guesde 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 !	Merci de votre contribution concernant les tracés dans Hem qui viendra alimenter le bilan de la concertation que dressera la MEL au mois de juin. Nous notons votre opposition à un passage du tramway rue Jules Guesde. La nouvelle ligne de tramway permettra une correspondance directe avec la ligne 2 du métro et le tramway Mongy existant et ainsi un lien vers Lille et Villeneuve d'Ascq en transport en commun. Par ailleurs la liaison que vous mentionnez vers Villeneuve d'Ascq est prévue au Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (Liaison G – liane optimisée) en optimisation de la ligne existante pour renforcer le lien radial entre Villeneuve d'Ascq et sa 1ère couronne nord-est.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Extension ligne de tramway	Par contre sur le plan je ne vois plus le tracé possible vers le quartier du chat à Wambrechies ce qui aurait permis de reprendre l'ancienne ligne de la SNCF pour prolonger le tramway jusque Commines dommage car sur le plan précédent il était mis. Si vous jugé que jusque Commines il n'y a pas assez d'habitation il faudrait au moins le prolonger jusque l'ancienne gare de Quesnoy et même jusque l'ancien arrêt Delémont ou la ville de Quesnoy construit pas mal dans ce secteur.	Bonjour, Merci pour votre contribution. Le secteur Nord de la future ligne de tramway du « pôle métropolitain de Lille et sa couronne » comprend bien une variante de terminus au Parc d'activités du Chat à Wambrechies. Nous prenons note de votre intérêt pour cette variante. La ligne Lille - Comines relève de la Région au titre de sa compétence ferroviaire. Cette ligne n'est plus exploitée en train depuis décembre 2019 en raison de la vétusté de l'infrastructure, la liaison est désormais assurée en autocars. La desserte ferroviaire souffrait d'une offre très faible (7 services/jour fin 2019) et d'une concurrence de la desserte avec la Liane 90 (1 bus toutes les 10 à 20 minutes en heures de pointe). Le devenir de cette ligne intéresse tout particulièrement la MEL qui engagera des études permettant d'éclairer le devenir de la ligne et de l'emprise dans la suite des études d'opportunité menées en 2018/2019, un mode routier semblant dans tous les cas le plus pertinent, aux regards des fréquentations(300 voyages/jour en 2019 et un prévitionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimum des 35 000 voy/jour pour envisager l'opportunité d'un mode tramway). Par ailleurs le rabattement vers la branche Nord de la future ligne de tramway du « pôle métropolitain de Lille et sa couronne », à horizon de sa mise en service, en complémentarité de la desserte de la Liane 90 sera travaillée dans les études ultérieures.
Le projet	Transport véhicule autonome	Beaucoup de réflexions et d'investissements en vue pour les transports communs sur la métropole. Et ces investissements seront effectifs dans 10 ans. Avec les nouvelles technologies et les véhicules autonomes il serait peut être interessant de réfléchir sur un projet de flotte de véhicules autonomes (sans conducteur type petit bus 8 personnes) et en libre service et connecté sur smartphones sur l'ensemble du territoire de la métropole. Un peu comme sur le principe du v'lille.	Bonjour, Le projet de tramway sur le pôle métropolitain Lille et sa couronne a une fréquentation prévisionnelle de 80 000 à 110 000 voyages quotidiens. De tels volumes de fréquentation ne peuvent être pris en charge que par des véhicules de grande capacité avec un bon niveau de service. Le système que vous préconisez ne peut prendre en charge une telle volumétrie. Pour remplacer une rame de 280 places, il serait nécessaire de disposer de 35 véhicules. La Métropole Européenne de Lille est néanmoins attentive à toutes les avancées technologiques concernant les transports collectifs en particulier pour la desserte des heures creuses, des périodes nocturnes et des zones moins denses.
Le tracé et les variantes	Un passage plus central sur Lille et non pas sur la Deûle	Je souhaiterai que le tracé passe plus dans Lille au lieu de contourner Lille par le Port de Lille Je propose un passage par la Rue d'Isly, le Bd Vauban, le Bd Liberté, Rue Molinel, les Gares Flandres et Europe, la rue d'Arras, Bd Hugo, et le Parc Lebas Voici ma proposition argumentée pour l'alternative à ce tracé par la Deûle : https://drive.google.com/file/d/126PDjKNE7_riaXWSePx1lirtXB4ieOpj/view	Bonjour, Nous prenons note de votre proposition de tracé qui viendra alimenter le bilan de la concertation. Les projets de tramway soumis à concertation sont issus des liaisons actées dans le Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) de la métropole. Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT, adoptée à l'unanimité lors du Conseil Métropolitain du 28 juin 2019. Le projet de tramway pôle métropolitain Lille et sa couronne est ainsi construit des trois liaisons suivantes actées au SDIT : - Branche Nord : Lille-Saint-André-lez-Lille – Marquette-lez-Lille – Wambrechies (S) - Branche Sud : Lille – Wattignies-Seclin (M) - Branche Ouest : Lille-Loos- Haubourdin (Q) Le tracé dans Lille s'effectue ainsi sur la ceinture Ouest de la ville afin de pouvoir connecter aisément ces trois branches, complété d'un barreau Nord desservant le pôle des gares et Euralille. Ce tracé relie ainsi le pôle gare aux secteurs de la Citadelle, Vauban, Port de Lille, Place Tacq, Porte des Postes et Porte d'Arras. - Entre Pont-Royal et Lille Europe, le potentiel de desserte à moins de 500m est de 24 700 habitants, 38 500 emplois et 1 600 scolaires. - Entre Pont-Royal et Porte des Postes, le potentiel de desserte à moins de 500m est de 57 700 habitants, 32 200 emplois et 2 700 scolaires. Par ailleurs, est également porté à la concertation le projet de BHNS « Lille-Villeneuve d'Ascq » dont le tracé dans Lille passe par les rues de Turennes, Nationale puis par le boulevard de la Liberté, la place de la République, le boulevard Louis XIV ainsi que la rue du Docteur Calmette et l'avenue du Président Hoover.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Tracé trop périphérique	Le tracé ne dessert pas l'intérieur de Lille (allonge le temps de trajet), ni Lille Flandres (nécessaire), alors les boulevards Victor Hugo, quartier de Moulins jusqu'à JB Lebas, boulevard de la Liberté puis boulevard Vauban, densément peuplés et avec une activité intense, sont mal desservis. L'excellente contribution de M. Rambour conserve les axes de base du tracé (Haubourdin, Wambrechies & Wattignies) et les connecte au coeur de Lille tout en réalisant un très bon maillage dans la desserte.	Bonjour, Nous prenons note de votre proposition de tracé qui viendra alimenter le bilan de la concertation. Les projets de tramway soumis à concertation sont issus des liaisons actées dans le Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) de la métropole. Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT, adoptée à l'unanimité lors du Conseil Métropolitain du 28 juin 2019. Le projet de tramway pôle métropolitain Lille et sa couronne est ainsi construit des trois liaisons suivantes actées au SDIT : - Branche Nord : Lille-Saint-André-lez-Lille – Marquette-lez-Lille – Wambrechies (S) - Branche Sud : Lille – Wattignies-Seclin (M) - Branche Ouest : Lille-Loos- Haubourdin (Q) Le tracé dans Lille s'effectue ainsi sur la ceinture Ouest de la ville afin de pouvoir connecter aisément ces trois branches, complété d'un barreau Nord desservant le pôle des gares et Euralille. Ce tracé relie ainsi le pôle gare aux secteurs de la Citadelle, Vauban, Port de Lille, Place Tacq, Porte des Postes et Porte d'Arras. - Entre Pont-Royal et Lille Europe, le potentiel de desserte à moins de 500m est de 24 700 habitants, 38 500 emplois et 1 600 scolaires. - Entre Pont-Royal et Porte des Postes, le potentiel de desserte à moins de 500m est de 57 700 habitants, 32 200 emplois et 2 700 scolaires. Par ailleurs, est également porté à la concertation le projet de BHNS « Lille-Villeneuve d'Ascq » dont le tracé dans Lille passe par les rues de Turennes, Nationale puis par le boulevard de la Liberté, la place de la République, le boulevard Louis XIV ainsi que la rue du Docteur Calmette et l'avenue du Président Hoover.
Le tracé et les variantes	Trace Wattrelos	Bjr. Je ne comprends pas le tracé prévu sur Wattrelos, car il n'y'a que 5 arrêts qui passent rue Mendes France où il y a peu d'habitation d'un côté, et des champs, cimetière et pcuk de l'autre côté ainsi que la déchetterie prevue. Après avoir attendu si longtemps, pourquoi le tracé ne passe t'il pas par des zones denses, n'est ce pas là la vocation du tram? Avec le tracé prévu, peu d'impact et peu fréquentation sur Wattrelos, quel dommage.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative aux variantes de tracé dans le secteur de Watrelos qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
Le tracé et les variantes	Tracé Lille – Extension vers Grand Palais.	L'extension du tramway vers Grand-Palais, au-delà du pont de Flandres, est une excellente proposition. Elle rentre en effet dans Lille, densément peuplé & stratégique (proximité de la gare, de la MEL, du Conseil régional, de Lille Grand Palais, du Zénith, pôle intense d'activités), reliant Euralille 1 et Euralille 2, peu desservi par les transports en commun, en plus d'établir une correspondance avec le BHNS Lille-Villeneuve d'Ascq. L'endroit est spacieux & parfaitement adapté pour un terminus.	Bonjour, Nous vous remercions pour votre contribution et prenons note de votre intérêt pour cette variante.
Le tracé et les variantes	Voie ferrée existante Comines-Lille	Bonjour, pourquoi ne pas réutiliser la voie ferrée existante Comines-Lille ? Le tracé longe Wambrechies, Marquette et Saint André. La largeur de voie est me semble -t-il cohérente avec le tramway.	Bonjour, Ce tracé, qui peut sembler effectivement naturel, a été étudié et est d'ailleurs présenté dans le dossier de concertation. Cependant il n'a pas été retenu car il ne répond pas aux objectifs de desserte du projet. Il passe en effet derrière de nombreuses habitations et jardins et ne dessert pas les zones urbanisées actuelles ou futures. Par ailleurs, le service est suspendu depuis début décembre 2019 mais cette ligne du Réseau Ferré National (Ligne La Madeleine – Comines, n°296 000) n'a pas à date fait l'objet d'une procédure de fermeture administrative, procédure nécessaire à son utilisation pour un autre usage qui induit un temps d'instruction important.
Le tracé et les variantes	Prolonger la ligne de Tramway jusqu'à Comines	Il serait utile de réutiliser l'emplacement de la voie ferrée pour prolonger la ligne de tramway jusqu'à Comines et ne pas l'arrêter à Wambrechies. Cela permettrait aux 25000 habitants des villes de Comines, Quesnoy/Deûle, Frelinghien et Deûlémont de bénéficier de la nouvelle ligne de tramway et avoir une vraie alternative à la voiture.	Bonjour, La ligne Lille - Comines relève de la Région au titre de sa compétence ferroviaire. Cette ligne n'est plus exploitée en train depuis décembre 2019 en raison de la vétusté de l'infrastructure, la liaison est désormais assurée en autocars. La desserte ferroviaire souffrait d'une offre très faible (7 services/jour fin 2019) et d'une concurrence de la desserte avec la Liane 90 (1 bus toutes les 10 à 20 minutes en heures de pointe). Le devenir de cette ligne intéresse tout particulièrement la MEL qui engagera des études permettant d'éclairer le devenir de la ligne et de l'emprise dans la suite des études d'opportunité menées en 2018/2019, un mode routier semblant dans tous les cas le plus pertinent, aux regards des fréquentations(300 voyages/jour en 2019 et un prévitionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimum des 35 000 voy/jour pour envisager l'opportunité d'un mode tramway). Par ailleurs le rabattement vers la branche Nord de la future ligne de tramway du « pôle métropolitain de Lille et sa couronne », à horizon de sa mise en service, en complémentarité de la desserte de la Liane 90 sera travaillée dans les études ultérieures.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
La mobilité	Développement de stations V'Lille	Est il prévu de déployer des nouvelles stations de VLille pour permettre de ramener davantage de clients / voyageurs vers les stations de Tramway et ainsi étendre les zones d'influence de ces dernières ? Des stations de V Lille en périphérie permettraient de toucher davantage de population.(pour étendre à 1000m, voir 1500m les zones d'influences)	Bonjour, Sans attendre les nouvelles lignes de tramway et de BHNS, le réseaux V'Lille va s'enrichir de 38 nouvelles stations dont l'installation se fera progressivement au cours de l'été 2022. Ce renforcement du maillage territorial intervient alors que la Métropole Européenne de Lille s'est engagée dans une politique cyclable ambitieuse, avec un effort d'investissement de 100 millions d'euros dédiés aux aménagements cyclables d'ici à la fin du mandat. De nouveaux déploiements sont d'ores et déjà envisagés qui se feront notamment en lien avec la mise en oeuvre de nouvelles lignes du schéma directeur des infrastructures de transport.
Le tracé et les variantes	Tracé manquant Bondues/Quesnoy/Comines	Je me demande pourquoi pas rajouter une jonction Tourcoing/Bondues vers Wambrechies pour plus de facilité. Pourquoi pas rajouter une jonction Comines/Wambrechies via Quesnoy pour déseclaver.	Bonjour, Les quatre projets soumis à concertation sont issus des liaisons actées dans la délibération du Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) du 28 juin 2019. Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT. L'objectif de la concertation actuelle est d'échanger sur les propositions de tracés de ces quatre projets. Le choix d'une ligne de transport collectif est basé sur le potentiel de voyages quotidiens. Entre Tourcoing et Wambrechies, via Bondues, la demande n'est pas suffisante pour une pouvoir justifier la création d'une ligne de tramway. Il en est de même jusque Comines. Par ailleurs, les nouvelles lignes de tramway ne répondent pas seules à l'ensemble des besoins de mobilité. Aussi une réflexion sera menée dans la poursuite des études afin de réorganiser le réseau bus à l'horizon de la mise en service de la ligne de tramway afin de pouvoir rabattre efficacement vers ces lignes structurantes dans l'objectif d'un maillage du réseau de transports collectifs.
Le tracé et les variantes	Couverture de l'aire urbaine Lambersart / Saint André	Pourquoi avoir oublié l'aire urbaine de Lambersart (avec une partie de Saint André lez Lille) qui est actuellement mal desservie par les bus, saturée en terme de circulation routière et avec des projets de logements importants, un BHNS sur l'actuelle VINO(LINO et traversant Lambersart pourrait il être utile pour désaturer les routes?	Bonjour, Les quatre projets soumis à concertation sont issus des liaisons actées dans la délibération du Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) du 28 juin 2019. Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT. La ville de Lambersart est actuellement desservie par la ligne 2 du métro ainsi que par les lignes de bus 10, 51, 76 et C03. Par ailleurs, le Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) prévoit, à travers le projet de liaison R, la création d'une nouvelle ligne de bus d'un niveau liane optimisée en rocade depuis Lomme en pssant par Lambersart et Saint-André-lez-Lille. Enfin, par son passage à Pont Royal, la nouvelle ligne de tramway passera à proximité du quartier canon d'or.
Le tracé et les variantes	Variante de tracé	Le tracé au nord vers Wambrechies relie bien le centre ville de Wambrechies à Lille, mais par contre il écarte le centre ville de Saint André qui parait davantage adapté en terme de largeur de voirie pour accueillir le tramway, d'autant que le tracé de référence va chercher à passer dans des zones de logements neufs. Ceci va a mon sens faire décliner le centre ville de Saint André qui au contraire serait dynamisé par le passage du tracé par la variante, tout en adaptant les voiries.	Bonjour, Merci, nous prenons note de votre avis de l'intérêt de desservir le centre ville de Saint-André-lez-Lille. Effectivement la desserte du centre ville de Saint-André-lez-Lille différencie le tracé de référence de la variante proposée par la rue du Général Leclerc- rue d'Ypres.
La mobilité	Des parking relais au début des lignes de tram?	Il serait intéressant de prévoir des parkings relais au début des lignes de tramway pour que les habitants des zones péri-urbaines puissent y laisser leur voiture et bénéficier de ces infrastructures. Au niveau de Wambrechies, le tracé vers l'ancienne gare semble plus adapté pour prévoir du stationnement que faire un parking silo devant le château de Robersart. Idem à Hallennes-lez-Haubourdin, il serait plus aisé d'aménager un P+R près de la zone d'activité du moulin lambin qu'en zone urbaine.	Bonjour, La voiture particulière reste un mode de transport nécessaire pour les zones présentant des carences en desserte en transports collectifs. Elle peut être utilisée pour effectuer un déplacement dans sa totalité ou en complémentarité de l'usage de transports en commun. L'aménagement de parcs relais facilite cette complémentarité en incitant les automobilistes à utiliser les transports collectifs pour une partie de leur trajet. Il s'agit de les implanter dans un site pertinent au regard de l'étude des déplacements globaux à l'échelle du réseau métropolitain et d'en adapter le dimensionnement. Les stations de métro aux portes de la métropole s'y prêtent particulièrement. On considère cependant qu'un automobiliste est incité à laisser son véhicule si les transports lui permettent de rejoindre sa destination en une vingtaine de minutes au maximum, les sites trop éloignés ou peu accessibles depuis les grands axes ne conviennent pas au parking relais. Il n'est cependant pas exclu de réaliser des espaces de stationnement de petite dimension pour permettre un rabattement très local. Dans le cadre des projets de lignes de tramway et BHNS, les études à venir analyseront l'intérêt d'implanter des zones de stationnements à des points stratégiques des tracés. Wambrechies a été intégré à ces lieux de réflexion. Concernant Hallennes-lez-Haubourdin la potentialité n'est pas avérée au regard des temps de parcours pour rejoindre Lille.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Tracé Lille Centre	Le tracé périphérique autour de Lille proche de la Citadelle n'a que peu d'intérêt. Pourquoi ne pas réfléchir à un tracé plus central ? A l'opposé pourquoi ne pas prévoir un passage par Lambersart si on ne souhaite pas couvrir Lille Centre ? L'entre deux actuel ne répond qu'à peu de besoin d'accessibilité du centre de Lille	Bonjour, Le cœur lillois est aujourd'hui desservi, entre les gares, la Deûle, les périphériques Sud et Est par 2 stations de tramway (2 lignes T et R), 17 stations de métro (M1 et M2) et une trentaine d'arrêts de bus (lianes 1, 5, CITL, lignes 14 et 18, lignes présentant entre 100 et 220 passages par jour, 2 sens confondus et sans double-compte des arrêts communs). Les projets de tramway soumis à concertation sont issus des liaisons actées dans le Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) de la métropole. Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT, adoptée à l'unanimité lors du Conseil Métropolitain du 28 juin 2019. Le projet de tramway pôle métropolitain Lille et sa couronne est ainsi construit des trois liaisons suivantes actées au SDIT : - Branche Nord : Lille-Saint-André-lez-Lille – Marquette-lez-Lille – Wambrechies (S) - Branche Sud : Lille – Wattignies-Seclin (M) - Branche Ouest : Lille-Loos- Haubourdin (Q) Le tracé dans Lille s'effectue ainsi sur la ceinture Ouest de la ville afin de pouvoir connecter aisément ces trois branches, complété d'un barreau Nord desservant le pôle des gares et Euralille. Ce tracé relie ainsi le pôle gare aux secteurs de la Citadelle, Vauban, Port de Lille, Place Tacq, Porte des Postes et Porte d'Arras. - Entre Pont-Royal et Lille Europe, le potentiel de desserte à moins de 500m est de 24 700 habitants, 38 500 emplois et 1 600 scolaires. - Entre Pont-Royal et Porte des Postes, le potentiel de desserte à moins de 500m est de 57 700 habitants, 32 200 emplois et 2 700 scolaires. Par ailleurs, est également porté à la concertation le projet de BHNS « Lille-Villeneuve d'Ascq » dont le tracé dans Lille passe par les rues de Turennes, Nationale puis par le boulevard de la Liberté, la place de la République, le boulevard Louis XIV ainsi que la rue du Docteur Calmette et l'avenue du Président Hoover. S'inscrivant en complémentarité des lignes de tramway et métro existantes, le tracé du tramway pôle Lille et sa couronne et du BHNS Lille-Villeneuve d'Ascq permettent ainsi de couvrir le territoire lillois en desserte en transports en commun structurants. Ce tracé, travaillé en concertation avec la ville de Lille, accompagne également les projets urbains du secteur. Dans le secteur gares, il est un levier de transformation des boulevards Schuman, de Coubertin et Pasteur, aujourd'hui très routiers, en boulevards urbains et s'inscrit en continuité avec le projet « Grand Euralille ».
Le matériel roulant et les services en ligne et/ou en station	Alimentation électrique par les rails plutôt qu'aerienne	Afin de ne pas enlaidir le paysage et donc de respecter l'ambition écologique du projet, prévoir une alimentation électrique par les rails plutôt qu'aerienne (caténaires)	Bonjour, A ce stade d'avancement des études, les conditions d'alimentation des tramways ne sont pas arrêtées. Un traitement architectural permet une insertion qualitative des éléments de caténaire dans l'espace public qui peuvent être intégrés de façon transparente ou au contraire participer à l'identité des sites ou du projet. Un système d'alimentation par le sol, plus esthétique, représente un surcoût important et une fiabilité moindre qu'un système par caténaire. D'autres systèmes existent (batteries à Nice) ou sont en développement et seront analysés dans la poursuite des études mais il faudra s'appuyer sur des solutions robustes pour ne pas risquer de dégrader la qualité du service.
Le tracé et les variantes	Étude d'impact trafic routier sur parcours prévisionnel	Prévoir une étude d'impact détaillée, crédible et transparente sur l'impact relatif à la circulation routière sur les axes actuels qui seront préemptés par le tramway. Par exemple sur les axes actuels de type 2 x 2 voies (grands boulevards) quel Impact si le tramway les faire passer en 1x1 voie ? Dans le cas où le tramway génère au final un trafic plus congestionné qu'il ne déleste revoir le parcours	Bonjour, Les projets de transport font l'objet d'études d'impact approfondies portant notamment sur l'analyse des impacts sur la circulation et sur l'ensemble des modes. Elles seront présentées lors des enquêtes publiques ultérieures en vue notamment de l'obtention des déclarations d'utilités publiques pour chacun des projets. Sur plusieurs linéaires, la création de sites propres viendra certes diminuer la place dédiée à la voiture mais viendra augmenter le nombre de déplacements potentiels, puisqu'un tramway ou un BHNS sont nettement plus capacitaires que la voiture. Au final, c'est surtout « ne rien faire » qui viendra renforcer la congestion, puisque la métropole continue de grandir, les données montrent une hausse des déplacements automobiles (parfois moins rapide que celle des autres modes mais hausse tout de même) et donc la congestion va globalement continuer à se développer. L'inaction conduirait à une augmentation des déplacements en véhicules particuliers (de l'ordre de 12%) qui induirait un cercle vicieux de congestion, pollution, nuisances, baisse des performances des transports collectifs avec risque de saturation, d'étalement urbain et de perte d'attractivité.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
L'aménagement de l'espace public	Verdir le parcours du tramway	Prévoir tout le long du parcours des aménagements naturels permettant de masquer au maximum les infrastructures créées à l'occasion. Plantation d'arbres en masse, pelouse sur le trajet...	Bonjour, Merci pour votre contribution. Les projets portent l'ambition de permettre la meilleure intégration végétale possible dans les rues empruntées. En apportant du végétal en ville le projet permet ainsi de lutter contre les ilots de chaleur urbain, limiter l'imperméabilisation des sols et favoriser le développement de la biodiversité. Plus globalement les projets de tramway et de BHNS proposeront un traitement urbain et paysager afin de s'intégrer harmonieusement dans leur environnement urbain. Néanmoins, l'ampleur de l'intégration végatale dépendra également de la largeur de la voirie et de la place consacrée aux autres modes de déplacement.
La mobilité	Créer une piste cyclable en site propre au lieu d'une ligne de tramway entre Haubourdin et Lille	Uns piste cyclable en site propre sur le tracé du tram allant de Hallennes à Lille (M941) permettrait de transporter plus de personne, pour moins cher et peut être plus rapidement (avec VAE notamment). Pourquoi vouloir à tout prix financer des transports en commun coûteux alors que les transport à vélo pourraient être utile pour beaucoup plus d'habitants et potentiellement l'ensemble des Weppes ?	Bonjour, Les modes actifs et transports en commun sont complémentaires et répondent à des besoins de déplacements différents. Certaines catégories de la population ne sont pas en capacité physique de pouvoir se déplacer à vélo. Par ailleurs, les transports collectifs sont plus performants sur de longues distances. Les projets de tramway et de BHNS soumis à concertation vont permettre de développer le long des futurs tracés des aménagements cyclables de qualité, en privilégiant des pistes cyclables dédiées lorsque l'espace disponible le permet. Par ailleurs, au-delà des projets soumis à concertation, un schéma de développement cyclable existe à l'échelle de la métropole et prévoit 220 kilomètres de travaux d'aménagements cyclables à l'horizon 2026 pour un budget de 75 M€.
Le tracé et les variantes	Lourds travaux et étroitesse des voies à Wattrelos (1)	Bonjour, Le tram est supposé allez jusqu'à Herseaux en traversant Wattrelos par la M660. Je voudrais apporter 1 point de vigilance : 1) L'étroitesse de la rue Jean Jaurés au niveau de la mairie de Wattrelos. Cela supposerait de raser un pâté de maison pour y faire passer 2 voies de tram et 2 voies de circulation pour les voitures. Quid des expropriations à prévoir pour avoir une rue suffisamment large ?	Bonjour, Une variante de tracé via la rue Carnot et Jean Jaurès sont présentés dans le dossier. Sa configuration, les usages et la circulation est mieux adaptée à un mode BHNS. Ce mode permet en outre de limiter dans ce cas et ce contexte les achats fonciers. Une autre variante par la rue Pierre Mendes France est présentée en mode Tramway
Le tracé et les variantes	Lourds travaux et étroitesse des voies à Wattrelos (2)	Bonjour, Le tram est supposé aller jusqu'à Herseaux via Wattrelos par la M660. Je voudrais apporter 1 autre point de vigilance : 2) Franchir la M791. La M791 relie la M700 (voie express à Tourcoing). Cet axe voit passer 15 à 20 k véhicules / jour. Cet axe voit aussi passer des PL. Les caténaires du tram risques d'être trop bas pour les PL. Pour y franchir le rond point, il serait souhaitable d'étudier l'enfouissement du tram entre la rue Jean Lebas et la rue Jules Guesde sur 500 m.	Bonjour, Nous sommes pour cette variante sur une proposition en mode BHNS donc sans caténaire. A noter par ailleurs que les caténaires sont à une hauteur habituelle de 6m, bien au-delà de la hauteur maximale d'un PL (4,4m). Une insertion souterraine constituerait une coupure urbaine au niveau des trémies d'entrée, outre les difficultées d'emprise et un coût important. Des solutions d'aménagement permettent de gérer la traversée de rond point par un BHNS.
Le tracé et les variantes	Délestage de la Rn 41 et de l'A25	C'est bien dommage que le tracé s'arrête à Haubourdin et qu'il va falloir attendre une bonne vingtaine d'années pour une prolongation jusqu'à la Colle qui se situe à cotes de la RN41. Cela aurait été bien, un parking pour que les gens stationnent et puissent prendre le tramway. Moins de Co2, moins de pollution. pour l'instant ce n'est pas le choix prioritaire qu'il a été fait. Alors votez pour cette proposition, on ne sait jamais si cela fait réellement bouger les choses.	Bonjour, Nous prenons note de votre proposition qui viendra alimenter le bilan de la concertation. La voiture particulière reste un mode de transport nécessaire pour les zones présentant des carences en desserte en transports collectifs. Elle peut être utilisée pour effectuer un déplacement dans sa totalité ou en complémentarité de l'usage de transports en commun. L'aménagement de parcs relais facilite cette complémentarité en incitant les automobilistes à utiliser les transports collectifs pour une partie de leur trajet. Il s'agit de les implanter dans un site pertinent au regard de l'étude des déplacements globaux à l'échelle du réseau métropolitain et d'en adapter le dimensionnement. Les stations de métro aux portes de la métropole s'y prêtent particulièrement. On considère cependant qu'un automobiliste est incité à laisser son véhicule si les transports lui permettent de rejoindre sa destination en une vingtaine de minutes au maximum, les sites trop éloignés ou peu accessibles depuis les grands axes ne conviennent pas au parking relais. Il n'est cependant pas exclu de réaliser des espaces de stationnement de petite dimension pour permettre un rabattement très local. Dans le cadre des projets de lignes de tramway et BHNS, les études à venir analyseront l'intérêt d'implanter des zones de stationnements à des points stratégiques des tracés.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Tracé Rue Sadi Carnot (St André)	Rue trop étroite (14m), tram trop proche des maisons (2.50m), plus aucun stationnement pour les riverains, sens unique pas pratique... Solution (variante): Passer rue du Général Leclerc, artère principale, rue plus large avec possibilité pour les riverains de stationner sur un côté (+ parking piscine, poste, école...). Tram plus éloigné des maisons.	Bonjour, Nous prenons note de votre préférence pour la variante de tracé par la rue du Général Leclerc - rue d'Ypres sur le secteur Nord de la ligne.
La concertation / l'information auprès des usagers	Atelier de concertation	Mettre à disposition des cartes avec autour des tracés de référence et des variantes les zones desservies à 5, 10 et 20mn à pied qui apparaissent en différentes couleurs (vert, orange rouge par ex)	Bonjour, Nous prenons note de votre suggestion. Dans le dossier de concertation, les aires d'influence indiquées pour les projets de tramway sont de 500m autour des futures stations correspondant à environ 6 à 8 min de marche à pied.
Le projet	Pourquoi pas des lignes de métro	De nouvelles lignes de métro seraient mieux qu'un tramway : - travaux moins contraignants que des travaux partout en surface - métro plus rapide, non soumis aux aléas de la circulation - peut être plus cher mais beaucoup plus pertinent à long terme	Bonjour, Le cœur urbain de la métropole est déjà desservi par environ 45km de métro et 60 stations. Les nouvelles lignes de transport envisagées s'inscrivent en complémentarité à ces lignes existantes afin de renforcer le maillage du réseau. Plusieurs éléments justifient le mode tramway pour cette ligne : - la fréquentation attendue justifie ce mode tramway mais ne justifierait pas un mode métro, - le tramway a des interstations plus rapprochées et n'a pas un usage tout à fait équivalent à celui d'un métro notamment avec une utilisation sur des distances moyennent plus courtes, - un tramway répond également à des enjeux urbains en participant à la requalification des axes empruntés, - le coût d'un métro (de 60 à 100 M/km suivant les contraintes techniques, pour 20 à 25 M/km pour le tramway) est bien plus important avec une durée et des impacts travaux plus conséquents notamment au droit des stations.
Le matériel roulant et les services en ligne et/ou en station	Intermodalité avec le vélo et sécurité	Pose de rails de tramways permettant une circulation à vélo pourvu de roues fines en toute sécurité, sans risque de chute. Possibilité d'avoir sur les tramways des racks à vélos sécurisés (par exemple, une ouverture électronique avec la carte Pass-Pass, un badge NFC ou le téléphone) pour avoir plus de place dans le tramway pour les passagers.	Bonjour, La sécurité des aménagements fait l'objet d'une attention toute particulière dans le cadre de la conception des projets de transports. Si les BHNS sont simplement soumis au code de la route, les tramways sont surveillés par le STRMTG (Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés) et un travail sur la sécurité est réalisé tout au long des études qui se conclu par une autorisation préfectorale de mise en services si toutes les conditions sont respectées. La présence de rails dans la chaussée représente un risque certain pour le cycliste particulièrement si la roue glisse à l'intérieur du rail mais comme cela serait le cas quand on escalade une petite bordure. C'est l'angle de franchissement qui évite ce risque (le plus perpendiculairement possible), les cyclistes en sont généralement conscients. Pour les motards, le risque de glissade est limité par la faible largeur du rail (beaucoup moins large qu'une bande de passage piéton). Par ailleurs, le stationnement vélo aux abords des stations est un gage d'amélioration de l'attractivité du tram. Nous étudierons toutes les possibilités pour implanter des stationnements sécurisés proches des stations. Concernant la question des vélos à bord des tramways, autant il est justifié de faciliter et d'organiser l'embarquement des vélos dans les transports inter-urbains, autant la complémentarité en milieu urbain passe plutôt par des parcs vélo sécurisés, pour ne pas pénaliser la vitesse commerciale des transports en commun en raison des temps d'embarquement. L'ouverture à certaines conditions de l'embarquement aux vélos répond à des usages ponctuels. Sur le réseau actuel, les vélos sont autorisés dans le tramway à raison d'un vélo par extrémité de rame.
Le tracé et les variantes	Faire passer le tramway en centre ville de Lille	Pourquoi éviter le centre ville de Lille! Faire passer une branche du tramway (celle venant d'Haubourdin) par la rue Nationale, le boulevard de la Liberté, le boulevard Louis XIV, la Gare Lille Europe ... Et imaginer une ligne en boucle Esplanade Liberté Louis XIV Gare Lille Europe, la Madeleine, Esplanade.	Bonjour, Nous prenons note de votre proposition de tracé qui viendra alimenter le bilan de la concertation.
Le tracé et les variantes	Branche complémentaire Saint André	Création d'une branche complémentaire sur l'axe Saint André permettant de desservir Saint André Ouest / Lambersart Est avec un raccordement au niveau de la station Gare St André. Sur un tronçon de 2,5km en partant du domaine de la Quintinie et un potentiel parking relais pour suivre la rue du Maréchal de Lattre de Tassigny (bonne largeur) jusqu'à la future station St André Gare. Cet axe déjà saturé par les transports individuel va l'être encore davantage avec les projets immobiliers en cours	Bonjour, Les quatre projets soumis à concertation sont issus des liaisons actées dans la délibération du Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) du 28 juin 2019. Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT. Le Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) prévoit, à travers le projet de liaison R, la création d'une nouvelle ligne de bus d'un niveau liane optimisée en rocade depuis Lomme en pssant par Lambersart et Saint-André-lez-Lille.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le projet	S'associer aux autres communautés de commune (ccpc)	Merci de penser aux communes adjacentes à la MEL et à ne pas rester sur un découpage politique, avoir une pensée en terme d'écologie, (qui devrait être le cœur du projet)… notamment autour de Seclin. Ou au moins de penser aux possibilités pour se garer, pour ensuite pouvoir prendre le tram. S'il arrive au centre ville de seclin, quid des parkings?	Bonjour, Le volet ferroviaire du Schéma Directeur des Infrastructurures de Transport (SDIT) est étudié avec la Région et la SNCF en considérant une vision élargie du territoire. Par ailleurs, les projets de nouvelles lignes de tramway et de BHNS ne s'adressent pas uniquement aux habitants des villes qu'ils traversent mais s'inscrivent en complémentarité des lignes de métro, tramway et bus afin de renforcer le maillage en transports en commun du territoire pour l'ensemble de ses usagers. Concernant les parkings, les études à venir dans le cadres des nouvelles lignes de tramway et de BHNS analyseront l'intérêt d'implanter des zones de stationnements à des points stratégiques des tracés. En effet, a voiture particulière reste un mode de transport nécessaire pour les zones présentant des carences en desserte en transports collectifs. Elle peut être utilisée pour effectuer un déplacement dans sa totalité ou en complémentarité de l'usage de transports en commun. L'aménagement de parcs relais facilite cette complémentarité en incitant les automobilistes à utiliser les transports collectifs pour une partie de leur trajet. Il s'agit de les implanter dans un site pertinent au regard de l'étude des déplacements globaux à l'échelle du réseau métropolitain et d'en adapter le dimensionnement. Les stations de métro aux portes de la métropole s'y prêtent particulièrement. On considère cependant qu'un automobiliste est incité à laisser son véhicule si les transports lui permettent de rejoindre sa destination en une vingtaine de minutes au maximum, les sites trop éloignés ou peu accessibles depuis les grands axes ne conviennent pas au parking relais. Il n'est cependant pas exclu de réaliser des espaces de stationnement de petite dimension pour permettre un rabattement très local.
Le tracé et les variantes	Tracés dans Lille	L'UVN considère enfin qu'un passage des lignes de trams par République en surface, bien que préférable en terme de quartiers desservis, serait dommageable car le trafic serait interrompu à chaque manifestation devant la Préfecture. L'idéal serait un passage par le centre en souterrain pour échapper à ces perturbations, mais à défaut il vaut mieux contourner le centre comme prévu dans le projet.	Bonjour, Nous prenons note de votre contribution. Un passage par le centre en souterrain présente un coût d'investissement extrémement important. Il s'apparente d'avantage à un projet de métro qu'à un projet de tramway en surface qui recherche égelement une requalifiation des espaces publics traversés.
Le tracé et les variantes	Tracés dans Lille (Vieux Lille et Lille Flandres)	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 la place des Buisses puis l'Avenue Willy Brandt vers Lille Grand Palais. Et plutôt que de contourner tout le Vieux Lille le long du périphérique, il aurait été plus judicieux de passer par le centre du Vieux Lille, qui est éloigné de toute desserte pratique.	Bonjour, Merci pour votre contribution. Lille Flandres et Lille Europe sont deux gares très proches. Elles fonctionnent en synergie et constituent un pôle unique : le pôle gares. Compte tenu de nombreux besoins (urbain, transport, commercial, dépose-minute…), la place des Buisses ne peut à elle seule concentrer de façon satisfaisante tous ces usages. Depuis un arrêt à Lille Europe, les correspondances de la nouvelle ligne de tramway vers le métro (ligne 2) et le tramway (existant R T) seront étudiées pour être les plus rapides et confortables possibles. Par ailleurs, la station Lille Europe du nouveau tramway sera à environ 400m de l'entrée de la station Lille Flandres de la ligne 1 du métro. Depuis la place des Buisses, il est techniquement très complexe et impactant d'envisager une extension vers Willy Brant avec la nécessité d'un nouvel ouvrage pour rejoindre le pont de Flandre. A contrario, le passage par Lille Europe permet une poursuite de la ligne. Les performances attendues (confort, régularité…) pour un tramway moderne ne permettent pas une insertion aisée dans un réseau viaire de faible largeur tel que celui du Vieux Lille. L'inscription sur les boulevards Schuman, de Coubertin et Pasteur s'accompagnera d'un projet de transformation en boulevard urbain de ces voies.
Le tracé et les variantes	Liaison Wambrechies-Comines	En conséquence de la suppression de la ligne de train (comines-lille), pourquoi l'extension du tram sur la base de cette ligne n'est pas envisagée ?	Bonjour, Merci pour votre contribution. La ligne Lille - Comines relève de la Région au titre de sa compétence ferroviaire. Cette ligne n'est plus exploitée en train depuis décembre 2019 en raison de la vétusté de l'infrastructure, la liaison est désormais assurée en autocars. La desserte ferroviaire souffrait d'une offre très faible (7 services/jour fin 2019) et d'une concurrence de la desserte avec la Liane 90 (1 bus toutes les 10 à 20 minutes en heures de pointe). Le devenir de cette ligne intéresse tout particulièrement la MEL qui engagera des études permettant d'éclairer le devenir de la ligne et de l'emprise dans la suite des études d'opportunité menées en 2018/2019, un mode routier semblant dans tous les cas le plus pertinent, aux regards des fréquentations(300 voyages/jour en 2019 et un prévitionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimum des 35 000 voy/jour pour envisager l'opportunité d'un mode tramway). Par ailleurs le rabattement vers la branche Nord de la future ligne de tramway du « pôle métropolitain de Lille et sa couronne », à horizon de sa mise en service, en complémentarité de la desserte de la Liane 90 sera travaillée dans les études ultérieures.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Rue du Faubourg d'Arras vers Wattignies	Bonjour, L'actuel tracé du Tramway passerait vers Rue du Faubourg d'Arras en direction de Wattignies, c'est une bonne nouvelle en soi pour desservi Lille Sud / Fâches Thumesnil. Néanmoins est-elle assez large pour ce projet ? bcp de bouchons aux heures de pointes sont présents au carrefour de la chambre de l'artisanat, alors que pour l'heure, il y a 2 X 2 Voies sur ce secteur... nous passerions alors à une voie unique dans chaque sens ? un nouveau pont traversant l'autoroute serait parfait en +	Bonjour, L'aménagement définitif, en terme de nombre de voies affectées à la voiture n'est pas encore arrété et fera l'objet d'études d'approfondissement détaillées ultérieures. Dans le secteur du foubourg d'Arras, il sera effectivement nécessaire de réduire le nombre de voies dédiées à la circulation routière afin d'insérer le projet de tramway. Pour la traversée de l'autoroute, un nouveau pont affecté au tramway et aux modes doux est une option envisagée en cours d'études pour éviter de croiser les mouvements d'échanges avec l'A25.
L'aménagement de l'espace public	Aménager une correspondance de qualité entre le Mongy et le nouveau tram à l'arrêt Romarin-Pasteur	Le nouveau tramway passera boulevard Pasteur, au-dessus des voies du Mongy. Certes, il serait compliqué et coûteux de créer une nouvelle station du Mongy à cet endroit. Cela étant, certains usagers n'auront pas le besoin ni l'envie de faire une correspondance à la gare, et voudront effectuer la correspondance à pied entre les arrêts Pasteur et Romarin (distance de 300 m). Il faudrait donc assurer une liaison piétonne et cyclable de qualité le long du boulevard Carnot entre ces deux stations.	Bonjour, Votre remarque est pertinente et effectivement cette correspondance sera d'autant plus privilégiée que si le cheminement de seulement 300 à 400m est traité de façon à la rendre agréable pour les usagers. Ainsi l'approfondissement des études permettra de détailler les différentes possibilités d'insertion du tramway sur ce rond point ainsi que le positionnement précis de la station Pasteur en prenant en compte le critère de performance et de traitement de l'aménagement de cette correspondance avce l'arrêt Romarin.
Le tracé et les variantes	Desserte de l'aéroport Lille-Lesquin	Bonjour, Pourquoi le nouveau tracé du tramway ne prend-t-il pas en compte le paramètre "Aéroport" et dessert des villes où, certes, le bassin de population est plus dense, mais où il existe déjà des lignes de bus à HNS et des gares (Seclin/ Lille CHR- Loos) ? Car même si l'aéroport n'est pas agrandi, il serait intéressant de relier ces différents modes de transports autrement que par la voiture ou la navette (excessive), comme c'est déjà le cas sur d'autres métropoles ?	Bonjour, En plus de la navette directe toutes les heures par autocar au départ de Lille Flandres (tarif 10€ Aller / Retour, trajet en 20 minutes suivant les conditions de trafic), la desserte de l'aéroport est également déjà assurée aujourd'hui par la ligne de bus 68 Ilévia depuis le métro 4 cantons avec une fréquence de 20 à 30 minutes en heures de pointe (trajet en 17 minutes).
La mobilité	Améliorer la mobilité sans congestionner d'avantage la métropole	Le tracé prévisionnel entre Seclin et la porte d'Arras empreinte la M549 (ex-RD549) et est identifié comme itinéraire de délestage (dans un plan ORSEC) de l'A25 en cas de problème sur les autoroutes A25 ou A1.Déjà aujourd'hui cette axe est surchargé sans ce plan Orsec , qu'elle solution avez vous prévu pour conjuguer TRAM,Vélo, Bus et plus de 50000 véhicules /jour. quelle solution avez vous imaginez pour gérer tout ce monde en réduisant les capacités intrasec de cette artère?	Bonjour, Un des objectifs du projet est d'offrir, à travers un réseau de transport en commun maillé et efficace, une alternative crédible à la voiture en offrant la possibilité de gagner facilement un grand nombre de destinations dans la métropole. Cet objectif doit permettre de réduire notre dépendance à l'usage de la voiture et participer à la réduction des flux automobiles. Les études du projet ont bien considéré l'identification de cet itinéraire de délestage (plan ORSEC) ainsi que d'itinéraire de passage de convois exceptionnels. Les services de l'Etat sont associés à la démarche de conception du projet qui fera l'objet de validations formelles notamment au moment de l'enquête publique et pourra conduire à des mises à jour éventuelles de ces itinéraires.
Autre	Etalement urbain	Bonjour, Je me pose une question, le projet ne va-t-il pas favoriser l'étalement urbain de la métropole ? Et donc augmenter l'imperméabilisation des sols dans la région, limiter les infiltrations d'eau et accroître le risque d'inondation. D'autre part, faire évoluer l'écomobilité est une bonne chose. Mais si on fait face à un étalement urbain, cela n'augmentera-t-il pas indirectement le nombre de trajets en voiture dans la métropole ?	Bonjour, Le projet de développement de ce réseau de transport à haut niveau de service, tramway et BHNS, est mis en place sur des secteurs denses de la métropole qui justifient l'importance de la capacité de transport que représentent un BHNS ou un tramway à des fréquences élevées. Les politiques publiques autour de ces lignes vont tendre à y poursuivre le développement de l'habitat et de l'emploi pour participer favorablement à la qualité de vie des métropolitains dans ces secteurs denses et ainsi accroitre leur attractivité. Cette démarche vise indirectement à lutter contre l'étalement urbain en faisant préférer ces zones denses et bien desservies. A l'inverse, l'inaction et la non réalisation de nouvelles lignes de transports en commun lourds, conduirait à une augmentation des déplacements en voitures (de l'ordre de 12% supplémentaires à horizon 2035) qui induirait un cercle vicieux de congestion, pollution, nuisances, saturation des transports en commun existants, consommation d'espace supplémentaire au profit de la voiture et donc étalement urbain et perte d'attractivité pour la métropole. Concernant la gestion des eaux, les projets seront développés en privilégiant les solutions de gestion des eaux pluviales par rétention et/ou infiltration et en portant attention à la limitation de l'imperméabilisation des sols.
Le tracé et les variantes	Liaison Wambrechies <> Linselles <> Comines	Bonjour, Beaucoup de personnes demandent le terminus du TRAM sur Comines, il serait bon de prévoir un arrêt sur la commune de Linselles. Beaucoup d'actifs, de jeunes doivent se rendre quotidiennement sur Lille. Le nombre de bus et le temps de route (entre 40 minutes \ 1h si tout va bien) est problématique. Merci de votre aide. Cordialement	Bonjour, Le devenir de la ligne Lille-Comines intéresse tout particulièrement la MEL qui a sollicité la Région pour définir un projet commun sur cette ligne et son emprise, préciser son financement et son organisation, dans la suite des études d'opportunité menées en 2018/2019. Un mode routier semble dans tous les cas le plus adapté aux besoins aux regards des fréquentations (300 voyages/jour en 2019 et un prévisionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimums des 35 000 voy/jour pour envisager l'opportunité d'un mode tramway). Les potentiels de desserte de la commune de Linselles ne justifie pas la mise en oeuvre d'un mode de transport lourd type tramway ou BHNS. La commune est aujourd'hui desservie par les lignes 86 et 87. A l'horizon des mises en service des nouvelles lignes de tramway et de BHNS, une réflexion sera menée afin de réorganiser le réseau bus dans une vision de rabattement vers les lignes structurantes et de complémentarité de maillage des transports en commun.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
La mobilité	Variante nord Marquette	Le tracé vers Wambrechies s'arrête a la Deule, est il envisageable une variante vers le Lazaro a Marquette.	Bonjour, En termes d'exploitation, il serait très difficile d'assurer une desserte pour le secteur du Lazaro à partir de la ligne tramway de Wambrechies. Néanmoins le projet prévoit à l'horizon des mises en service des nouvelles lignes de tramway et de BHNS, une réflexion afin de réorganiser le réseau bus dans une vision de rabattement vers les lignes structurantes et de complémentarité de maillage des transports en commun. Il pourra donc être étudié dans ce cadre la desserte du quartier Lazaro en bus depuis cette nouvelle ligne de tramway.
Le projet	Liaison Euratech / Bois Blancs / Vieux Lille ouest / St André	Très utile cette liaison entre les quartiers en développement de Euratech / Bois Blancs / Port de Lille avec l'entrée ouest du Vieux Lille, St André, ... Ne pas oublier de faciliter l'accès à Lesquin dans schéma.	Bonjour, Merci pour votre avis. La desserte en transports en commun de l'aéroport est assurée aujourd'hui : • Par une navette directe toutes les heures par autocar au départ de Lille Flandres (tarif 10€ A/R, trajet en 20 minutes suivant les conditions de trafic) ; • Par la Ligne de bus 68 Ilévia depuis le métro 4 cantons avec une fréquence de 20 à 30 minutes en heures de pointe (trajet en 17 minutes).
L'aménagement de l'espace public	Profiter des travaux pour installer des pistes cyclables	Les travaux d'aménagement seraient l'occasion d'installer des pistes cyclables sécurisées tout le long du tracé, notamment sur le boulevard de la Moselle et le boulevard de Lorraine.	Bonjour, La mise en œuvre du tramway s'accompagne d'une réflexion complète sur les usages de la rue dans laquelle une place est bien évidement accordée aux modes actifs. Le projet cherchera à réaliser des liaisons cycles aussi qualitatives, sécurisées et directes que possible pour favoriser ce mode qui est parfaitement complémentaire du tramway.
Le tracé et les variantes	Plus de correspondances avec le métro dans Lille	Je comprends la volonté de relier les quartiers à l'ouest du centre ville mais le tracé semble manquer de correspondances avec le métro, notamment la ligne 1. Il est étonnant de ne pas pouvoir relier le centre ville (Rihour, République, etc.) au Nord du Vieux Lille sans faire 2 correspondances (à Lille Flandres puis à Lille Europe). Le schéma global manque également d'un axe Nord-Ouest/Sud-Est. Par exemple, un trajet de Lille Grand-Palais à la Citadelle demanderait un grand détour.	Bonjour, En complémentarité de la ligne de tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne, le programme de réalisation de nouvelles lignes de transport prévoit également la réalisation d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille-Villeneuve d'Ascq qui passe notamment place de la République et rejoint le Grand Palais. Ainsi, avec la nouvelle ligne de tramway et de BHNS, et en complémentarité de la ligne de métro 1 et de la Liane 1 existante, il sera aisé de rejoindre en quelques minutes le centre ville et le nord du vieux Lille ou Grand Palais à Citadelle. Concernant les correspondances avec la ligne 1 du métro au droit de Lille, la future ligne de tramway en présente 2 : une à Porte des Postes et une au pôle gares et la ligne de BHNS en possède une à République.
Le tracé et les variantes	Boulevard Vauban	Boujour. Pourquoi contourner le boulevard Vauban ? Il y a l'université catholique pourtant ! Ça représente beaucoup de monde. Vous avez contourné le boulevard alors qu'il me semble bien assez large pour accueillir le tramway. En plus ça permettrait de faire la connexion avec le métro à cormontaigne plutôt qu'à port de Lille. Cormontaigne est une station plus spacieuse, et qui je pense est plus accessible à la surface par ces montés d'escaliers. Port de Lille ne convient pas à la multimodalité.	Bonjour, Le tramway dans son tracé par les boulevards de Lorraine et de Moselle permet de desservir les établissements universitaires du campus de l'université catholique de Lille. Par ailleurs, en complémentarité de la ligne de tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne, le programme de réalisation de nouvelles lignes de transport prévoit également la réalisation d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille-Villeneuve d'Ascq dont le tracé passe par la rue de Turenne et offre une correspondance avec la station Cormontaigne.
La mobilité	Correspondance Collège-Lycée	La ligne de tramway arrivant à Wambrechies est une belle occasion de faciliter l'accès aux lycées et collèges de secteur de la ville qui continue de grandir sans avoir ses équipements nécessaires à l'éducation de ses enfants. Il faudrait en particulier veiller à faciliter l'accès au lycée Jean Perrin de Lambersart (lycée de rattachement) avec un arrêt et des correspondances adaptées	Bonjour, La posibilité d'accéder aux établissements d'enseignement constitue un objectif du projet. A travers votre contribution, nous notons votre avis en faveur du tracé qui emprunte le pont Royal complété d'une station à ce niveau pour la desserte du quartier Canon d'Or de Lambersart. Cette station serait située à environ 700m du Lycée Jean Perrin que l'on pourra rejoindre par un cheminement piéton / cycle qualitatif.
L'aménagement de l'espace public	Accessibilité Wambrechies centre	L'arrivée du tramway au centre de Wambrechies est une bonne chose. Le centre ville doit toutefois rester facilement accessibles aux autres modes de transport : - voiture des parents déposant leur enfant à l'école avant de partir au travail - salle des diverses associations et école de musique	Bonjour, Merci pour votre contribution. La mise en œuvre du tramway au centre de Wambrechies ne signifie pas que la voiture y sera interdite. Néanmoins au regard des largeurs disponibles, il sera nécessaire de faire des choix dans le partage des usages de la rue (sens de circulation, supression de stationnements...) à l'arrivée de ce nouveau mode de transport. Les études détaillées permettront de définir le profil de voirie pour le secteur de Wambrechies.
L'aménagement de l'espace public	Synchronisation feux vélos et tram	Peut-on envisager de synchroniser les feux vélos et trams ? Si une piste cyclable longe une voie de tram, il faudrait que le feu pour vélo soit au vert pour aller tout droit quand le tram passe aussi. Je pense à la piste cyclable des grands boulevards où le feu vélo reste rouge quand le tram passe alors qu'il pourrait être vert car vélo et tram vont dans le même axe.	Bonjour, Votre contribution va dans le sens du projet qui prône une priorité absolue pour le tramway et qui vise également à favoriser les modes actifs. Dans les cas où la situation le permet, le phasage du cycle de feux vélos sera étudié pour leur donner également cette phase de priorité. Sur le cas particulier du Grand Boulevard, la mise en oeuvre de nouvelles rames de tramway en 2025 s'accompagnera d'une réflexion globale sur le fonctionnement de ces carrefours qui prendra en compte la problématique que vous évoquez.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Halluin Lille en Tramway via la rue de Lille	La rue de Lille, ancienne nationale relie Halluin à Lille. Pourquoi ne pas créer une ligne de Tramway sur le parcours de la Rue de Lille . Elle relierai rapidement Halluin à Lille desservant les communes traversées et offrant de nombreuses possibilités de création de parking relais pour les villes avoisinante. Cela éviterais l'afflux des populations de villes telle que Halluin, Roncq, Neuville, Linselles , Comines,... vers l'A22 ET n'obligerai pas à faire un détour par Roubaix pour rejoindre LILLE	Bonjour, L'itinéraire que vous proposez est celui de la Liane 91. Au regard de la fréquentation de celle-ci, mais surtout des potentialités que représente ce corridor, le tramway n'apparait pas être un mode pertinent. Par contre, dans la cadre de la mise en place des lignes structurantes et de l'ensemble des liaisons prévues au Schéma Directeur des Infrastructures, le niveau de service de la liane 91 sera analysé, et pourra faire l'objet d'évolutions pour en améliorer l'attractivité.
Le tracé et les variantes	Ligne Nord-Sud : le tram doit passer par le centre-ville de Lille	Bonjour, je suis tout à fait d'accord avec la proposition argumentée de Rambour. Certes, avec le tracé proposé par la MEL, la Citadelle serait mieux desservie, ce qui ne serait pas un luxe. Mais quelle curieuse idée que de vouloir éviter le centre de Lille ! Martine Aubry a déclaré préférer "un tram qui passe par les quartiers populaires plutôt que dans ceux des bobos du cœur de ville". Pourtant, un quartier populaire et densément peuplé comme Moulins n'est desservi par aucune station de métro, hormis celles proches du périphérique. D'ailleurs, si l'on regarde bien, Lille intra-muros n'est desservie que par une poignée de stations de métro. Il serait temps qu'une ligne de tramway comble ce déficit. Toutes les grandes villes françaises et européennes font logiquement passer leurs nouvelles lignes structurantes par le centre-ville et leurs gares. Cette nouvelle ligne Nord-Sud sera probablement le seul grand projet des 20 prochaines années. Alors, ne ratons pas le coche et saisissons cette opportunité pour muscler l'offre de transport métropolitaine en passant là où l'activité économique et culturelle se passe : le centre-ville de Lille, avec notamment ses gares et Saint-Sauveur !	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui participe au débat sur les tracés dans Lille et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
Le tracé et les variantes	[Secteur Lille] Passage au coeur des villes et des quartiers	Bonjour, A l'instar de beaucoup de proposition, je suis incroyablement déçu par certains tracés et particulièrement celui de Lille intra-muros. Les arguments sont: - La Mairie a décidé de privilégier les quartiers populaires. - La Mairie a décidé de privilégier les futurs quartiers (Port de Lille). - La Mairie estime que l'offre en transport est pléthorique. Or mes contre-arguments: - Certes Concorde est un quartier prioritaire, cela dit, même, avec un tracé plus direct du tram Haubourdin - St André avec un passage par le Faubourg de Bethune puis la rue d'Isly et en évitant un énième doublon métro/tram depuis Porte d'Arras jusqu'au Boulevard de la Moselle. Si une liaison bus est maintenue, le quartier sera extrêmement bien desservi avec 1 ou 2 stations de tram(qui va directement au coeur de ville), 2 lignes de Métro à Porte des Poste dans environ 1km². Très peu d'endroit de la métropole peuvent se targuer d'une telle couverture, surtout que le quartier n'est pas, et ne sera pas si dense. - Concernant les futurs quartiers de Port De Lille, on a un double problème: - On a déjà un besoin à combler en centre-ville alors pourquoi se concentrer d'un hypothétique futur? - A moins de construire un petit Manhattan sur les quais de la Deule, jamais une densité "normale" ne justifiera un tramway. Alors certes, il faudra prévoir une meilleure desserte? Mais pourquoi pas commencer par un BHNS alors - Certes le centre-ville de Lille est le centre le mieux doté de la métropole, mais si on prend du recul et qu'on compare ce qui se passe avec les métropole française/européenne équivalente, alors on est loin de pouvoir parler d'un maillage performant. Concrètement, le centre-ville lillois n'est maillé que par 4 stations de métro qui suivent uniquement l'axe du M1. De plus la vitrine touristique de toute la métropole voir de la région, le Vieux-Lille, n'est desservi par rien de performant. Très souvent, c'est la voiture qui se substitue le mieux à la marche. Et le tracé de référence proposé ne va jamais changer ces habitudes. Typiquement quand vous être au coeur du Vieux-Lille, disons le Tribunal, le futur arrêt de tram sera trouvera à environ 735m alors que Lille-Flandres a environ 780m. Quel serait l'intêret de prendre se tram, sauf si on habite Loos? Le tramway n'a-t-il conçu que pour un Loosois qui souhaite aller à la Citadelle ou pour tous les métropolitains? Ensuite avec un passage plus centrale, Bd Vauban, Rue Nationale, Vieux-Lille, Av du Peuple Belge. On a le moyen de redefinir et rafraichir l'espace public de 2 artères centrales qui font peine à voir: rue Nationale et Av du Peuple Belge. Enfin, je vois propose une contre-proposition de principe: https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1dXMXtzIJC3UPvLe9fAZH9yhdPtU&usp=sharing	Bonjour, Les projets de tramway soumis à concertation sont issus des liaisons actées dans le Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) de la métropole. Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT, adoptée à l'unanimité lors du Conseil Métropolitain du 28 juin 2019. Le projet de tramway pôle métropolitain Lille et sa couronne est ainsi construit des trois liaisons suivantes actées au SDIT : - Branche Nord : Lille-Saint-André-lez-Lille – Marquette-lez-Lille – Wambrechies (S) - Branche Sud : Lille – Wattignies-Seclin (M) - Branche Ouest : Lille-Loos- Haubourdin (Q) Le tracé dans Lille s'effectue ainsi sur la ceinture Ouest de la ville afin de pouvoir connecter aisément ces trois branches, complété d'un barreau Nord desservant le pôle des gares et Euralille. Ce tracé relie ainsi le pôle gare aux secteurs de la Citadelle, Vauban, Port de Lille, Place Tacq, Porte des Postes et Porte d'Arras. - Entre Pont-Royal et Lille Europe, le potentiel de desserte à moins de 500m est de 24 700 habitants, 38 500 emplois et 1 600 scolaires. - Entre Pont-Royal et Porte des Postes, le potentiel de desserte à moins de 500m est de 57 700 habitants, 32 200 emplois et 2 700 scolaires. Par ailleurs, est également porté à la concertation le projet de BHNS « Lille-Villeneuve d'Ascq » dont le tracé dans Lille passe par les rues de Turennes, Nationale puis par le boulevard de la Liberté, la place de la République, le boulevard Louis XIV ainsi que la rue du Docteur Calmette et l'avenue du Président Hoover. S'inscrivant en complémentarité des lignes de tramway et métro existantes, le tracé du tramway pôle Lille et sa couronne et du BHNS Lille-Villeneuve d'Ascq permettent ainsi de couvrir le territoire lillois en desserte en transports en commun structurants. Ce tracé, travaillé en concertation avec la ville de Lille, accompagne également les projets urbains du secteur. Entre Vauban et Porte et Postes, le tracé permet de répondre à l'objectif de desserte du futur projet de façade urbaine du quartier Vauban Esquermes – Port de Lille, du projet de renouvellement urbain Concorde, du projet de nouvelle cité administrative et de transformation de la Porte des Postes. Le cœur lillois est aujourd'hui desservi, entre les gares, la Deûle, les périphériques Sud et Est par : 2 stations de tramway (2 lignes T et R), 17 stations de métro (M1 et M2) et une trentaine d'arrêts de bus (sur les lianes 1, 5, CITL, lignes 14 et 18, lignes présentant entre 100 et 220 passages par jour, 2 sens confondus et sans double-compte des arrêts communs).
La concertation / l'information auprès des usagers	Concertation pour aménagement pistes cyclables	Dans les quartiers traversés par le tramway, il faudrait organiser une concertation avec les riverains utilisateurs de vélo comme moyen de transport principal pour avoir des aménagements adaptés à un tel usage (pour éviter des cas comme l'aménagement du rond-point du Lidl à Wambrechies qui est un non-sens cycliste et qui est plus dangereux maintenant qu'avant à vouloir faire des aménagements à petit budget).	Bonjour, La mise en œuvre du tramway s'accompagne d'une réflexion complète sur les usages de la rue dans laquelle une place est bien évidement accordée aux modes actifs. Le projet cherchera à réaliser des liaisons cycles aussi qualitatives, sécurisées et directes que possible pour favoriser ce mode qui est parfaitement complémentaire du tramway. Après cette phase de concertation préalable, une phase de concertation continue sera mise mise en place puis une enquête publique par projet qui permettront de pousuivre le dialogue avec le public sur le projet.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
	Contournement de lille: Un rejet des populations péri urbaines	Pour la première fois en France, la ligne de tramway principale d'une métropole ne desservira pas les pôles principaux d'activités. Le choix de contourner Lille est un choix discriminatoire vis à vis des populations vivant en périphérie de la métropole. Ce tracé exclu une nouvelle fois ces populations des activités culturelles, commerciales et économiques de la ville de Lille et cela est inadmissible. Pourquoi ce passage ridicule par le port de Lille et la citadelle ? A ma connaissance, ni les péniches, ni les semi-remorques, ni les joggers du dimanche ne l'utiliseront. Il est nécessaire de prendre enfin exemple sur des projets réussis comme celui de la métropole de Lyon ! Les lignes de tramways qui desservent le centre ville ont permis à cette ville d'accélérer à la fois son dynamisme et la communication avec sa périphérie.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui participe au débat sur les tracés dans Lille et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Le tracé de cette nouvelle ligne de tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne est à analyser en complémentarité avec les deux lignes de tramway et les deux lignes de métro existantes ainsi qu'avec les nouvelles de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) soumises à la concertation, en particulier la ligne de BHNS Lille-Villeneuve d'Ascq. Ces lignes viennent desservir les principaux pôles d'activités, d'enseignements, d'habitat, de culture et de loisirs de la métropole., en créant un maillage du territoire en transports en commun structurants.
	Proposition sur les stations de la rue du Faubourg d'Arras et Clémenceau sur Wattignies (M549)	Sur cet axe Nord Sud, la proposition des stations semble avoir été posée au hasard. En réalité, cette proposition c'est basée sur l'existant sans remise en question du bon positionnement de ces stations. Ces stations doivent être facilement accessibles aux populations se trouvant sur ce tracé. Pour cela, il est indispensable qu'elles se situent aux principales intersections des voies Est Ouest croisant ce tracé ainsi que des autres modes de transports. Il est bien plus logique de les positionner au moins : - A l'intersection de la M48 qui dessert le parc eurasanté Ouest et ses différentes écoles d'un côté, Faches puis Ronchin de l'autre. - A l'intersection de la Rue Richard Wagner un axe qui rejoint la piscine plein sud et la station de métro CHU Eurasanté. - A l' intersection de la Rue du Maréchal Joffre. - A l'intersection de la rue de l'Ancolie pour les quartiers Lille-Sud et de la rue Pasteur pour le centre de Faches.	Bonjour, Au stade d'avancement du projet, la localisation des stations n'est pas encore figée précisement. Ainsi, sont à ce stade positionnées les stations structurantes et une desserte environ tous les 500m pour les autres stations, correspondant à la distance d'attractivité du tramway. L'approfondissement des études techniques détaillées permettra de localiser plus finement les stations en tenant compte des intersections viaires structurantes et des points de desserte et d'attractivité locaux. Nous prenons note de vos propositions pour la suite des études.
Le tracé et les variantes	Desservir le centre de Lille tout en maintenant un tracé par la Deûle	Objectif général de la proposition : Pour un coût quasi identique, concilier le tracé initial proposé par la Deûle (desserte de nouveaux quartiers) et un tracé modifié permettant de desservir le centre de Lille (Victor Hugo, St Sauveur, République, Vieux Lille) L'ESSENTIEL DE MES PROPOSITIONS (voir carte et détails plus bas) 1. Conserver une ligne par la Deûle avec rabattement métro : Wattignies-Wambrechies (ligne W) 2. Faire passer la ligne d'Haubourdin par le centre de Lille 3. Compenser les coûts de ce linéaire supplémentaire par la suppression du tronçon Wattignies-Seclin Carte : https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/proposition-alternative-traces-sdit-lille_720658#14/50.6343/3.0574 propositions détaillée: Introduction Les montants importants dédiés au SDIT (2 milliards d'euros, dont 1,3 milliard alloué à la création du tramway) exigent une allocation efficiente de ces sommes. La qualité du service offert aux usagers, la pertinence des lignes et des tracés, l'impact social, économique et environnemental attendu sont de ce fait des critères essentiels. Ma contribution propose une brève analyse des choix effectués et des propositions d'aménagements pour les rendre plus efficients. ANALYSE : dans la couronne de Lille, le tracé retenu poursuit 3 objectifs 1. Accompagner le développement de quartiers futurs ou en construction : Concorde, Port et Vauban-Esquermes-Deûle, St André, Marquette et Wambrechies, secteurs Schuman et Coubertin. 2. Renforcer la desserte dans des secteurs sous-dotés ou dont les besoins sont forts : Vauban et universités catholiques, centre-ville de Wambrechies et Saint-André, corridor Haubourdin-Loos, corridor Wattignies-Seclin. 3. Permettre un report modal du tram sur un gros hub : les 2 identifiés sont Porte des Postes et le pôle des gares Le projet renonce donc à amener de manière directe les flux passagers vers une destination précise et opte clairement vers un rabattement sur le métro. Une enquête « ménage-déplacements » a montré qu'il n'existait pas de destination spécifique dans Lille. « l'objectif est donc de permettre un nombre important de correspondances pour diffuser rapidement les flux dans Lille. » Face à ces objectifs, le parti-pris est de privilégier des axes larges facilement aménageables et non pas d'aller au plus direct, puisque de toutes façons c'est le report modal sur Porte des Postes qui est privilégié pour 2 lignes sur 3 (Seclin et Haubourdin) ANALYSE : Intérêt et limites de ce parti-pris Si la desserte des futurs quartiers et le choix d'axes assez facilement aménageables sont pertinents, le tracé présente des limites qu'il faudrait dépasser : 1. Limite 1 : obliger les 3 lignes à un report modal • Ligne d'Haubourdin: avec un terminus Porte des Postes, le report peut se faire sur le M1 ou le M2 à Porte des Postes, éventuellement sur le tram de Seclin place Tacq. • Ligne de Seclin: la boucle par l'ouest pour rejoindre les gares n'intéressera personne. Le report se fera donc soit Porte d'Arras (M2) soit Porte des Postes (M1, M2) • Ligne de Wambrechies: en dépit d'un "secteur gares" annoncé et pouvant laisser penser à une destination plus claire, l'arrivée ne se fera pas à Lille-Flandres et obligera à une correspondance à Lille-Europe (M2). La marche dans l'hyper-centre, aisée depuis Lille-Flandres, l'est déjà moins à partir de Lille-Europe. Ce parti-pris aura 3 conséquences majeures : 1) Rallonger les temps de parcours vers l'hyper-centre. 2) Solliciter très fortement le M1 et le M2 par des rabattements nécessaires, alors que le doublement des rames à 52m de M2 n'est pas programmé. 3) Saturer la station Porte des Postes dont le dimensionnement, en dépit de 2 lignes, risque de s'avérer insuffisant pour absorber les flux de correspondances liées au trafic tram. 2. Limite 2 : desservir de nouveaux secteurs... en oubliant des secteurs centraux denses pas desservis • On pense évidemment au Vieux-Lille et au secteur Moulin-Victor Hugo. • Mais même le secteur Vauban et les universités catholiques ne gagnent pas tant que ça, comme le montre le schéma de desserte à 500m p 95 du dossier. 3. Limite 3 : des correspondances en nombre limité dans l'hyper-centre • Conséquence du non passage du tram au centre, les seules correspondances avec le métro sont en périphérie du centre : Lille-Europe, Porte des Postes, Port de Lille. • Une destination précise du tram passant dans l'hyper-centre avec promotion de la marche pour les 500 derniers mètres serait plus efficace.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution ainsi que de votre avis et propositions détaillées sur les tracés et schémas d'exploitation qui alimenteront le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
		4.Limite 4 : Desservir Seclin, vraiment une priorité ? •La portion Wattignies-Seclin n'est pas dense et traverse une zone industrielle qui sera soit mal desservie soit sera desservie au détriment du temps de parcours. •Par ailleurs, Seclin est dotée d'une gare TER performante dont le cadencement serait à optimiser dans le cadre d'un Service Express Métropolitain. Le gain en temps apporté par le Tram semble même négatif par rapport au train. •Si on peut comprendre le souhait de ménager des équilibres entre toutes les territoires de la MEL, la vigilance sur les dépenses publiques oblige à interroger très fortement ce tronçon. PROPOSITIONS SYNTHETIQUES (voir carte) 1.Conserver une ligne par la Deûle avec rabattement métro : Wattignies-Wambrechies (ligne W) 2.Faire passer la ligne d'Haubourdin par le centre de Lille 3.Compenser les coûts de ce linéaire supplémentaire par la suppression du tronçon Wattignies-Seclin Carte : https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/proposition-alternative-traces-sdit-lille_720658#14/50.6343/3.0574 PROPOSITIONS DETAILLEES 1.Conserver une ligne par la Deûle avec rabattement métro : Wattignies-Wambrechies (ligne W) -Passage conservé par le secteur Concorde -Passage conservé le long du Port jusqu'à la citadelle -Passage conservé sur le secteur Schuman -En revanche, la modification principale consiste à ne pas contourner le nord du Vieux Lille par la Citadelle, mais à emprunter le bd de la liberté et la rue Nationale avec une portion souterraine (600m) vers Rihour (correspondance avec M1 Rihour), pour ensuite ressortir sur le bd Carnot au niveau du square Carnot. La rue des Canonniers permet d'amener le tram à Lille Flandres. Retour vers Wambrechies à travers Euralille, Schuman mais bifurcation vers la rue des Bateliers modifiée (nouveau Tribunal) et le haut de l'avenue du peuple Belge. Avantages : -Un maintien des objectifs de desserte initiale -Une correspondance supplémentaire avec le métro Rihour -Une desserte du centre-ville -Une desserte de Lille-Flandres et Lille-Europe (variante sans Lille-Flandres sur le bd Carnot) -2 points de desserte du Vieux-Lille : square Carnot et Avenue du Peuple Belge 2.Faire passer la ligne d'Haubourdin par le centre -L'objectif est d'exonérer cette ligne d'un report modal obligatoire et de mieux desservir le secteur Victor Hugo-St Sauveur Avantages : -Tracé direct -Passage par le bd Victor Hugo, suffisamment large -Passage par le bd de la liberté, correspondance créée avec le M1 à République, rue du Molinel, desserte de Lille Flandres, retour vers Grand Palais (Terminus) 3.Compenser les coûts de ce linéaire supplémentaire par la suppression du tronçon Wattignies-Seclin -Le linéaire initial est chiffré à 29,2 km. Ces propositions alternatives amènent à un linéaire de 29,9 km, soit 700m de plus seulement. -Le seul poste supplémentaire reviendrait à la création d'une portion souterraine de 600m environ sous Rihour-Grand-Place Carnot, soit probablement autour de 50 M€, à mettre en regard avec les 1,4 milliards annoncés, soit une	
Le tracé et les variantes	Wambrechies Vert Galant : Terminus, parking relais et station V'Lille	Bonjour, Sur les 2 propositions de trajet du Tram à Wambrechies, l'une s'arrête en centre ville Chateau, l'autre passerait rue d'Ypres vers la gare. Ces 2 arrêts impliquent une entrée dans la ville pour pouvoir prendre le Tram, alors que les entrées de ville sont déjà saturées. N'est-il pas envisageable de créer le terminus du côté du Fort Vert Galant, avec un parking Relais ? Cette proposition présenterait 4 avantages majeurs : - laisser les voitures en dehors de la commune de Wambrechies - faciliter le covoiturage pour les personnes venant de Quesnoy, Delémont, Comines ... - permettre l'accès à une possible "voie-verte", avec une station V'Lille en ce lieu - créer une liaison avec le Fort, lieu culturel, afin de faciliter l'accès en mobilité douce à ce lieu actuellement peu exploitable car trop isolé. Merci pour votre attention à cette réflexion	Bonjour, Merci pour votre proposition qui participe à la réflexion que nous menons sur l'organisation de la desserte du secteur. L'objectif premier du tramway est de desservir le mieux possible les pôles d'habitats et d'emplois et d'emprunter les itinéraires les plus performants. En assurant une desserte au plus proche des habitants en coeur de ville, le but recherché est de ne pas avoir à recourir à l'utilisation de sa voiture pour aller chercher la station de tramway. Par ailleurs, en entrant dans la ville, le tramway participe à votre premier objectif de diminuer la part modale de la voiture dans la commune. La création de parking relais est envisagée pour faciliter le rabattement et offrir aux automobilistes une solution alternative à leur arrivée en centre ville. Les parking relais ne sont pas nécessairement implantés aux terminus mais à des endroits stratégiques disposant à la fois d'un axe routier intéressant et de la possibilité d'implanter un parking. L'infrastructure tramway reste cependant d'un coût élevé et ne peut donc pas être largement étendue. Votre proposition de prolongement à Fort Vert Galant représente plus de 3 kilomètres supplémentaires sachant que l'investissement pour un tramway est d'environ 20 à 25M€/km.
Le matériel roulant et les services en ligne et/ou en station	Un tramway ergonomique et inséré dans l'espace urbain	-Une réflexion devra être menée de telle sorte que les rames s'insèrent au mieux dans le contexte urbain dans lequel les lignes passeront, en favorisant une implantation harmonieuse. Par exemple, si le tramway passe dans un quartier où se trouve du bâti à forte dimension patrimoniale, ou avec une densité d'habitations et une faible largeur des rues, il faudra favoriser une alimentation par les rails, de sorte que la ligne ne soit pas trop "envahissante" tout en demeurant identifiable. Cette réflexion doit aussi s'étendre au modèle et au design des futures rames : elles ne doivent pas être "lourdes", trop rondes, ni rectangulaires comme actuellement. Le design des Alstom Citadis 403 ou 305, ou Bombardier outlook classe E est à observer. -Concernant l'ergonomie, les rames du tramway devraient être au moins aussi longues que les futures nouvelles rames du tramway du grand boulevard (32,4 mètres contre 29,9 mètres actuellement). La modularité est importante et il faut permettre une multiplicité des usages, pas comme sur les actuelles rames Breda VLC du grand boulevard. L'agencement devrait être comparable à ce que l'on peut voir actuellement dans les bus Scania Citywide LF : zones d'appui debout, espaces assis, éventuellement sièges amovibles, espaces pour PMR et fauteuils roulants.	Bonjour, A ce stade d'avancement des études, les conditions d'alimentation des tramways ne sont pas arrêtées. Elles sont dépendantes de la stratégie d'exploitation globale du futur réseau. La ligne Mongy si elle devait être prolongée sur Wattrelos ou Tourcoing n'est pas équipée de systèmes de fonctionnement sans LAC (Ligne Aérienne de Contact – la caténaire). Un travail architectural permet une intégration qualitative des éléments de la LAC dans l'espace public qui peuvent être traités de façon transparente ou au contraire participer fortement à la valorisation architecturale des sites ou du projet. Un système d'alimentation par le sol représente un surcoût important et présente une fiabilité moindre qu'un système LAC. D'autres systèmes existent, batteries par exemple, ou sont en développement, et seront analysés mais il faut s'appuyer sur des solutions robustes pour ne pas risquer de dégrader la qualité du service. Le design du matériel roulant n'est pas encore défini mais un travail sera mené sur ce sujet avec pour objectifs notamment recherchés la performance, la robustesse, la capacité, l'accessibilité pour tous, l'ergonomie, le confort et services voyageurs ainsi que l'esthétisme.
Le tracé et les variantes	Faciliter les correspondances tram / TER	Tracé très intéressant à plus d'un titre : il favorise les liaisons transversales sans passer par le centre-ville, et il propose une offre alternative à la voiture sur des axes qui concentrent aujourd'hui les nuisances automobiles. Un regret : que l'articulation avec le TER ne soit pas mieux prise en compte à Lille-Flandres mais aussi à Loos ou Haubourdin.	Bonjour, Merci pour cet avis très positif. La connexion avec les gares et haltes de la Métropole est un objectif, d'autant plus qu'à long terme l'offre ferroviaire sera renforcée. Le projet dessert le pôle des gares principales (Europe et Flandres), mais aussi la future halte de la Porte des Postes, la gare de Wattignies-Templemars, la gare de Seclin (variante) et la gare de Saint-André (à proximité).

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Liaison tram Lille Haubourdin	Bonjour, J'habite SANTES, et ma contribution concerne le projet de liaison tram de Lille vers Haubourdin et Hallennes les Haubourdin, et concernant les transports par rail en général dans un deuxième temps. Jeune retraité, j'ai travaillé 10 ans dans la construction de métros, RER, TER, et principalement tram-trains. Ceci m'a permis d'intervenir dans tous types de projet en France et Europe. Je fais par ailleurs maintenant partie du conseil de développement de la MEL. Tout d'abord, je suis très favorable à ce projet vers Hallennes, mais je pense que le temps de trajet vers Lille risque d'être long et dissuasif pour pas mal d'usagers. Pour diviser ce temps pratiquement par deux, je propose que l'on créée une liaison par rails à mi-parcours entre la ligne de tram et la ligne SNCF Lille Béthune au niveau de Loos, et que l'on remplace au moins une partie des trams par des tram-trains. Les trams ordinaires continuant sur la ligne tram jusque Lille. Ainsi, le tram-train fait du « ramassage » sur Hallennes (parking covoiturage et T+R), Haubourdin et une partie de Loos, puis quitte la voie tram et emprunte la ligne SNCF jusque Lille Flandres, desservant au passage le CHR. Un tram-train emporte jusque 300 personnes, et on peut en accoupler 3, soit jusque 900 personnes. Il roule à 70 km/h sur voie de tramway, et à 100 km/h sur voie SNCF. Le temps de parcours est ainsi divisé par deux et la fréquentation augmente. De plus, cela soulagerait la RN41 et l'A25. D'une manière générale, les grandes métropoles françaises que sont Nantes, Lyon et Ile de France mobilité, ont mis en place cette dernière décennie des tram-trains sur des lignes qui avaient été abandonnées (Nantes-Clisson, Nantes-Chateaubriant, Lyon-L'arbresle, Grand Paris..). Je suis étonné de voir que la même démarche n'existe pas à la MEL. Il serait intéressant de recenser dans la MEL les lignes ferrées abandonnées ou qui ne font plus que du fret, et se poser la question de l'utilité de les rénover pour pouvoir y faire circuler des tram-trains et ainsi desservir des zones actuellement mal desservies par les transports en commun ou avec des temps de parcours trop long par bus. Pour information, un tram-train est deux fois plus léger par essieu qu'un TER. Il peut circuler sur une voie SNCF ordinaire, mais aussi circuler sur une voie ferrée « légère » et équipée d'une caténaire légère. La rénovation est donc beaucoup moins couteuse que pour une voie ferrée normale. Cordialement,	Bonjour, Tout d'abord, il est important de rappeler que des études d'un projet tram-train ont été réalisées de 2011 à 2013. Le projet n'est cependant pas entré en phase de réalisation pour des raisons financières notammnt mais ces études ont permis de préfigurer le projet actuel de tramway en de nombreux endroits du territoire de la couronne lilloise. On utilise aujourd'hui par exemple des emplacements réservés inscrit dans le PLU à l'époque. La politique de transport MEL prône une véritable complémentarité entre le réseau régional TER et le réseau urbain d'autant plus facilitée grace à l'intégration tarifaire qui permet d'emprunter tout autant le TER que le réseau ilévia avec son abonnement transport métropolitain. Le train restera toujours plus performant que les autres modes de transport sur l'interurbain ou dès que les distances deviennent plus importantes (Wavrin, Santes, La Bassée, Seclin, ...). L'État, la Région Hauts-de-France, la Métropole Européenne de Lille et SNCF Réseau se sont engagés dans le projet de Service Express Métropolitain dont l'objectif est de doubler les fréquences en heures de pointe des trains de l'étoile ferroviaire de Lille d'ici 2035-2040 (pour évoluer vers une forme de RER métropolitain). Il renforcera le rôle du train dans l'accessibilité à la métropole, ainsi que dans les déplacements internes, poursuivant les efforts menés dans la complémentarité TER/TCU avec l'intégration tarifaire totale en 2019 et l'évolution de service TER appliquée en 2020 (SA2020). L'opportunité d'une utilisation plus forte de l'étoile ferroviaire étudiée en 2011-2013 se concrétise par une solution de type RER et non tram-train. Les lignes de tramway et de BHNS envisagées sont en interface avec toutes les lignes du réseau TER qui constituent l'étoile ferroviaire lilloise : ligne 295000 Armentières à St André et La Madeleine, 278000 Moucron à Tourcoing, 269000 Baisieux à Hellemmes notamment, 267000 Valenciennes à Mont de Terre, 272000 Douai Lens à Seclin (variante) et Wattignies-Templemars, 289000 Lens Béthune à la Porte des Postes (future halte) et la LGV à Lille Europe/Lille Flandres.
Le tracé et les variantes	Arrets de tramway	Pourquoi ne pas desservir l'aéroport de Lesquin ?	Bonjour, La desserte en transports en commun de l'aéroport est assurée aujourd'hui : • Par une navette directe toutes les heures par autocar au départ de Lille Flandres (tarif 10€ A/R, trajet en 20 minutes suivant les conditions de trafic) ; • Par la Ligne de bus 68 Ilévia depuis le métro 4 cantons avec une fréquence de 20 à 30 minutes en heures de pointe (trajet en 17 minutes).
	Un tramway qui n'évite pas la densité !	A-t-on déjà vu quelque part une collectivité qui dépense des centaines de millions d'euros sans faire preuve de bon sens ? Assez peu, en tout cas en matière de transport. 1) Ne surtout pas éviter la densité ! Plus il y a d'habitants, plus l'investissement sert à quelque chose. 2) Doter le Vieux-Lille d'un tramway en son centre. L'argument de l'étroitesse des rues ne peut être retenu (Gand, Anvers, Lisbonne...). Passer par l'avenue du peuple belge, l'avenue Carnot, la rue Royale... bref étudions les possibilités mais par pitié ne loupez pas cette opportunité de doter le quartier le plus fréquenté de la ville d'un transport lourd. 3) contourner le boulevard de la Liberté et tous les grands boulevards (Hugo, Lebas, Vauban...) est une erreur. La largeur des rues permet peu de surcoûts lors de la réalisation.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui participe au débat sur les tracés dans Lille et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
Le tracé et les variantes	Tramway qui passe dans le centre ville	Dommage le tracé de ce tramway contourne le centre ville de Lille. Il faudrait que celui ci traverse la ville (rue du molinel, boulevard de la liberté pour aller entre les 2 parcs, rue nationale) pour que prendre le tram soit vraiment incitatif : TOUTES les villes françaises , à part Paris, qui ont un tramway et un métro ont inclus le tram DANS la ville	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui participe au débat sur les tracés dans Lille et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
La mobilité	Permettre aux Bus de rouler sur les voies de TRAM	Il serait intéressant de permettre aux bus de rouler sur les voies de tram afin d'optimiser l'emprise au sol. Potentiellement il faudrait également permettre aux différents bus d'accéder aux même système de signalisation aux croisements pour maximiser leur vitesse. Cela permettra ainsi aux différents bus d'être isolés de temps en temps de l'infrastructure routière sur des sections où la place pourrait être partagée. Notamment au niveau des ponts qu'il serait utile de partager. Par exemple, la ville de Gand en Belgique permet le partage des voies ! De nombreuses villes permettent le partage des voies à tous les véhicules ou à certains types de véhicules. Dans notre agglomération nous pourrions autoriser les bus de ville à circuler sur les voies de tram. Second exemple d'une situation qui ne fonctionne pas bien. A Bordeaux sur le Pont de Pierre il y a la route à côté de la voie de tram qui à été mise en priorité pour les vélos, les véhicules routiers doivent patienter derrière les vélos. A Bordeaux sur ce pont par exemple, il aurait été utile de permettre aux bus de pouvoir rouler sur la section où le tram se déplace, permettant ainsi d'accélérer la vitesse moyenne des bus et réduisant ainsi la pression sur les cyclistes qui se font pousser.	Bonjour, Le développement des projets de transport en commun en site propre vise à améliorer la performance des lignes en améliorant leur vitesse moyenne mais aussi en réduisant les aléas. Le principe est donc de ne pas admettre d'autres usages sur le site propre. A ce stade, l'usage mixte (bus et tramway) des sites tramway n'est pas non plus recherché en raison des contraintes d'exploitation que cela engendre (carrefours, mais aussi stations dont les hauteurs de quais ne sont pas compatibles environ 20cm pour le bus et 30cm pour le tramway) et la nécessité qui en résulte de réaliser une plateforme rigide (enrobé ou béton). Non privilégiée à ce stade, la solution sera néanmoins regardée en détail lors de la suite des études dans la perspective de la restructuration du réseau bus qui interviendra avec la mise en service du tramway.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
La mobilité	Permettre l'accès aux Vélo à bord des Bus et TRAM	Pour profiter de l'intermodalité, il est indispensable de permettre aux passagers de transporter leur vélo avec eux. Cela permet à l'usager de se rendre dans le transport en commun à vélo puis de quitter le transport et de continuer ses derniers km à vélo. Ex: Je pars de Quesnoy-sur-deule à vélo direction Wambrechie pour prendre le Tram jusqu'à Lille, puis je me déplace à Lille avec mon Vélo Pour le TRAM, il suffit à l'usager de rentrer avec son vélo, des crochets pourraient être mis à disposition s' il fallait stocker les vélos verticalement... Il pourrait potentiellement y avoir des restrictions à certains horaires (lorsque la rame est pleine). Pour le Bus, il est possible d'installer des portes vélo à l'avant ou à l'arrière du véhicule, cf photo et vidéo https://www.youtube.com/watch?v=LGJJBuyvpt0&ab_channel=JTAFLA	Bonjour, A ce stade du projet, le matériel roulant n'est pas encore défini et cette problématique devra faire l'objet d'analyses détaillées. Sur le réseau actuel, les vélos sont acceptés dans le tramway à raison d'un vélo par extrémité de rame. Autant il est justifié de faciliter et d'organiser l'embarquement des vélos dans les transports inter-urbains, autant la complémentarité en milieu urbain passe plutôt par des parcs vélo sécurisés, pour ne pas pénaliser la vitesse commerciale des transports en raison des temps d'embarquement de trop nombreux cycles. Dans les véhicules les plus courts, les conditions d'emport peuvent être inadaptées au confort et à l'accessibilité de tous, d'où l'interdiction actuelle dans les bus.
	Passage sur la Deule	Osons un tracé qui change des circuits habituels Le tracé avec nouveau pont sur la Deule est-il abandonné? Le passage sur le pont actuel avec supposition de réduction du trafic est illusoire La sortie du périphérique et l'entrée de Lille seront toujours là dans 20 ans . Les voitures électriques pourront circuler partout sans polluer En plus , vous pouvez associer à ce nouveau passage sur La Deule un passage cyclable qui rattrapera facilement le passage cycliste réhabilité sur le pont franchissant le periph et vous mettez tout St-André à 10 min du Vieux- LILLE Ça permet aussi de réorganiser les divers camps de gens du voyage et autres qui sont une vitrine déplorable à la sortie du périphérique !	Bonjour, Un nouveau franchissement de la Deûle est présenté dans le dossier de concertation. La localisation du pont n'est donc pas encore arrêtée, mais nous notons votre contribution en faveur de l'ouvrage le long du pont du TGV.
	Lien terminus de ligne avec le reste du territoire de la MEL (35% de la population)	Selon les cartes, ce projet couvre un territoire de 24 communes sur 95 que compte la MEL. Soit 25% du nombre de communes de la MEL. Il concerne selon les chiffres INSEE 2018, 781 591 habitants sur 1 189 961 que compte la MEL soit 65% des habitants. Des parkings relais sont-ils prévus pour assurer une liaison efficace des territoires périphériques depuis lesquels convergent chaque jour des milliers de véhicules roulant au pas, sachant que l'augmentation de consommation d'un véhicule dans une circulation congestionnée augmente de 88% et que 2050 constitue une année repère en terme de défi climatique? Par ailleurs quels sont les autres hypothèses pour relier ces territoires, l'utilisation des lignes de voies ferrées abandonnées en 2019 (ex TER à peine visibles sur les cartes) sont-elles des pistes envisagées dans un contexte d'artificialisation des sols? N'est-il pas judicieux de positionner ces terminus dans des espaces facilement connectables tels que des gares déjà existantes afin de favoriser le transport multimodal?	Bonjour, Ce projet traverse 25 communes de la métropole mais facilitera les déplacements de l'ensemble des métropolitains dans leurs trajets domicile-travail et de loisirs. La voiture particulière reste néanmoins un mode de transport nécessaire pour les zones présentant des carences en desserte en transports collectifs ou pour certain déplacements. Elle peut être utilisée pour effectuer un déplacement dans sa totalité ou en complémentarité de l'usage de transports en commun. L'aménagement de parcs relais facilite cette complémentarité en incitant les automobilistes à utiliser les transports collectifs pour une partie de leur trajet. Il s'agit de les implanter dans un site pertinent au regard de l'étude des déplacements globaux à l'échelle du réseau métropolitain et d'en adapter le dimensionnement. Les stations de métro aux portes de la métropole s'y prêtent particulièrement. On considère cependant qu'un automobiliste est incité à laisser son véhicule si les transports lui permettent de rejoindre sa destination en une vingtaine de minutes au maximum, les sites trop éloignés ou peu accessibles depuis les grands axes ne conviennent pas au parking relais. Il n'est cependant pas exclu de réaliser des espaces de stationnement de petite dimension pour permettre un rabattement très local. Dans le cadre des projets de lignes de tramway et BHNS, les études à venir analyseront l'intérêt d'implanter des zones de stationnements à des points stratégiques des tracés. Par ailleurs, nous pronons dans notre politique de transport une véritable complémentarité entre le réseau régional et le réseau urbain. Le train restera toujours plus performant que les autres modes de transport sur l'interurbain ou dés que les distances deviennent un peu plus importantes (Wavrin, Seclin, ...). L'État, la Région Hauts-de-France, la Métropole Européenne de Lille et SNCF Réseau se sont engagés dans le projet de service express métropolitain dont l'objectif est de doubler les fréquences en heures de pointe des trains de l'étoile ferroviaire de Lille d'ici 2035-2040 (pour évoluer vers une forme de RER métropolitain). Il renforcera le rôle du train dans l'accessibilité à la métropole, ainsi que dans les déplacements internes, poursuivant les efforts menés dans la complémentarité TER/TCU avec l'intégration tarifaire totale en 2019 et l'évolution de service TER appliquée en 2020 (SA2020). Les lignes de tramway et de BHNS sont en interface avec toutes les lignes du réseau TER qui constituent l'étoile ferroviaire lilloise : ligne 295000 Armentières à St André et La Madeleine, 278000 Moucron à Tourcoing, 269000 Baisieux à Hellemmes notamment, 267000 Valenciennes à Mont de Terre, 272000 Douai Lens à Seclin (variante) et Wattignies-Templemars, 289000 Lens Béthune à la Porte des Postes (future halte) et la LGV à Lille Europe/Lille Flandres

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
	Lien terminus de ligne avec le reste du territoire de la MEL (35% de la population)	Selon les cartes, ce projet couvre un territoire de 24 communes sur 95 que compte la MEL. Soit 25% du nombre de communes de la MEL. Il concerne selon les chiffres INSEE 2018, 781 591 habitants sur 1 189 961 que compte la MEL soit 65% des habitants. Des parkings relais sont-ils prévus pour assurer une liaison efficace des territoires périphériques depuis lesquels convergent chaque jour des milliers de véhicules roulant au pas, sachant que l'augmentation de consommation d'un véhicule dans une circulation congestionnée augmente de 88% et que 2050 constitue une année repère en terme de défi climatique? Par ailleurs quelles sont les autres hypothèses pour relier ces territoires, l'utilisation des lignes de voies ferrées abandonnées en 2019 (ex TER à peine visibles sur les cartes) sont-elles des pistes envisagées dans un contexte d'artificialisation des sols? N'est-il pas judicieux de positionner ces terminus dans des espaces facilement connectables tels que des gares déjà existantes afin de favoriser le transport multimodal? Comment donner un avis pertinent sur les lignes actuelles sans connaître les intentions concernant ce tiers MEL?	Bonjour, Ce projet traverse 25 communes de la métropole mais facilitera les déplacements de l'ensemble des métropolitains dans leurs trajets domicile-travail et de loisirs. La voiture particulière reste néanmoins un mode de transport nécessaire pour les zones présentant des carences en desserte en transports collectifs ou pour certain déplacements. Elle peut être utilisée pour effectuer un déplacement dans sa totalité ou en complémentarité de l'usage de transports en commun. L'aménagement de parcs relais facilite cette complémentarité en incitant les automobilistes à utiliser les transports collectifs pour une partie de leur trajet. Il s'agit de les implanter dans un site pertinent au regard de l'étude des déplacements globaux à l'échelle du réseau métropolitain et d'en adapter le dimensionnement. Les stations de métro aux portes de la métropole s'y prêtent particulièrement. On considère cependant qu'un automobiliste est incité à laisser son véhicule si les transports lui permettent de rejoindre sa destination en une vingtaine de minutes au maximum, les sites trop éloignés ou peu accessibles depuis les grands axes ne conviennent pas au parking relais. Il n'est cependant pas exclu de réaliser des espaces de stationnement de petite dimension pour permettre un rabattement très local. Dans le cadre des projets de lignes de tramway et BHNS, les études à venir analyseront l'intérêt d'implanter des zones de stationnements à des points stratégiques des tracés. Par ailleurs, nous pronons dans notre politique de transport une véritable complémentarité entre le réseau régional et le réseau urbain. Le train restera toujours plus performant que les autres modes de transport sur l'interurbain ou dés que les distances deviennent un peu plus importantes (Wavrin, Seclin, ...). L'État, la Région Hauts-de-France, la Métropole Européenne de Lille et SNCF Réseau se sont engagés dans le projet de service express métropolitain dont l'objectif est de doubler les fréquences en heures de pointe des trains de l'étoile ferroviaire de Lille d'ici 2035-2040 (pour évoluer vers une forme de RER métropolitain). Il renforcera le rôle du train dans l'accessibilité à la métropole, ainsi que dans les déplacements internes, poursuivant les efforts menés dans la complémentarité TER/TCU avec l'intégration tarifaire totale en 2019 et l'évolution de service TER appliquée en 2020 (SA2020). Les lignes de tramway et de BHNS sont en interface avec toutes les lignes du réseau TER qui constituent l'étoile ferroviaire lilloise : ligne 295000 Armentières à St André et La Madeleine, 278000 Moucron à Tourcoing, 269000 Baisieux à Hellemmes notamment, 267000 Valenciennes à Mont de Terre, 272000 Douai Lens à Seclin (variante) et Wattignies-Templemars, 289000 Lens Béthune à la Porte des Postes (future halte) et la LGV à Lille Europe/Lille Flandres
La mobilité	Arret écluse pour desserte Lambersart	Bonjour, Merci de la proposition de ce projet de grande ampleur. Il me semble très pertinent de positionner un arret au niveau de l'écluse qui permettra de desservir Lambersart. L'impact sera fort, avec une utilisation considérablement réduite de la voiture, que ce soit pour aller vers la gare, Euralille, le centre de Lille, ou toutes les zones d'activités. Bien cordialement,	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative à ce point de desserte pour Lambersart et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
	Variante Wambrechies Gare	Concernant la ligne de tramway Lille & sa couronne, la variante par la gare de Wambrechies est bien plus pertinente qu'un terminus en centre ville. Il y aura potentiellement plusieurs milliers d'utilisateurs qui viendront des villes voisines, en voiture ou à vélo, afin de prendre ce tram vers Lille. Des parking relais sont indispensables. Cela nécessite de la place. Je n'ose pas imaginer cet afflux de voitures dans le centre ville exiguë de Wambrechies. Par ailleurs, il y aura peut-être un jour un prolongement de cette ligne vers Comines. Environ 25.000 habitants sur ces territoires du Nord de la métropole. Territoires qui continueront à se densifier dans les prochaines années. Les routes sont déjà saturées aujourd'hui aux heures de pointe. Qu'en sera-t-il dans 5 ans ? 10 ans ? Enfin, les effets du réchauffement climatique se font déjà ressentir. La voiture individuelle représente la plus grande part des émissions du secteur des transports. Il faut être ambitieux pour limiter la pollution et les émissions. Pour les générations futures… Pourtant, pour le moment, nous n'avons pas beaucoup d'alternatives sur Quesnoy, Comines & villes voisines : des aménagements cyclables clairsemés et mal entretenus (voir non sécurisés), des lignes de bus défaillantes. Alors, à minima, faisons passer ce tram par la gare de Wambrechies afin d'intégrer ces communes dans l'utilisation de cette ligne ! Et offrir un début d'alternative à la voiture individuelle.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative à la variante "gare de Wambrechies" et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
Le tracé et les variantes	Seclin : privilégier le tracé "gare" plutôt que "centre"	Le tracé par la gare de Seclin permet de ne pas compliquer la vie de tous les habitants du centre tout en leur permettant un accès facile à la ligne. Le choix du tracé "mairie de Seclin" empruntant la rue Bouvry (largeur max 19m) nécessiterait une refonte des usages. Le plan de circulation contribuera certes à apaiser la circulation en centre ville mais cela se fera au prix d'un casse tête pour les automobilistes qui seront en incapacité de faire des arrêts minutes pour profiter des commerces du centre et à une forte augmentation du traffic dans les rues parallèles = plus de nuisances et moins de praticité. Le coût des acquisitions foncières nécessaires au choix de la variante gare peut être financé pour tout ou partie par le renoncement du détour dans la zone industrielle de Seclin (extension dont le montant s'élève à 20M€) = 2min de gagné, de l'argent mieux depensé et une ZI qui reste desservie malgré tout.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative aux variantes du secteur seclinois et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
La mobilité	Des stations de Tram reliées avec le vélo, covoiturage, bus, métro, gares...	Les nouvelles stations (peu importe le mode de déplacement) doivent être devenir de vrais "hubs", des noeuds de connection pour relier les différents modes de transport entre eux. Par exemple, avec la variante à Hallennes-lez-Haubourdin, il y a une aire de covoiturage à La Colle, des pistes cyclables, des bus... Le tram à tout son sens à cet endroit. Il faudrait par contre créer d'autres pistes cyclables sécurisées pour relier à la gare TER de Santes par exemple.	Bonjour, Le rôle des stations est bien évidemment primordial dans le succès d'une ligne de tramway. Elles seront toutes dotées des systèmes pour facilter la connexction des différents modes. L'intermodalité sera différente en fonction du positionnement de la station. Bien évidemment les stations qui se localisent en bout de ligne (et pas nécessairement le terminus) mais aussi celles proches d'un axe routier structurant seront analysées pour être dotée de stationnement spécifique pour les voitures alors que pour toutes les stations le stationnement vélo sera favorisé. Enfin, les itinéraires d'accès aux stationsdevront être favorisés dans un rayon de 500m environ pour les piètons et de 2km pour les cyclistes.
La mobilité	Lignes de nuit ?	En ce qui concerne les horaires, des lignes de nuit sont-elles envisagées ? Les communes sans métro sont en effet isolées après une certaine heure.	Bonjour, Le tramway disposera d'une amplitude horaire assez large mais ne pourra pas assurer une desserte nocturne totale. Un service de bus de nuit sera bien évidemment maintenu.
Le tracé et les variantes	Décongestionner la RN41	Les weppes sont rentrés dans la MEL et payent des impôts en conséquences mais n'en voit pas les bénéfices. La RN41 est saturée dans les 2 sens de circulation et cela ne va pas s'arranger avec l'arrivée des camions de la zone d'Herlies et des plates formes de La Bassée il y a urgences à proposer des solutions si l'on veut que le poumon vert de Lille ne devienne pas un poumon noir. Je suis très déçue de voir que les différents projets portent plus sur la densification de propositions sur des zones déjà bien desservies comme Roubaix Tourcoing Villeneuve d'Ascq . J'habite Fournes en Weppes 1 bus/ heure pour rejoindre St Philibert en 25mn puis encore 25mn pour être en centre ville pensez vous que cela nous donne envie de ne pas prendre notre voiture? La MEL manque de considération pour les communes plus petites et semble toujours agir comme au temps de la CUDL mais avec l'argent de tous.	Bonjour, Cette concertation porte sur les projets de nouvelles lignes de transport structurantes du Schéma Directeur des Infrastuctures (SDIT) qui compte au total plus d'une vingtaine de liaisons métropolitaines. Les terminus des lignes de tramway ont vocation d'être la porte d'entrée des territoires un peu plus éloignés notamment par le biais de rabattement avec le réseau de bus restructuré qui desservira ces territoires moins urbanisés. Néanmoins, pour les déplacements de plus de 10 km le train restera toujours plus performant que le tramway ou le BHNS, ce qui induit un renforcement des rabattements vers les gares, notamment dans les Weppes, qui sont le moyens d'accés le plus rapide au coeur de la métropole.
Le tracé et les variantes	Proposition d'une nouvelle carte qui fait rentrer les trams dans la ville	Un nouveau plan pour les lignes de TRAM dans Lille. Vous pouvez retrouver le plan ici : https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1XgaYGfuoRsc6OcjeJYmLWw77lu9LWJgy&usp=sharing Il faut absolument rentrer dans la ville avec les trams et ne pas simplement prendre le périphérique. Il faut également connecter l'ensemble des lignes du tram aux périphériques avec des grands parkings relais. Cela permettra à tous de se rendre aux différents terminus en vélo / bus / voiture puis de prendre les TRAM pour rejoindre le centre et les alentours. Passer par La Madeleine semble important car c'est une zone fortement peuplée. Même chose pour Lambersart. Aller jusqu'à Seclin ne semble pas obligatoire dans un premier temps car ils ont à disposition le RER et la zone est moins densément peuplée. Leur mettre à disposition une piste cyclable continue, sécurisée et isolée de la voirie pour aller jusqu'au terminus de Wattignies. L'ensemble de ces lignes de TRAM sont EGALEMENT des tracés où des pistes cyclables continues, sécurisées et isolées de la route doivent être réalisées. Nous manquons cruellement d'infrastructures cyclables sur l'ensemble de la métropole. (Pour rappel, de la peinture sur le sol n'est PAS un solution sécurisée --- il faut une séparation physique importante comme une haie comme à Bondues sur l'avenue de Wambrechies / Bd de Bondues qui délimite très bien la route de la piste tout en augmentant la verdure, ou une grosse bordure - la délimitation physique permet également de garder la piste cyclable propre (les voitures amenant beaucoup de gravier et bri de glaces!) Je vous joins : - un plan des différentes lignes de TRAM que je vous propose. (c'est une carte pour donner une idée du tracé) https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1XgaYGfuoRsc6OcjeJYmLWw77lu9LWJgy&usp=sharing - une carte des densités de population au sein de la métropole. https://www.commune-mairie.fr/carte/densite/lille-59350/ - une carte de chaleur des activités (vélo, marche, course à pied) réalisée par STRAVA Global Heatmap qui surligne les trajets effectués par les personnes actives et permet d'avoir un meilleur aperçu des zones de trafic importantes. https://www.strava.com/heatmap#12.33/3.08036/50.66472/hot/all	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui participe au débat sur les tracés et la desserte et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
Le tracé et les variantes	Lille Seclin par la Zi Lille Seclin	Bonjour, Concernant le tramway pour la branche Lille Seclin, il est judicieux de passer par la Zone Industrielle de Lille Seclin car cela permettra aux salariés d'accéder à leur entreprise sans utiliser leur voiture (12. 000 salariés sur la zone environ). L'investissement de 20 millions d'euros supplémentaires est donc utile. A noter que des rails existent déjà entre la zone industrielle et la gare de Seclin (un bout a refaire car l'ancienne société de paintball avait comblé l'espace sur son territoire sur la zone industrielle B). Compte tenu des infrastructures existantes, l'arrivée sur la gare de Seclin est à privilégier à mon sens : moindre coût et des emprises déjà existantes qui dépendent de SNCF Réseau il me semble. La gare fait partie intégrante de l'hyper centre-ville de Seclin. Bien cordialement.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative aux variantes du secteur seclinois et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Et l'aéroport ?	Pourquoi ne pas prévoir une liaison expresse par tram entre les gares et l'aéroport de Lesquin ?	Bonjour, La desserte en transports en commun de l'aéroport est assurée aujourd'hui : • Par une navette directe toutes les heures par autocar au départ de Lille Flandres (tarif 10€ A/R, trajet en 20 minutes suivant les conditions de trafic) ; • Par la Ligne de bus 68 Ilévia depuis le métro 4 cantons avec une fréquence de 20 à 30 minutes en heures de pointe (trajet en 17 minutes).
La mobilité	Création / amélioration pistes cyclables	Est il envisageable de créer / améliorer les pistes cyclables vers les arrêts de tram stratégiques (terminus, noeuds, fréquentation élevés) afin d'offrir une vrai alternative à la voiture et au parking relais ? Je penses au villes de la vallée de Lys (Houplines, frelinghien, Deulemeont, comines) ou il est compliqué de rejoindre wambrechie via quenoy sur deule, verlinghem par des pistes cyclables.	Bonjour, La mise en œuvre du tramway s'accompagne d'une réflexion complète sur les usages de la rue dans laquelle une place est bien évidement accordée aux modes actifs. Le projet cherchera à réaliser des liaisons cycles aussi qualitatives, sécurisées et directes que possible pour favoriser ce mode qui est parfaitement complémentaire du tramway.
Le tracé et les variantes	Tracé : desserte de l'hôpital de Seclin	Bonjour Est-il possible ou déjà prévu de desservir l'hôpital de Seclin? C'est une infrastructure majeure et il est probablement possible de créer un parking et d'en faire une zone terminus Bien cordialement	Bonjour, Cette concertation a un rôle important dans le choix des tracés qui seront retenus. Nous notons votre contribution en faveur de la variante "centre ville" de Seclin dans la perspective d'une desserte de l'hopital de Seclin qui est cependant au delà du terminus envisagé actuellement dans le secteur de la mairie et dont l'insertion d'un tramway n'est pas aisée techniquement.
Le tracé et les variantes	Comment les parcs d'activités et les zones industrielles de la MEL seront-ils desservis?	Bonjour à tous, -Parc d'Activités de Templemars -Zone industrielle Lille - Seclin -Parc d'activités industriel et logistique, A1 EST Seclin -CRT Lesquin -Z.A. DES DEUX TILLEULS Lesquin -Parc d'activités de la Pilaterie -SYNERGIE PARK Zone industrielle, zone d'activité de LEZENNES -PARC DES MOULINS/ PARC CLUB DES PRÉS/ Z.A. DU GRAND RUAGE/ MINIPARC VILLENEUVE-D'ASCQ -PARC DE LA CITE SCIENTIFIQUE VILLENEUVE-D'ASCQ -Parc d'activités de Roubaix Est -CIT Roncq -Parc d'Activités de Moulin Lamblin -Parc d'Activités de Ravennes Les Francs Tourcoing – Bondues La MEL compte près de 170 parcs d'activités. Poursuivre le développement de leur compétitivité et leur attractivité est indispensable. Une gestion durable de ces parcs s'impose. Ces zones d'activités doivent être au cœur même des projets de développement de nouvelles lignes de transport. Les parcs d'activités industriels et logistiques sont les moteurs du développement économique de la Métropole et de vrais outils d'aménagement du territoire. Nos entreprises ont besoin de développer leur accessibilité dans un soucis d'attractivité et également dans un soucis de développement durable. Tout projet d'infrastructure de transport et d'aménagement urbain se doit de prendre en compte dans son schéma directeur les zones où se regroupent les entreprises et les entrepôts logistiques. PME et grandes entreprises ont besoin de recevoir des clients extérieurs et d'accroître leur ouverture sur tout le territoire régional et national et au niveau international. Qu'est-il prévu pour mieux desservir les parcs d'activités et zones industrielles de la MEL et les connecter au futur réseau de tram ? Des navettes ou des bus à niveau de service pourront ils compléter la desserte des parcs d'activités si jamais il n'est pas prévu d'arrêt au sein de ces parcs ? Une meilleure desserte des parcs d'activités permettrait évidemment de favoriser la dynamique de la MEL au niveau de l'emploi. Nous constatons actuellement un manque d'infrastructure (peu de pistes cyclables sécurisées, peu d'arrêts de bus, fréquence de desserte insuffisante ...). Nous avons besoin d'avoir l'assurance que toutes ces zones ont bien été prises en compte dans le tracé des futures lignes. Les cartes fournies sur le site pourraient elles être transmises aux citoyens avec une meilleure résolution car sur ce site elles ne sont pas très lisibles ? Il est difficile de distinguer où se localisent les futurs arrêts. Merci d'avance pour l'intérêt porté à ce commentaire,	Bonjour, Les projets de nouvelles lignes de tramway ont vocation à desservir les grands secteurs d'habitat, les pôles économiques, d'activités et d'emplois, d'enseignement, de culture et évenementiel. L'infrastructure tramway reste cependant d'un coût élevé et ne peut être étendue à l'intégralité des sites que vous citez. Le choix d'une desserte en tramway est étudié au regard du niveau de fréquentation attendu, des performances, du coût d'investissement et des impacts environnementaux. Par ailleurs ces nouvelles lignes de transport structurantes s'inscrivent en complémentarité avec les lignes existantes ainsi qu'avec les lignes de bus afin de créer un maillage en transport collectif. A l'horizon des mises en service de ces nouvelles lignes, une réflexion sera ainsi menée afin de réorganiser le réseau bus, dans une vision de rabattement vers les lignes structurantes et de complémentarité du maillage.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
L'aménagement de l'espace public	Créer des pôles intermodaux Améliorer les connexions avec les TER et avec les autres réseaux de transport	Penser "intermodalité" et "connexions entre les différents réseaux de transport" est un impératif. Dans le cadre du développement de nouvelles stations de tram, il sera nécessaire de penser à une connexion optimale avec les autres réseaux de transport en particulier avec le réseau TER de la SNCF. Il faudra penser à éviter toute rupture de correspondance. Les temps d'attente aux arrêts devront être diminués. Les grilles horaires devront être étudiées en ce sens. ILEVIA devra se mailler beaucoup plus avec la SNCF ou le réseau arc-en-ciel. Les communes de la métropole ne doivent pas être isolées mais connectées au reste de la région des Hauts-de-France. Le réseau de transport de la MEL devrait être mieux connecter au réseau de train , aux réseaux de bus des autres communautés d'agglo... Les gares comme par exemple les gares de Comines, de Seclin et de Wattignies-Templemars doivent devenir de véritables de pôles multimodaux et devront être réaménager en conséquence (abris dans les gares, zones pour les piétons, parcs à vélo, parkings voiture, bornes à véhicules électriques, navettes électriques, sécurisation des carrefours et des passages à niveau). Plus de dessertes tôt le matin et en soirée ou la nuit devraient être proposées.	Bonjour, L'optimisation des correspondances entre les modes de transports en commun est un sujet important pour favoriser l'utilisation du réseau. Dans la suite des études, une fois le tracé du tramway arrêté, le réseau de bus fera l'objet d'une réflexion approfondie pour permettre des connexions aisées en termes de distance, mais également d'horaires. L'idée est bien évidemment d'éviter les doublons de lignes et de mailler au mieux le territoire. Concernant le réseau ferroviaire, L'État, la Région Hauts-de-France, la Métropole Européenne de Lille et SNCF Réseau se sont engagés dans le projet de Service Express Métropolitain (SEM) dont l'objectif est de doubler les fréquences en heures de pointe des trains de l'étoile ferroviaire de Lille d'ici 2035-2040 (pour évoluer vers une forme de RER métropolitain). Il renforcera le rôle du train dans l'accessibilité à la métropole, ainsi que dans les déplacements internes, poursuivant les efforts menés dans la complémentarité TER/TCU avec l'intégration tarifaire totale en 2019 et l'évolution de service TER appliquée en 2020 (SA2020). Concernant les horaires, le tramway bénéficie d'une amplitude horaire importante mais qui ne pourra couvrir tous les besoins, un réseau de bus de nuit assure la desserte la plus matinale.
Le tracé et les variantes	Desserte Aéroport	A la place des navettes soumises aux embouteillages, je pense qu'il est nécessaire de prévoir une liaison plus efficace et performante vers l'aéroport, même si celui-ci n'est pas forcément agrandit. Le tramway est beaucoup plus performant en terme de desserte et fréquence de circulation, que les navettes actuelles. Pour répondre à cette nécessité, une ligne devrait être créée depuis les gares vers l'aéroport, en passant par la porte de Douai, sur la passerelle de Ronchin, et la zone commerciale de Faches-Thumesnil (voir PJ). Ce tracé permettrait de desservir des établissements scolaires, des zones résidentielles et économiques, mais surtout l'aéroport assez mal desservi aujourd'hui.	Bonjour, La desserte en transports en commun de l'aéroport est assurée aujourd'hui : • Par une navette directe toutes les heures par autocar au départ de Lille Flandres (tarif 10€ A/R, trajet en 20 minutes suivant les conditions de trafic) ; • Par la Ligne de bus 68 Ilévia depuis le métro 4 cantons avec une fréquence de 20 à 30 minutes en heures de pointe (trajet en 17 minutes). Il s'agit probablement de la liaison la moins chère (1 trajet Ilévia) et la plus fiable, quoique peu connue.
	Prolongement Hallennes-lez-Haubourdin	Je trouve intéressant de prolonger le tracé de la ligne de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa Couronne, jusqu'à la "Porte des Weppes" à Hallennes-lez-Habourdin, dans la zone d'activités. La création d'un parking relais au niveau de ce possible terminus serait bénéfique pour désengorger l'A25 (qui reçoit tout le flux de circulation de la RN41). De plus, la desserte de Hallennes en transport doit se développer, tout comme la ville continue son développement. La rue du général de Gaulle semble plutôt assez large pour accueillir le tramway et dimensionner l'espace public qui en suit.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
Le tracé et les variantes	Desserte de la gare d'Haubourdin	Il est dommage de ne pas encore améliorer l'interconnexion entre le tramway et le TER en ne desservant pas la gare de Haubourdin. Le passage par les rues Auguste Potié et Léon Gambetta ne rallongerait le parcours que de 0,7 km. Est-ce un problème de largeur de rue ?	Bonjour, La gare d'Haubourdin est trop loin de l'axe tramway pour envisager facilement un détour et la largeur des rues que vous mentionnez est à peine suffisante pour y insérer un tramway. Le tramway et le TER sur cette axe répondent à deux logiques de desserte différentes. La meilleure connexion avec le TER se fera à Porte des Postes, avec la création d'une halte ferroviaire.
	Lille et sa couronne	Je m'étonne qu'il y ait toujours empilement de lignes sur les mêmes circuits. (La Liane + tramway) On reprend les mêmes tracés qui existaient déjà en 1900 . Tout se passe toujours sur la rive gauche de la Deûle après Wambrechies. Une ligne S.C.N.F parallèle à ce qui est proposé existait autrefois et a été fermée il y a quelques années. Elle était peu fréquentée en raison des horaires de passage assez "déphasés" avec les horaires de travail. Il pourrait être aussi intéressant d'analyser comment se déplacent les gens et peut-être créer d'autres tracés (sans doublons) avec parkings aménagés afin d'inciter les personnes à laisser leurs voitures pour prendre les transports en commun.	Bonjour, Une analyse des déplacements actuels et futurs des habitants a été réalisée dans le cadre des premières phases des études de faisabilité, qui montrent que le développement de grands projets urbains le long de la Deûle, en rive droite (Quai 22, Moulins de Paris), va entraîner un fort accroissement de la mobilité dans ce secteur, ce qui a conduit à proposer des itinéraires de tramway sur cette rive. Dans le cadre des études ultérieures, une analyse approfondie sera conduite pour identifier les itinéraires de bus les plus adaptés aux besoins des habitants, de manière à créer une bonne synergie avec le tramway et éviter autant que possible les doublons.
Le projet	Le projet - le tramway et son gabarit imposant: où le placer sur une voirie déjà complète?	Comment configurer le passage d'un tramway et son gabarit très conséquent dans nos villes sans y supprimer le stationnement, les pistes cyclable et/ou les trottoirs? A de nombreux endroits, le tissu urbain n'est pas adapté à cette nouvelle emprise. Si m'on considère 3m par voie en aller/retour, c'est près de 6 m de large qu'il faut trouvé dans le viaire actuel de nos villes. Sans compter l'impact lourd sur le réaménagement urbain (nouveaux quai, transformation de tout le profil de la voie (et donc suppression de stationnement, trottoir ou voirie), investissement massif, gène des commerçant, etc.) Ne faudrait-il pas revoir nos ambitions et préférer un système du bus performant en site propre et continue? Prenons par exemple la solution très intéressante de Montpellier (https://tramwaydemontpellier.net/2022/02/16/16-fevrier-2022-futures-lignes-de-bustram-de-montpellier-les-couloirs-centraux-a-voie-unique-utilisables-dans-les-deux-sens-par-les-bus-a-haut-niveau-de-service-pourraient-se-reveler-dangereux-en/) avec la création de " couloirs centraux à voie unique utilisables dans les deux sens par des bus à haut niveau de service". Cette solution limite l'investissement lourd et les études longues et propose une économie de surface sans perturber le dessin existant de nos voiries. Il me parait indispensable de se pencher sur cette solution tout à fait pertinente au regard du coup au km d'un tramway par rapport à une ligne bus à haut niveau de service (BHNS).	Bonjour, La présente concertation concerne deux projets de tramway mais également deux projets de BHNS. Un projet de BHNS se différencie d'un projet de tramway dans son offre capacitaire : un tramway peut transporter 200 à 270 passagers contre environ 110 passagers pour un BHNS. Sur le projet de tramway pôle Lille et sa couronne, les études de desserte montrent que le mode tramway permet mieux de répondre aux flux attendus.
	Tracé St andré rue du général leclerc	Passage du tramway impossible rue du général leclerc à St André. Si la rue passe en sens unique, les détours seront énormes, notamment pour accéder à la voie rapide : l'ensemble des habitants devront passer par la même rue pour la rejoindre et engorgeront tout le trafic. De plus, de très nombreuses habitations se trouvent sur cette rue, il sera alors impossible de se garer (1 seul côté de la rue sera accessible le aux stationnements). Enfin, le tramway passera beaucoup trop proche des habitations, la rue n'est pas assez large. Proposition : laisser le tracé sur la rue sadi carnot, qui ne dessert pas d'axes principaux et où se trouvent moins d'habitation, donc moins de gènes pour le stationnement et le passage du tramway.	Bonjour, Nous vous remercions pour votre contribution et notons votre préférence pour le tracé de référence rue Sadi Carnot à Saint-André-lez-Lille.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Passer par Ronchin	Passer par ronchin en partant de porte de Douai pour aller vers wattignies. Je trouve scandaleux de ne pas passer par une ville de plus de 18k habitants! Cela pourrais meme remplacer la liane 1 et donc moins d'attente et de pollution c'est blindé le matin ! Pensez aux ronchinois merci	Bonjour, Le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) voté par la Métropole Européenne de Lille en juin 2019 comporte une trentaine de nouvelles liaisons en transports en commun à l'horizon 2035. Sont notamment prévues une liaison en rocade entre la ligne 2 du métro à Lomme et la commune de Ronchin (Liaison O du SDIT) ainsi qu'une liaison entre 4 Cantons et Ronchin (Liaison K du SDIT) sous forme de lianes optimisées.
Le tracé et les variantes	Relier les tracés des 2 itinéraires de Seclin en une boucle	Il me semble que l'avenue Jude Blanckaert, comme elle est assez large, pourrait peut-être permettre de relier les 2 itinéraires pour profiter des avantages de l'itinéraire gare tout en désservant les autres quartiers.	Bonjour, Nous prenons note de votre contribution concernant les propositions de tracé à Seclin.
La mobilité	Pour agir en attendant	La MEL n'a pas ouvert de nouvelle ligne depuis... 1999 ! et il faudra encore attendre de très longues années avant l'ouverture de ces nouvelles lignes, tant attendues depuis des années tant par les Lillois (dont je suis) qui n'en peuvent plus d'être asphyxiés par la congestion urbaine et la pollution de l'air liée à tous ces déplacements en voiture qui convergent vers Lille, que par les périurbains qui n'ont bien souvent pas d'alternative. Alors, en attendant ces travaux qui vont prendre des années et sachant que la ZFE va s'appliquer à tous sans que des solutions de transports en commun proposent des solutions alternatives à la voiture, pourquoi ne pas : créer des P+R aux abords des arrêts de transport, créer des lignes à haute qualité de service en site propre ou réservé sur les futurs parcours et inciter dès maintenant au changement de pratiques, créer de vrais parcours cyclables continus et sécurisés (actuellement uniquement des parcours discontinus et dangereux, avec franchissement impossible, ex : bvd de l'Ouest, tournes à gauche comme devant le Zénith, les carrefours sans marquage au sol, sans parler des nouvelles pistes cyclables rouges qui ne sont pas visibles de nuit ni par temps gris ou pluvieux donc encore plus dangereuses), des couloirs de covoiturage et des vrais services de covoiturage, des services d'autopartage solidaires pour ceux qui ne pourront pas acheter de véhicules à faible émission. Bref anticipons et décarbonons sans attendre en pensant à tous ! Et pourquoi pas tout de suite prévoir un volet logistique urbaine dans ce SDIT ?	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative au planning, à la prise en compte des cycles et à l'organisation de l'intermodalité et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
Le projet	Le projet : la liaison Comines Lille	La délibération de 2019 relative au SDIT indiquait pour la liaison Lille – Comines "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 ; étude en cours par la Région (compétence régionale) ; questionnement sur la compétence in fine et la maîtrise d'ouvrage ; étude à solliciter quant à un prolongement jusqu'à Comines-Belgique A construire en complémentarité avec la ligne Lille-Wambrechies identifiée en mode lourd sur la partie Sud la plus dense de l'itinéraire" Remarques et Questions : Si la ligne ferroviaire est bien une compétence région, ce n'est pas le cas des autres modes de transport, la preuve en est Wambrechies desservie par le ligne ferroviaire, sera desservie par le tram. Quelles sont les résultat de cette étude ? Quelles sont aujourd'hui et à l'avenir les solutions proposées pour les habitants de Comines, Deulemont et Quesnoy sur Deule pour leur permettre d'atteindre le Centre de Lille en 30 minutes, soit le temps mis par le train ? (la fréquence de la liane ne répond pas au problématique de temps de trajet.....) Le tronçonnage des projets et des modes de transport n'est-il pas de nature à être contreproductif en étant trop éloigné des attentes des usagers et ainsi ne pas permettre l'adhésion de nouveaux usagers ?	Bonjour, La ligne Lille - Comines relève de la Région au titre de sa compétence ferroviaire. Cette ligne n'est plus exploitée en train depuis décembre 2019 en raison de la vétusté de l'infrastructure, la liaison est désormais assurée en autocars. La desserte ferroviaire souffrait d'une offre très faible (7 services/jour fin 2019) et d'une concurrence de la desserte avec la Liane 90 (1 bus toutes les 10 à 20 minutes en heures de pointe). Le devenir de cette ligne intéresse tout particulièrement la MEL qui a sollicité la Région pour définir un projet commun sur cette ligne et son emprise, préciser son financement et son organisation, dans la suite des études d'opportunité menées en 2018/2019. Un mode routier semble dans tous les cas le plus adapté aux besoins aux regards des fréquentations (300 voyages/jour en 2019 et un prévisionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimums des 35 000 voy/jour pour envisager l'opportunité d'un mode tramway).
Le tracé et les variantes	Moulin lamblin hallennes	Il me semble que le tramway devrait être prolongé jusqu' à la zone du moulin lamblin qui est située au carrefour de la RN 41 et de la rocade nord ouest. Un véritable parking relais (comme celui des 4 cantons) pourrait être mis à disposition (du foncier est disponible puisqu'il y avait un projet d'implantation d'hyper marché). Cela permettrait de limiter la circulation dans la commune de Santes en provenance notamment de Wavrin et des communes des weppes (circuit parallèle à la RN 41 et plus fluide). Santes est à environ 2 km du terminus de la ligne 5 (pas de possibilité de stationnement ni au départ ni sur le parcours) et pourtant à plus d'une heure en bus de Lille ! Le train n'apparaît pas comme une alternative intéressante pour les usagers de la RN 41 (située en plein centre de Santes et absence de stationnement, tout au plus une trentaine de places au détriment des riverains) il est à mon avis possible de tester dès maintenant le prolongement de la ligne bus 5 vers Hallennes et la zone moulin lamblin (qui est de plus en plus un pôle commercial). Cela représenterait 2 km tout au plus . il est vrai que pour le tram la voie ferrée représente une contrainte forte mais il est possible de maintenir une offre bus (navette entre moulin lamblin et terminus haubourdin. Il a déjà été signalé que l'infrastructure routière entre moilin lamblin et haubourdin est large et apte à recevoir des aménagements bus.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative à la variante d'extension de tracé sur Hallennes-lez-Haubourdin et la desserte au-delà qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
Le tracé et les variantes	Itinéraire Saint-André-Lez-Lille	NON au passage du tramway rue du général Leclerc à Saint-André-lez-Lille ! La rue du général Leclerc est l'artère principale et la rue la plus fréquentée de saint André qui relie le centre à de nombreux axes (Lille, La Madeleine, Wambrechies, Lambersart, Marquette-lez-Lille, Verlinghem...) OUI au passage du tramway rue Sadi Carnot qui est beaucoup moins fréquentée pour desservir les futurs riverains du Quai 22 ; puis orientation rue Felix Faure permettant l'arrêt à Hall U Need et à la Brique House ; puis orientation avenue Decauville pour desservir les futurs riverains des Moulins de Paris ainsi que la résidence Grand Angle et ainsi rejoindre le centre de Wambrechies. Condamner la rue du Général Leclerc en faisant passer le tramway est indécent. C'est un axe bien trop fréquenté et utile pour les voitures, qui désert la rocade et l'autoroute de Lille. Ainsi cela voudrait dire aussi sens unique et suppression de places de stationnement. Il y a quand même beaucoup d'habitations mais aussi des écoles. C'est un axe important. La contourner va créer un engorgement des rues adjacentes par les déviations, et aussi beaucoup de gêne pour les riverains de cette rue. Ecologiquement c'est aussi catastrophique par rapport aux nombreux détours qu'il faudra faire. Ne parlons pas de la gêne visuelle et sonore occasionnée pour les riverains qui ont investi dans cette si jolie ville, quel regret!	Bonjour, Nous vous remercions pour votre contribution et notons votre préférence pour le tracé de référence rue Sadi Carnot à Saint-André-lez-Lille.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Rue nationale délaissée	La rue Nationale est une artère majeure de la ville de Lille jusque là très délaissée par les transport en commun. Je trouve qu'il est fort dommage de l'éviter dans le tracé de la couronne. Ne serait-il par plus pertinent et même plus simple de faire un tracé allant directement du faubourg de Béthune à la citadelle en passant par cette rue nationale ? Cela unifierait la ligne sud et la ligne nord, et faciliterait les déplacements de la périphérie vers le centre de lille (avec correpsondance à Cormontaigne). Cf ci-joint	Bonjour, En complémentarité de la ligne de tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne, le programme de réalisation de nouvelles lignes de transport prévoit également la réalisation d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille-Villeneuve d'Ascq qui passe notamment par la rue Nationale et par la rue de Turennnes avec une correspondance avec la station de métro Cormontaigne.
Le tracé et les variantes	De la Citadelle à Wambrechies le long de la Deule ?	Certains avaient le projet d'utiliser la Deûle pour mettre en place des navettes fluviales ... Proposition compliquée avec les écluses et les péniches. Si j'ai bien compris le projet de la partie de tramway entre la Citadelle et Wambrechies, les contraintes sont de désenclaver le quartier Sainte-Hélène, de desservir Quai 22 et les Grands Moulins de Paris, de faire le lien avec la ligne de bus vers Villeneuve d'Ascq, et de rejoindre le centre ville de Wambrechies, et pourquoi pas le Vert Galant voir au delà... Le point commun de tout ces lieux est le lien à la Deûle. Les propositions en ville font peur aux habitants : bruit, étroitesse des rues, circulation, ... Une voie le long de la Deûle serait elle envisageable d'un point de vue technique? Je n'ai pas d'idée de la largeur nécessaire pour les voies ni de l'exigence de stabilité des berges. Je suppose que ce tracé a été envisagé. Merci	Bonjour, Effectivement la Deûle est une continuité très intéressante sur notre territoire. L'objectif premier du tramway est de desservir le mieux possible les pôles d'habitats et d'emplois et d'emprunter les itinéraires les plus performants. Or si le bord de la Deûle permet d'envisager un tracé trés rectiligne et donc performant il est bien souvent difficile d'accés pour les habitants, déjà utilisé pour les activités économiques, voire éloigné des centres villes. Le résultat socio-économique de ce tracé est donc au final moins satisfaisant que des tracés plus au sein du tissus urbain et cela malgré les contraintes.
Le tracé et les variantes	Prolonger le tracer vers Quesnoy/Comines	Les habitants des communes de Quesnoy sur Deule Comines Wervick Deulemont, etc n'ont aujourd'hui que peu d'autre choix que les véhicules individuels pour se déplacer en direction de Lille. Les constructions neuves fleurissent dans ces communes et se peuplent d'habitants/familles qui travaillent/étudient à Lille. Selon les lieux de travail, les trajet vers Lille en transport en commun, durent plus d'1h30. La population, la démographie, l'état de l'économie, les consciences écologiques, etc. ont beaucoup évolué depuis l'étude de 2019, lors de l'abandon de la ligne TER, qui ne répondait pas aux besoins dans les horaires de travail. Selon les compétences nécessaires, la métropole et la région doivent apporter une réponse satisfaisante, en lien avec les habitants de ce territoire assez isolé de la métropole. A minima le tracé du tram vers wambrechies doit prendre en compte une future liaison avec Comines.	Bonjour, Le devenir de la ligne Lille-Comines intéresse tout particulièrement la MEL qui a sollicité la Région pour définir un projet commun sur cette ligne et son emprise, préciser son financement et son organisation, dans la suite des études d'opportunité menées en 2018/2019. Un mode routier semble dans tous les cas le plus adapté aux besoins aux regards des fréquentations (300 voyages/jour en 2019 et un prévisionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimums des 35 000 voy/jour pour envisager l'opportunité d'un mode tramway). Les projets de tramway soumis à concertation sont issus des liaisons actées dans le Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) de la métropole. Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT, adoptée lors du Conseil Métropolitain du 28 juin 2019. Le schéma prévoit ainsi la desserte en tramway de la branche Nord du pôle métropolitain Lille et sa couronne : Lille – Saint-André-lez-Lille – Marquette-lez-Lille – Wambrechies. Le rabattement des communes situées au Nord de Wambrechies, vers la branche Nord de la future ligne de tramway du « pôle métropolitain de Lille et sa couronne », à horizon de sa mise en service, en complémentarité de la desserte de la Liane 90 sera travaillé dans les études ultérieures.
Le projet	Extension vers Quesnoy et Comines	Pourquoi limiter la ligne de tramway à Wambrechies ? Pourquoi ne pas réutiliser la voie ferrée Lille Comines existante ?	Bonjour, La ligne Lille - Comines relève de la Région au titre de sa compétence ferroviaire. Cette ligne n'est plus exploitée en train depuis décembre 2019 en raison de la vétusté de l'infrastructure, la liaison est désormais assurée en autocars. La desserte ferroviaire souffrait d'une offre très faible (7 services/jour fin 2019) et d'une concurrence de la desserte avec la Liane 90 (1 bus toutes les 10 à 20 minutes en heures de pointe). Le devenir de cette ligne intéresse tout particulièrement la MEL qui a sollicité la Région pour définir un projet commun sur cette ligne et son emprise, préciser son financement et son organisation, dans la suite des études d'opportunité menées en 2018/2019. Un mode routier semble dans tous les cas le plus adapté aux besoins aux regards des fréquentations (300 voyages/jour en 2019 et un prévisionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimums des 35 000 voy/jour pour envisager l'opportunité d'un mode tramway). Les projets de tramway soumis à concertation sont issus des liaisons actées dans le Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) de la métropole. Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT, adoptée lors du Conseil Métropolitain du 28 juin 2019. Le schéma prévoit ainsi la desserte en tramway de la branche Nord du pôle métropolitain Lille et sa couronne : Lille – Saint-André-lez-Lille – Marquette-lez-Lille – Wambrechies. Le rabattement des communes situées au Nord de Wambrechies, vers la branche Nord de la future ligne de tramway du « pôle métropolitain de Lille et sa couronne », à horizon de sa mise en service, en complémentarité de la desserte de la Liane 90 sera travaillé dans les études ultérieures.
Le tracé et les variantes	Ligne la Madeleine centre ou pré catelan —>collèges, lyçées et grandes écoles de Lille (Bvd Vauban)	Est-il envisagé de desservir le boulevard Vauban notamment près des nombreux collèges, lycées grandes écoles ? Les beaux quartiers de la Madeleine profitent du tramway en revanche quand est il pour le reste de la ville (centre rue du général de Gaule / Pré Catelan) ? Il faut 30 min en bus pour les collégiens et lycéens Madeleinois pour se rendre auprès de ces écoles. Je pense que de nombreux parents et étudiants seraient intéressés par cette ligne.	Bonjour, La nouvelle ligne de tramway empruntant le boulevard Schuman (dans une configuration nouvelle de boulevard urbain) desservira le sud de La Madeleine. L'arrêt "Schuman" est à environ 700m de la mairie de la Madeleine par la rue du Général De Gaulle, distance qui peut être parcourue en bus, à vélo ou à pied en 10 minutes. L'arrêt "Pré Catelan" desservira le pré Catelan. Le tracé envisagé permettra de rejoindre l'arret Solférino sur le boulevard Vauban, à proximité de l'université catholique de Lille, en 10 minutes de trajet depuis Schuman et moins de 9 minutes depuis Pré Catelan. Réciproquement, l'accessibilité du Lycée Valentine Labbé à La Madeleine, qui rayonne par ses spécialités, est également grandement améliorée par cette ligne.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Ne pas oublier euratechnologies	Le tracé en tram devrait faire une boucle ds euratech, vrai pôle d emploi mal desservi (le métro est à 15 mins à pied). Par ailleurs ns n avons pas de visibilité sur le temps de trajet. Par exemple je vis à la madeleine. Si je pars de Schuman et que je m arrête à port de Lille combien de temps vais je mettre ? C est un point important ds le succès de ces nouvelles infrastructures. Enfin sera t il possible de monter à bord avec un vélo ou une trottinette ?	Bonjour, Le tramway empruntant le boulevard Schuman, revu dans une configuration nouvelle de boulevard urbain qui permettra une bonne vitesse de circulation du tramway et une priorité absolue aux carrefours, desservira le sud de La Madeleine et permettra de rejoindre "port de Lille" en 17 minutes de trajet. La ligne de Bus à Haut Niveau de Service Lille - Villeneuve d'Ascq, faisant également l'objet de cette concertation, permettra ensuite de rejoindre Euratechnologie en 5 minutes de temps de trajet. En comptant 5 minutes de correspondance à Port de Lille, le trajet sera donc réalisé en 27 minutes au total contre 39 minutes en transport aujourd'hui. A ce stade du projet, le matériel roulant n'est pas encore défini et la problématique d'emport des vélos à bord non tranchée. Sur le réseau actuel, les vélos sont acceptés dans le tramway à raison d'un vélo par extrémité de rame. Autant il est justifié de faciliter et d'organiser l'embarquement des vélos dans les transports inter-urbains, autant la complémentarité en milieu urbain passe plutôt par des parcs vélo sécurisés, pour ne pas pénaliser la vitesse commerciale des transports en raison des temps d'embarquement de trop nombreux cycles. Dans les véhicules les plus courts, les conditions d'emport peuvent être inadaptées au confort et à l'accessibilité de tous, d'où l'interdiction actuelle dans les bus.
	Rue obert wambrechies riverains?	Demande de renseignements techniques sur le stationnement des riverains rue obert ? Pourra t on stationner quelques minutes devant chez nous (course, travaux , déchargement ou chargement divers et variés ? Ou allons nous garer ? Nuisances sonores? Résistance de la structure de notre 1930? Beaucoup d inquiétude	Bonjour, La poursuite des études va permettre de déterminer finement les insertions et la répartition des usages rue par rue. Les propositions d'insertion prendront en compte les fonctions et usages existants afin de garantir la vie riveraine et commerçante. Ainsi le projet préservera l'accès aux services de secours et proposera des solutions permettant les livraisons, ramassage des ordures ménagères et tout accès riverains et fonctionnements du quotidien. Concernant le stationnement, les études permettront de recenser l'offre existante et son usage. Elles analyseront l'impact de l'arrivée du projet et le besoin en stationnement à terme. Ce besoin sera analysé au regard de l'apport du projet de transport en commun sur la réduction de la part modale de la voiture et à l'échelle du quartier. Sur les nouvelles lignes de tramway sera déployé un matériel roulant moderne disposant des derniers développements technologiques en termes de confort pour les usagers et de réduction des nuisances sonores. Par ailleurs, dans la conception des projets, toutes les dispositions techniques sont prises pour limiter le bruit et surtout les vibrations engendrées par le passage du tramway : tracé majoritairement rectiligne, traitement particulier du rail, pose de la voie sur dalle flottante à proximité des façades par interposition entre la dalle supportant les rails et le sol d'un matériau résilient réduisant considérablement la transmission des vibrations. Au stade des travaux, il est pris le plus grand soin des conditions de réalisation pour éviter tout endommagement des structures des maisons avoisinantes. Des constats préalables permetteront de faire un état des lieux pour les bâtiments situés à proximité du chantier.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Adapter le tracé pour améliorer sensiblement l'attractivité du réseau ?	Tout d'abord, merci pour ces projets de nouvelles lignes très importantes et la possibilité de contribuer au projet ! Ces infrastructures vont structurer la mobilité de la métropole pour des décennies et les tracés choisis auront définitivement un effet majeur sur leur succès en termes de fréquentations. A ce sujet, je souhaiterais soumettre ces questions/propositions concernant le projet de tramway lillois: 1. Y a-t-il eu (ou va-t-il y avoir) des études de fréquentations des futures lignes afin de déterminer quelles variantes répondent le mieux aux besoins ? 2. Est-il envisageable de prendre en compte dans les prochaines phases d'études un itinéraire complémentaire entre "Champ de Mars" et "Porte d'Arras" passant par le Boulevard de la Liberté (en partie en commun avec le BHNS Lille<>Villeneuve d'Ascq), Jean-Baptiste Lebas et la rue d'Arras, afin de permettre une connexion rapide des branches Nord et Sud du réseau au centre-ville, notamment au pôle République ? 3. Concernant la branche vers la Gare Lille Europe, est-il envisageable d'atteindre la Gare Lille Europe via la rue des Urbanistes, la rue des Canonniers et l'Avenue Le Corbusier en créant une station au Croisement Urbanistes/Canonniers pour une desserte au plus près du Vieux-Lille et une autre station desservant la Gare Lille Flandres ? 4. Si ces itinéraires sont inenvisageables, comment sera garantie la relation entre le Nord de la métropole (Wambrechies, Saint-André) et le centre/la ligne 1 du métro une fois le projet de tramway réalisé ? Est-ce que la Liane 1 continuera a assumer cette fonction que ne proposera pas le tramway dans ce cas ? Mes propositions sont motivées par les constats suivants : 1. Il est primordial que le tracé réponde le mieux possible aux besoins des usagers. Or quels sont les besoins ? Y a-t-il eu des études à ce sujet ? A priori, c'est avant tout d'avoir une relation directe et rapide vers le centre de Lille (Grand'Place/rue de Béthune/Gare Lille Flandres) ainsi que vers le métro pour rejoindre les autres centres d'intérêts de la métropole (notamment la ligne 1 : universités Lille 1, Lille 3, le CHR, etc.). 2. le tracé de tramway présenté ne semble pas assurer suffisamment ces fonctions ! Deux exemples : L'arrêt le plus proche de la Grand'Place ("Champ de Mars") serait situé à 900 m à pied. L'arrêt le plus proche pour une correspondance avec la ligne 1 du métro (venant du Nord) serait à Gare Lille Europe, à 400-500 m de la gare Lille Flandres et de la ligne 1. Est-ce acceptable pour des transports en communs qui seront utilisés au quotidien et doivent être accessible aux personnes à mobilités réduites ? Ces distances ne risquent-elles pas de nuire fortement à l'attractivité du nouveau réseau et aux objectifs affichés par la métropole dans le dossier de concertation (report modal) ? Le pire serait si les gens devaient continuer à prendre leur voiture après la réalisation du tramway à cause d'un réseau inadapté. 3. Dans le cas d'un itinéraire "bis" via République, il s'agirait d'augmenter le projet global (50 km de lignes) de 2,8 "petits" kilomètres pour un impact fort sur l'attractivité du réseau : il permet une desserte rapide et directe du centre, également pour les usagers venant du sud qui devraient sinon changer à Porte des Postes. En termes d'exploitations, le tracé via le Port de Lille et celui via République permettront une plus grande stabilité en cas d'incidents : les tramways pourront être déviés sur un axe ou l'autre suivant la situation, par exemple en cas de manifestation à République ou à la Porte des Postes. 4. L'adaptation du tracé pour desservir plus finement le Vieux-Lille et la Gare Lille Flandres pourrait également permettre une desserte du centre sensiblement améliorée à faibles coûts et n'empêche pas un prolongement futur vers Lille Grand Palais. Une illustration des tracés complémentaires évoqués est visible en pièce jointe. Je vous remercie d'avance pour la prise en compte de ces questions et propositions.	Bonjour, Merci pour votre contribution. Des études de fréquentation ont été effectivement réalisées afin de confirmer l'opportunité des lignes présentées dans le dossier de concertation. Nous prenons note de vos propositions qui viennent alimenter le bilan de la concertation que la MEL dressera au mois de juin. Il faut par ailleurs considérer ces projets de nouvelles lignes en complémentarité des lignes existantes structurantes de métro et de tramway formant ainsi un réseau de transport collectif urbain maillé. Ainsi par la géométrie de leur tracé, les nouvelles lignes présentent de nombreuses connexions avec les lignes de métro et de tramway existantes ainsi que des connexions entre elles. C'est notamment le cas entre la ligne du tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne avec la ligne BHNS Lille - Villeneuve d'Ascq ou avec la ligne 1 du métro desservant toutes les deux la place de la République. Ces nouvelles lignes jouent ainsi un rôle de desserte directe du corridor de leur itinéraire mais également un rôle de desserte d'un segment d'un réseau maillé constitué d'autres lignes et modes de transport. À l'échelle locale, les lignes de métro, tramway et de BHNS sont complétées par un réseau de lignes de bus. À l'horizon des mises en service des nouvelles lignes de tramway et de BHNS, une réflexion sera menée afin de réorganiser le réseau bus, dans une vision de rabattement vers les lignes structurantes et de complémentarité du maillage.
La mobilité	Collège - La Madeleine	Ne serait-il pas possible de décaller lègèrement le trajet passant en bordure de La Madeleine (boulevard schuman) pour déservir le collège yvonne abbas et potentiellement le commisseriat ?	Bonjour, A ce stade des études, le positionnement précis de la plateforme du tramway sur le boulevard Schuman n'est pas décidée. Néanmoins, quelle que soit la solution retenue ultérieurement, la localisation des stations sera étudiée de manière à desservir de façon satisfaisante les équipements présents le long de l'itinéraire. De plus, une attention particulière sera apportée pour que les cheminements soient le plus lisible et sécurisés possible entre les stations et ces équipements. La difficulté pour le collège Yvonne Abbas est actuellement l'absence d'un tel cheminement direct en direction du Bd Schuman.
Le tracé et les variantes	Ne pas délaisser le boulevard Vauban	Le boulevard Vauban est une artère majeur du centre-ville de Lille, jusque là que très insuffisamment desservi par les transports en commun. Il est dommage de la délaisser en privilégiant les quais, où il n'y a pas autant d'activité ni d'intérêt. Ne serait-il pas plus pertinent, et même plus simple car plus direct, de relier le Faubourd de Béthune à la citadelle directement par ce Boulevard comme montré ci-joint ? De plus, cela unifierait la ligne nord à la ligne ouest et faciliterait le trafic, et apporterait une correspondance avec la station Cormontaigne (plus optimale que Port de Lille pour rejoindre les autres points du centre ville)	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
Le tracé et les variantes	Avenue de l'Hippodrome Lambersart	L'avenue de l'Hippodrome à Lambersart est l'une des plus polluées, l'une des plus encombrées de la métropole. Rien dans ce projet n'est fait pour améliorer la situation sur cette artère qui ne sert plus que d'accès au centre de Lille pour tout le versant nord-ouest. Il y avait un tramway autrefois...	Bonjour, Les quatre projets soumis à concertation sont issus des liaisons actées dans la délibération du Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) du 28 juin 2019. Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT. La ville de Lambersart est actuellement desservie par la ligne 2 du métro ainsi que par les lignes de bus 10, 51, 76 et C03. Par ailleurs, le Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) prévoit, à travers le projet de liaison R, la création d'une nouvelle ligne de bus d'un niveau liane optimisée en rocade depuis Lomme en pssant par Lambersart et Saint-André-lez-Lille. Enfin, par son passage à Pont Royal, la nouvelle ligne de tramway passera à proximité du quartier canon d'or.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le projet	Avis gid://development-app/Decidim::Hashtag/3/Osons à Saint-André : oui au tramway... mais pas n'importe comment !	Oui au tramway à Saint-André et aux nouvelles lignes de bus La mise en service d'un tramway et l'amélioration des lignes de bus sont une nécessité dans une ville qui se densifie (25% d'habitants en plus à Saint-André d'ici 2026). Sans transports collectifs performants, fiables et rapides (c'est-à-dire en site propre), la congestion routière va s'aggraver et notre cadre de vie se dégrader ! -pour augmenter l'accessibilité et faciliter la mobilité pour chacun -pour rééquilibrer le partage de la rue et apaiser les circulations -pour réduire la dégradation de la qualité de l'air et la pollution locale Réserves et propositions Osons Oui mais pas n'importe comment ! 1. Mieux informer et augmenter l'implication des habitants. - La période de concertation est trop courte pour un projet de cette ampleur : elle ne permet pas une implication complète des habitants ; - Les tracés présentés ont été choisis par les maires sans transparence ; la justification de ces choix politiques est fragile et les zones d'ombres trop nombreuses ; - Il est nécessaire de créer les conditions d'un vrai dialogue sur les mobilités dans la métropole ! 2. Mettre le tramway au centre de Saint-André et surtout de Lille ! - Le tracé de référence évite le centre de Saint-André et de Lille, c'est un non-sens qui pénalise l'accessibilité du versant Saint-André/ Marquette/ Wambrechies/Quesnoy/Comines. - Nous proposons de prioriser un tracé du tramway à Saint-André par la rue Leclerc avant de desservir les Grands Moulins (via la rue Pasteur) et le centre de Wambrechies. - Le tramway doit desservir obligatoirement le centre de Lille (République) pour assurer une accessibilité optimale en passant par Esplanade/Liberté et/ou Schuman/ Gares/Molinel. 3. Aller plus loin en transport collectif vers Comines et Lambersart - 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. - Nous proposons de prolonger le Bus à haut niveau de services Villeneuve d'Ascq/La Madeleine jusqu'à Lambersart Pont-Supérieur en desservant Saint-André (par Carnot/Tassigny ou par la Lino). - La complémentarité des nouveaux bus et tramway permettra d'assurer une bonne connexion de Saint-André dans 4 directions : au nord vers Wambrechies puis Comines, au sud vers le centre de Lille (puis Wattignies), à l'est : vers Marcq-en-B. et Villeneuve-d'Ascq et à l'Ouest vers Lambersart. 4. Agir par étapes et dès maintenant ! - Dès maintenant, agir plus activement pour l'accessibilité des piétons et cyclistes : par ex. Passerelle piétons/vélos entre la rue Leclerc qui accueillera une station de tramway et le centre du quartier Sainte-Hélène ; Voie verte sur l'ancienne voie ferrée Lille-Comines… - Dans 3 ans, améliorer les dessertes en bus en aménageant des voies réservées sur avenue Cardinal Liénard, Schuman, Esplanade… et anticiper un nouveau plan de circulation. - Dans 6 ans, mettre en service une première ligne de tramway entre Wambrechies, le centre de Lille et Wattignies. - Dans 9 ans, prolonger le tramway vers Comines.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution. 1- Mieux informer et augmenter l'implication des habitants. Les projets présentés à la concertation sont issus du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) qui a fait l'objet d'une concertation publique en 2019. Le schéma définitif a été adopté par une délibération prise à l'unanimité du conseil métropolitain le 28 juin 2019. Le Plan de Mobilité (PDM) qui vise à organiser les déplacements des habitants, des usagers de notre territoire et le transport des marchandises, est en cours d'élaboration et a fait l'objet d'une concertation publique dématérialisée d'avril à juin 2021. L'ensemble des éléments de ces concertations sont disponibles sur : https://participation.lillemetropole.fr/processes/concertationprealablesdit La présente concertation sur les projets de tramway, organisée par la MEL sous l'égide des garants de la Commission Nationale du Débat Publique (CNDP), s'est déroulée du 21 février au 5 avril, soit sur environ 6 semaines. Le dispositif a été validé préalablement par la CNDP, les garants dans leur bilan du 5 mai 2022 en confirment la qualité. Outre la mise en place d'un site internet permanent, la concertation a été jalonnée de réunions publiques plénières tenues en présentiel et en distanciel, de temps d'interpellations citoyennes où l'équipe projet s'est déplacée sur le terrain pour communiquer, informer sur le projet et répondre aux questions, ainsi que d'ateliers participatifs. Ces ateliers participatifs, dont celui sur le secteur de Saint-André-Lez-Lille qui s'est tenu le 16 mars 2022, ont permis d'apporter des éclairages plus locaux, de répondre aux questions et de recueillir les expressions des participants. Cette concertation préalable constitue une première étape d'échanges avec le public à un stade de définition du projet peu avancé. Des enquêtes publiques se tiendront sur chacun des projets dans les années à venir sur la base des études de conception détaillées et des insertions par rue. La fin de la concertation préalable réglementaire ne signifie pas la fin de la concertation sur le projet. De nouveaux dispositifs vont être mis en place pour poursuivre les échanges, au fil de l'avancement du projet, et sur l'ensemble de sa durée, avec la mise en place notamment d'une concertation continue jusqu'aux futures enquêtes publiques. 2- Mettre le tramway au centre de Saint-André et surtout de Lille ! Nous prenons note de votre contribution au titre de la concertation préalable concernant les tracés sur le secteur nord et dans le secteur central du projet de tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne. 3- Aller plus loin en transport collectif vers Comines et Lambersart Nous vous remercions de votre soutien à l'opportunité de ces projets de transport en commun. Concernant le devenir de la ligne Lille-Comines (pour la partie de Wambrechies à Comines), la MEL définira avec la Région, la SNCF et les communes concernées un projet, une organisation et un financement. Une solution en mode routier semble dans tous les cas la plus adaptée au potentiel de fréquentation (300 voyages/jour en 2019 et un prévisionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour) pour un tracé de plus de 11km. La localisation du terminus du tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne à l'ancienne halte ferroviaire de Wambrechies pourrait notamment permettre la connexion entre le tramway et un projet de transport empruntant tout ou partie de l'emprise de l'ancienne ligne TER Lille-Comines. Le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul dessert d'ores et déjà Saint-André-Lez-Lille. Il franchira la Deûle par le futur pont de la LINO rue Scrive et aura son terminus « Carnot » en connexion avec la ligne de tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne. Concernant la desserte de Lambersart, le Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) prévoit, à travers le projet de la liaison « R », la création d'une nouvelle ligne de bus d'un niveau liane optimisée, sur un trajet Lomme - Lambersart - St André-lez-Lille. Ce tracé devrait se connecter à la ligne de BHNS Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul et ainsi constituer la desserte que vous évoquez. 4- Agir par étapes et dès maintenant ! Nous prenons note de ces propositions en faveur des transports en commun et des modes doux qui pour certaines dépassent les projets de lignes de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service soumises à la concertation.
Le tracé et les variantes	Ne pas oublier Lambersart	Il n'y a pas d'autres villes aussi importantes que Lambersart qui ait été ignoré par ce SDIT. L'objectif initial de ce SDIT fixé par délibération en 2019 est de "faire face aux enjeux climatiques et de pollution". Alors que Lambersart (28 000 habitants)est déjà sous dotée en transports publics (2 lignes de bus) et qu'elle est traversée par plusieurs dizaines de milliers de voitures provenant de la rocade Nord-Ouest et des villes situées au Nord (de Armentières à Comines), les tracés ne permettent pas d'enrayer ce phénomène aux effets délétères pour les habitants de Lambersart. La modification des tracés à partir de Saint-André pour rejoindre Pont Supérieur par le tramway représenterait une bonne opportunité de faire de l'actuelle station Pont Supérieur un pole intermodal de transport avec pourquoi pas la réouverture de la gare SNCF à moins de 100m. Les kilomètres de voie en milieu urbain à La Madeleine ainsi économisés permettrait peut être de désenclaver Quesnoy/Deûle et Comines. Dans cette logique, un parking en silo placé en bordure de rocade et desservi par des transports comme c'est le cas à 4 Cantons (Villeneuve d'Ascq) permettrait d'enrayer l'actuel trafic Avenue de l'Hippodrome. Lambersart ne doit pas être ignoré par ces grands aménagements.	Bonjour, Les quatre projets soumis à concertation sont issus des liaisons actées dans la délibération du Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) du 28 juin 2019. Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT. La ville de Lambersart est actuellement desservie par la ligne 2 du métro ainsi que par les lignes de bus 10, 51, 76 et C03. Par ailleurs, le Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) prévoit, à travers le projet de liaison R, la création d'une nouvelle ligne de bus d'un niveau liane optimisée en rocade depuis Lomme en pssant par Lambersart et Saint-André-lez-Lille. Enfin, par son passage à Pont Royal, la nouvelle ligne de tramway passera à proximité du quartier canon d'or.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Tracé Tram Saint-André-Lez-Lille	POUR un itinéraire passant par la rue du général Leclerc : 1/ Si le tram passe par le centre ville un dynamisme sera apporté au coeur de ville -quoi de plus logique dans un tel projet. La chaussée est assez large pour accueillir cette ligne et conserver la route et stationnements des automobilistes (ils seront réduits certes mais pas tout bonnement supprimés tel que ce sera le cas rue Sadi Carnot). 2/ Accès facilité pour un grand nombre de personnes à la mairie, piscine, etc ... Rendre le centre vivant et accessible en mobilité douce/ durable ! En opposition totale avec le tracé passant par rue Sadi Carnot: 1/ Il ne passe pas par le centre ville: axe plus étroit, habitations le nez sur la route donc sympa les nuisances directes et suppression stationnement... Et surtout, excentré et ne dessert pas les commerces de proximité et lieux publics de la ville : le centre restera une autoroute (circulation automobile dangereuse et énervée!) et aucune dynamique supplémentaire n'y sera apportée. 2- La rue Sadi carnot n'étant pas assez large pour accueillir tout le monde, la circulation automobile sera déviée sur le quartier St-Hélène. Secteur avec déjà peu de vie, la circulation va devenir incessante et l'instauration de routes à sens unique sur le quartier va compliquer la vie des habitants et visiteurs qui souhaitent profiter des nouvelles infrastructure bord de Deule. Quartier avec du potentiel et une ouverture sur la Deûle qui va être sacrifié par une pollution sonore, visuelle et une circulation rendue difficile. Imaginez le trafic ! Celui-ci sera déjà intense rue carnot alors dans le quartier St-Hélène où le zone 30 n'est déjà pas respecté. => Un tracé par la rue principale (général Leclerc) est beaucoup moins contraignant et plus accessible pour une majorité d'andrésien(ne)s, facile d'accès il favorisera le dynamisme du coeur de ville et de ses commerçants. Pour le dynamisme des installations du côté Hall U Need: elles disposent déjà d'un parking pour accueillir les visiteurs. L'intérêt du passage du tram dans cette rue ne me semble pas le plus essentiel. Cordialement,	Bonjour, Nous vous remercions pour votre contribution et notons votre préférence pour la variante de tracé rue du Général Leclerc à Saint-André-lez-Lille.
Le projet	Desengorger Lambersart	La commune de Lambersart est devenue un passage emprunté par plusieurs dizaines de milliers de voitures provenant de la rocade Nord-Ouest pour aller vers Lille. Les futurs aménagements rue E. Descamps à Lomme destinés à limiter les nuisances de ce trafic à cet endroit là et la construction de près de 1000 logements avenue De Lattre de Tassigny à Saint-André vont reporter les déplacements pendulaires sur l'avenue de l'Hippodrome et la rue de Lille à Lambersart alors que ces axes sont déjà saturés matin et soir au point d'irradier les rues voisines. Dans ces conditions, les 25 000 véhicules/jour avenue de l'hippodrome pourraient se transformer en 40 000 ou 50 000 assez rapidement. Ce SDIT doit représenter une chance aussi pour Lambersart. Notre ville est ignorée, ce qui est intolérable vu le contexte décrit ci dessus et la pauvreté des transports en commun actuellement sur la commune. Il ne s'agit pas seulement de voies de transports mais aussi d'aménagements permettant de laisser la voiture aux portes des villes pour rejoindre Lille de façon rapide et vertueuse en matière d'environnement et de sécurité.	Bonjour, Les quatre projets soumis à concertation sont issus des liaisons actées dans la délibération du Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) du 28 juin 2019. Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT. La ville de Lambersart est actuellement desservie par la ligne 2 du métro ainsi que par les lignes de bus 10, 51, 76 et C03. Par ailleurs, le Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) prévoit, à travers le projet de liaison R, la création d'une nouvelle ligne de bus d'un niveau liane optimisée en rocade depuis Lomme en pssant par Lambersart et Saint-André-lez-Lille. Enfin, par son passage à Pont Royal, la nouvelle ligne de tramway passera à proximité du quartier canon d'or.
	Faire réellement face aux enjeux climatiques et de pollution, contribution du groupe « Lambersart sociale, Ecologique et Solidaire »	CONTRIBUTION DES ELUS DU GROUPE « Lambersart sociale, Ecologique et Solidaire » sur le SDIT Le 28 juin 2019, un schéma de transport a été adopté par la MEL pour un budget de plus de 2,6 milliards destinés, comme le précise la communication de l'époque, à : « Faire face aux enjeux climatiques et de pollution ». Sont concernés par ce schéma la création de 50 km de tramways et 25 km de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), 25 communes et 1 million de métropolitains. L'actuelle consultation des habitants a démarré le 21 février et s'achèvera le 4 avril. Comme le précise le site de la MEL, cette consultation a pour objectifs de donner accès aux habitants, usagers et à l'ensemble des acteurs concernés, à une information transparente sur le projet et d'organiser le temps d'écoute nécessaire pour recueillir d'éventuelles observations ou demandes permettant d'enrichir l'élaboration du projet (concertation sur les objectifs des projets, les tracés et leurs éventuelles variantes…). Or, quel constat faisons-nous ? Alors que ce schéma a pour objectif de réduire l'empreinte carbone des transports en développant un réseau de transports publics plus étoffé, nous constatons que Lambersart a totalement été ignoré par ce projet ! Alors que notre ville est traversée matin et soir par plusieurs dizaines de milliers de voitures, que l'avenue de l'Hippodrome s'en trouve être l'un des axes le plus pollué de la métropole, que ces engorgements sur les axes stratégiques poussent les automobilistes à emprunter des itinéraires bis au cœurs de nos quartiers comme la rue de Lille ou la rue Becquart – ce qui occasionne l'exaspération des riverains qui a juste titre se plaignent d'une insécurité routière bien réelle, etc…, nous faisons le constat malheureux que les itinéraires proposés pour ce SDIT ignore Lambersart, 12ème ville du Nord, déjà peu dotée en transports en commun ! Nous affirmons ici d'emblée que les options présentées ne sont pas acceptables ! Nous proposons à la MEL de repenser les parties de ce SDIT pouvant concerner Lambersart afin de : •Proposer des solutions de transports capables de mieux connecter la partie Est de Lambersart à Lille, de mieux relier Lambersart aux communes proches situées au nord et à l'Est (Saint-André, La Madeleine, Wambrechies, Quesnoy sur Deûle/Comines) et à l'Ouest (Lomme/Haubourdin/Santes) ; •De permettre une intermodalité Tramway ou HBNS avec le métro à Pont Supérieur et envisager d'agir auprès de la Région pour que la ligne de train soit réactivée à la gare de Lomme ; •De permettre comme cela a pu être fait à 4 Cantons (Villeneuve d'Ascq) que des solutions de parkings aux abords Nord Ouest de la métropole soient desservis par le tramway ou un BHNS afin d'offrir aux dizaines de milliers d'automobilistes qui traversent chaque jour Lambersart dans des bouchons infernaux une solution rapide et incitative pour rejoindre Lille en transport en commun (dans l'idéal, il pourrait s'agir d'une liaison amenant à Pont Supérieur). Enfin, Lambersart représente un pôle de services compétents pour le reste du Canton en matière d'emploi (Mission Locale), d'Action Sociale (UTPAS). Or, depuis la fermeture de la ligne SNCF, seule la liane permet de relier Comines à Saint André en plus de 30 mn (!) sans réelle correspondance vers le Bourg (ou proche) à Lambersart. Nous pensons donc que la question d'une liaison qui permettrait de désenclaver Quesnoy/Deûle et Comines doit être reposée. Ces trois villes comptent 50 000 habitants aujourd'hui exclus de grands projets structurant les modes de déplacement et de vie pour les cinquante prochaines années à minima. Pour que ce SDIT atteigne ses objectifs initiaux, il doit viser à minima les 2 objectifs opérationnels suivants : •Qu'il permette des solutions de transport aussi rapides et souples que la voiture individuelle ; •Qu'il représente un réel avantage économique pour les usagers et dans ce domaine, seule la gratuité universelle permettra d'y parvenir. Pierre-Yves PIRA et Julien BOISSE Conseillers Municipaux	Bonjour, Les quatre projets soumis à concertation sont issus des liaisons actées dans la délibération du Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) du 28 juin 2019. Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT. La ville de Lambersart est actuellement desservie par la ligne 2 du métro ainsi que par les lignes de bus 10, 51, 76 et C03. Par ailleurs, le Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) prévoit, à travers le projet de liaison R, la création d'une nouvelle ligne de bus d'un niveau liane optimisée en rocade depuis Lomme en pssant par Lambersart et Saint-André-lez-Lille. Enfin, par son passage à Pont Royal, la nouvelle ligne de tramway passera à proximité du quartier canon d'or.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Désengorgement centre Wambrechies	Est-il pas plus judicieux de prévoir un terminus hors centre ville de Wambrechies ? Le centre ville est très vite congestionné (Rue de quesnoy, rue de marquette, rue de la distillerie) aux heures de pointes mais aussi samedi matin avec Emmaus. Mettre un terminus en centre ville va accentuer ce traffic et risque d'augmenter les bouchons.Les routes refaites ces dernières années ne sont plus adaptées à un grand traffic et les riverains subiront d'avantage de nuisances. N'est il pas plus judicieux de mettre le terminus sur la périphérie de Wambrechies (ancienne gare) plus accessible et laissant plus de place pour une future extension du tracé vers Quesnoy, Comines	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative aux variantes du secteur de Wambrechies plutôt et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
Le tracé et les variantes	Modification du tracer par l'option parc du Chat	Très bien comme tracer le seul bémol il ne faut pas le prolonger jusqu'au centre de Wambrechies car il y aura des problèmes de stationnement et de circulation. Il faut qu'avant Foch faire la déviation vers le parc du Chat et reprendre une partie de l'ancienne voie de la SNCF jusque l'ancienne gare de Wambrechies ou il y a un terrain qui pourrait servir de parking Relais. et cette solution permettrait par la suite de le prolonger sur Quesnoy Delémont et Comines.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative aux variantes de tracé dans le secteur de Wambrechies qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Le devenir de la ligne Lille-Comines intéresse tout particulièrement la MEL qui a sollicité la Région pour définir un projet commun sur cette ligne et son emprise, préciser son financement et son organisation, dans la suite des études d'opportunité menées en 2018/2019. Un mode routier semble dans tous les cas le plus adapté aux besoins aux regards des fréquentations (300 voyages/jour en 2019 et un prévisionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimums des 35 000 voy/jour pour envisager l'opportunité d'un mode tramway). A l'horizon des mises en service des nouvelles lignes de tramway et de BHNS, une réflexion sera menée sur l'opportunité de création de parkings relais le long des futures lignes de transport.
Le tracé et les variantes	Terminus Parc du Chat à Wambrechies	Ce tracé est très intéressant car il permet d'établir facilement un pôle d'échange multimodal avec des bus, un parking à vélo gardienné et un parking relai. Ce terminus pourra aussi rejoindre la voie ferrée si dans quelques années on souhaite prolonger l'itinéraire vers Quesnoy et Comines. Ce beau projet de tramway doit être pensé à long terme. Ce tracé préserve la beauté du cœur historique de Wambrechies et n'engorge pas davantage le centre de Wambrechies. L'accès au centre-ville reste tout à fait intéressant et n'oublions pas que l'on parle beaucoup de l'attrait touristique de notre centre-ville et c'est surtout notre très beau parc qui attire et le terminus Foch ne sera qu'à 400m de l'entrée sud du parc (en passant par le chemin du Petit Paradis). Seul bémol, risque d'intensification de la circulation rue d'Ypres pour venir rejoindre ce parking. C'est là où, s'il était possible de prolonger jusqu'au Vert Galant, ce serait encore mieux.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative aux variantes de tracé dans le secteur de Wambrechies qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Le devenir de la ligne Lille-Comines intéresse tout particulièrement la MEL qui a sollicité la Région pour définir un projet commun sur cette ligne et son emprise, préciser son financement et son organisation, dans la suite des études d'opportunité menées en 2018/2019. Un mode routier semble dans tous les cas le plus adapté aux besoins aux regards des fréquentations (300 voyages/jour en 2019 et un prévisionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimum des 35 000 voy/jour pour envisager l'opportunité d'un mode tramway). La réflexion qui sera menée sur l'opportunité de création de parkings relais le long des futures lignes de transport vérifiera également leurs accessibilités et les impacts éventuels sur la circulation afin de les anticiper et de les accompagner.
Le tracé et les variantes	Etude d'un terminus sur le site de Sofranel (Wambrechies)	Nous avons entendu dire que Sofranel (59 rue Obert) allait déménager. Ce site serait extrêmement intéressant car il est suffisamment grand pour pouvoir accueillir une station de vélo gardiennée, des trams en attente, des quais de bus (pour desservir l'ensemble des habitants de Wambrechies et faire des liaisons avec les villes de Quesnoy, Comines qui auront besoin de continuer à avoir des bus pour remplacer la liane actuelle et qui pourraient être acheminés jusqu'à Wambrechies en bus) tout en étant à l'entrée du parc de Robersart. En effet, ce site est limitrophe du chemin du Petit Paradis et pourra permettre un accès au parc direct (entrée sud à 20 m) pouvant être visible depuis le terminus et proche du bord de Deûle (site mitoyen des bords de Deûle). Cet arrêt au début de Wambrechies préservera la beauté du centre- ville de Wambrechies, réduira le budget (parcours du tram réduit de 650 m) et évitera les parties les plus contraintes de la rue Obert.	Bonjour, Nous vous remercions pour cette information que nous allons analyser dans le cadre du projet. A l'horizon des mises en service des nouvelles lignes de transport, une réflexion sera menée pour restructurer le réseau de bus afin de rabattre vers ces nouvelles lignes de transport et ainsi offrir un maillage en transports en commun de la métropole. Le rabattement des communes situées au Nord de Wambrechies, vers la branche Nord de la future ligne de tramway du « pôle métropolitain de Lille et sa couronne », à horizon de sa mise en service, en complémentarité de la desserte de la Liane 90 sera travaillé dans les études ultérieures. En fonction de la localisation qui sera retenue pour la localisation du terminus à Wambrechies, une réflexion sera menée sur la liaison entre le terminus de la ligne et le centre-ville de Wambrechies.
Le tracé et les variantes	Interconnexion BHNS Villeneuve d'ascq Marcq	Actuellement le terminus du BHNS est prévu rue Sadi Carnot à St André . Une interconnexion avec le tram Wambrechies - Lille Europe y est également prévue sur le tracé de référence. Si le tram ne passe plus rue sadi carnot mais emprunte la rue du général Leclerc est il prévu de déplacer le terminus pour toujours assuré l'interconnexion sans avoir à marcher 5 mn.	Bonjour, Dans le cas où le tramway n'emprunterait pas le tracé de référence, le terminus du projet de BHNS pourrait être réinterrogé compte tenu que sa localisation actuellement proposée se justifie notamment par la correspondance qu'il permet avec le tramway.
Le tracé et les variantes	Tracé jusqu'à moulin lamblin hallennes pour les habitants des weppes	Bonjour, je pense qu'il est primordial que le tracé ouest aille jusque Moulin Lamblin à Hallennes les Haubourdin sur la zone d'activité des pyramides. A la fois pour l'attraction économique de cette zone mais également afin que les habitants des weppes puissent venir prendre le tramway à cet endroit afin d'aller sur lille au lieu de prendre la RN41 puis l'A25 au sud de lille. Il faudrait un parking relais à cet endroit (il reste de la place disponible), il y a déjà une aire de covoiturage, c'est l'idéal. Tandis que si la ligne de tramway s'arrête à Haubourdin le Parc il sera impossible pour les usagers de s'y garer et ça encombrera encore davantage le trafic sur Haubourdin. La rue du général de Gaulle à Hallennes les Haubourdin se prête parfaitement en largeur à l'installation d'un tramway avec pistes cyclables, et même si le passage de la voie ferrée s'avère être compliqué à aménager, si on veut que ce tramway soit utilisé et désengorge le trafic routier, il est, à mon avis, nécessaire de donner la possibilité aux habitants des weppes de l'utiliser en partant de la zone d'activité du moulin lamblin.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution et notons votre préférence pour la variante de prolongement à Hallennes-lez-Haubourdin. A l'horizon des mises en service des nouvelles lignes de tramway et de BHNS, une réflexion sera menée sur l'opportunité de création de parkings relais le long des futures lignes de transport, la localisation en terminus n'étant pas toujours l'optimum.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Prolongement ligne sur les Weppes	Il serait intéressant d'anticiper une prolongation des voies sur les communes des Weppes, notamment grâce à un parcours parallèle à la RN41. Des arrêts équipés de parking relais permettraient une baisse de l'utilisation des véhicules privés et des bouchons aux heures de pointes. Cela permettrait de rendre plus simple l'accès à la Ville de Lille, ainsi que de décharger le trafic routier sur cet axe.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative à la variante d'extension de tracé sur Hallennes-lez-Haubourdin et la desserte au-delà qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. La politique de transport MEL prône une véritable complémentarité entre le réseau régional TER et le réseau urbain d'autant plus facilitée grace à l'intégration tarifaire qui permet d'emprunter tout autant le TER que le réseau ilévia avec son abonnement transport métropolitain. Le train restera toujours plus performant que les autres modes de transport sur l'interurbain ou dès que les distances deviennent plus importantes en particulier pour les communes de Weppes. L'État, la Région Hauts-de-France, la Métropole Européenne de Lille et SNCF Réseau se sont engagés dans le projet de Service Express Métropolitain dont l'objectif est de doubler les fréquences en heures de pointe des trains de l'étoile ferroviaire de Lille d'ici 2035-2040 (pour évoluer vers une forme de RER métropolitain). Il renforcera le rôle du train dans l'accessibilité à la métropole, ainsi que dans les déplacements internes, poursuivant les efforts menés dans la complémentarité TER/TCU avec l'intégration tarifaire totale en 2019 et l'évolution de service TER appliquée en 2020 (SA2020). Les gares des communes des Weppes comme Wavrin, Santes, Don Sanghin, la Bassée sont bien sûr pleinement intégrées dans ce projet. A l'horizon des mises en service des nouvelles lignes de tramway et de BHNS, une réflexion sera menée sur l'opportunité de création de parkings relais le long des futures lignes de transport.
Le matériel roulant et les services en ligne et/ou en station	Permettre le mixe vélo/transports en commun	L'équipement ou l'ajout d'une rame permettant de monter avec son vélo, quelque soit son gabarit permettrait de mixer les modes de transport pour les personnes n'habitant à proximité immédiate d'une station tram ou métro. Ces rames pourraient par exemple être équipé de racks pour rangement à la verticale, de crochet pour suspendre les vélos, ... Il serait également plus simple d'accès à des personnes en fauteuil roulant. Cela pourrait ainsi permettre une meilleure complémentarité des modes de transport propre au sein de la métropole, en évitant l'usage des véhicules personnels ne serait-ce que pour le déplacement domicile-station.	Bonjour, La mise en oeuvre du projet s'accompagne d'une réflexion sur les modes actifs. Le projet cherchera ainsi à favoriser la mise en place de stationnements vélos au droit des stations de tramway. A ce stade du projet, le matériel roulant n'est pas encore défini et cette problématique devra faire l'objet d'analyses détaillées. Sur le réseau actuel, les vélos sont acceptés dans le tramway à raison d'un vélo par extrémité de rame. Autant il est justifié de faciliter et d'organiser l'embarquement des vélos dans les transports inter-urbains, autant la complémentarité en milieu urbain passe plutôt par des parcs vélo sécurisés, pour ne pas pénaliser la vitesse commerciale des transports en raison des temps d'embarquement de trop nombreux cycles. Dans les véhicules les plus courts, les conditions d'emport peuvent être inadaptées au confort et à l'accessibilité de tous, d'où l'interdiction actuelle dans les bus. Les futurs tramway permettront également une accessibilité à tous et notamment pour les personnes en fauteuil roulant, avec des emplacements réservés à l'intérieur des rames.
	Utilisation de la variante vers le parc du chat	Très bien comme tracer le seul bémol il ne faut pas le prolonger jusqu'au centre de Wambrechies car il y aura des problèmes de stationnement et de circulation. Il faut qu'avant Foch faire la déviation vers le parc du Chat en prenant l'avenue Saint pierre puis la rue d'Ypres et l'avenue de la gare jusque celle-ci (gare de Wambrechies) ou il y a un terrain qui pourrait servir de parking Relais. Et cette solution permettrait par la suite de le prolonger sur Quesnoy Delémont et Comines.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative aux variantes de tracé dans le secteur de Wambrechies qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Une concertation éclairée	La mise en place du SDIT est une formidable opportunité de densifier et de mieux mailler le réseau des transports collectifs de la MEL. Pour que ces nouvelles infrastructures SDIT soient un succès et soient à la hauteur de ce qu'elles vont coûter à la collectivité et de l'attente des futurs voyageurs, il est important de les considérer comme la partie intégrante d'un réseau qui apporte un service de mobilité (TER, métro, tramway, bus, parking relais, modes doux). L'objectif n'est donc pas de construire une infrastructure de plus mais des solutions de mobilité pertinentes qui apportent aux métropolitains un service porte à porte et non plus de station à station. Les éléments de concertation qui sont présentés aux métropolitains ne permettent pas d'apprécier la pertinence des choix d'itinéraire vis-à-vis de cet enjeu. Ils n'éclairent aucune des questions suivantes : - Où se trouvent les grandes densités de population / emploi / commerce / service dont la desserte est prioritaire et intéresse le plus grand nombre ? - Quels sont les itinéraires qui permettent d'assurer la meilleure desserte possible de ces grandes polarités / densités de la métropole ? - Quels sont les gains de temps que les transports publics permettront sur les grandes Origines – Destinations des déplacements des métropolitains ? En partageant ces éléments fondamentaux de la réflexion, il serait possible d'avoir une meilleure compréhension des choix présentés. D'autant que ces choix paraissent intuitivement peu efficaces pour améliorer la mobilité des métropolitains. Ex. : - La desserte des quais de la Deûle et du port de Lille plutôt que celle du quartier Vauban ? - Le contournement du centre-ville de Lille par l'esplanade et les voies rapides plutôt que sa desserte par des axes tels que les boulevards de la Liberté et Louis XIV ou la rue Nationale ?	Bonjour, A horizon 2035, la métropole comptera 115 000 habitants supplémentaires et plus de 80 000 nouveaux emplois. Ces croissances se localiseront pour une grande partie sur l'espace central de la Métropole comme présenté sur la carte de densité présente à la page 19 du dossier de concertation. Ces croissances devraient générer quelques 600 000 à 700 000 déplacements quotidiens supplémentaires dont l'origine et/ou la destination sont en liaison avec les principaux pôles de la métropole. Ainsi en s'inscrivant en complémentarité des lignes de tramway et de métro existantes, les projets de nouvelles lignes de transport viennent compléter le maillage en transport en commun de la métropole et offrent de nouvelles opportunités pour se déplacer aisément au sein des zones denses de la Métropole. Par ailleurs, par la nature des infrastructures prévues, tant pour les tramways que pour les BHNS, l'objectif est de mettre à disposition des futurs usagers une offre de transport performante garantissant un niveau de service, de fréquence et de fiabilité élevé. Les projets de tramway soumis à concertation sont issus des liaisons actées dans le Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) de la métropole. Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT, adoptée à l'unanimité lors du Conseil Métropolitain du 28 juin 2019. Le projet de tramway pôle métropolitain Lille et sa couronne est ainsi construit des trois liaisons suivantes actées au SDIT : - Branche Nord : Lille-Saint-André-lez-Lille – Marquette-lez-Lille – Wambrechies (S) - Branche Sud : Lille – Wattignies-Seclin (M) - Branche Ouest : Lille-Loos- Haubourdin (Q) Le tracé dans Lille s'effectue ainsi sur la ceinture Ouest de la ville afin de pouvoir connecter aisément ces trois branches, complété d'un barreau Nord desservant le pôle des gares et Euralille. Ce tracé relie ainsi le pôle gare aux secteurs de la Citadelle, Vauban, Port de Lille, Place Tacq, Porte des Postes et Porte d'Arras. - Entre Pont-Royal et Lille Europe, le potentiel de desserte à moins de 500m est de 24 700 habitants, 38 500 emplois et 1 600 scolaires. - Entre Pont-Royal et Porte des Postes, le potentiel de desserte à moins de 500m est de 57 700 habitants, 32 200 emplois et 2 700 scolaires. Ce tracé, travaillé en concertation avec la ville de Lille, accompagne également les projets urbains du secteur. Entre Vauban et Porte et Postes, le tracé permet de répondre à l'objectif de desserte du futur projet de façade urbaine du quartier Vauban Esquermes – Port de Lille, du projet de renouvellement urbain Concorde, du projet de nouvelle cité administrative et de transformation de la Porte des Postes.
Le tracé et les variantes	Passage par Saint-André	Le tramway ne peut pas passer par la rue du général Leclerc, il doit passer la rue Sadi Carnot qui comporte moins de difficulté, moins d'habitations, moins de gêne, moins de circulation et les nouveaux quartiers Quai 22 et Solvay sont sur le tracé. Il faut privilégier l'intérêt général plutôt que personnel des riverains mécontents de cette rue. Les travaux ne vont durer qu'un temps et les maisons prendront de la valeur. Avoir un tram va permettre de se déplacer plus facilement dans la métropole même si le réseau devra être étendu par la suite. D'ailleurs une 3e ligne de métro autour du périphérique de Lille serait intéressante pour les habitants de la métropole qui ne vont jamais à Lille car on ne peut pas stationner ni s'y rendre en moins de 30 minutes en transport en commun lorsqu'on habite en périphérie.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative au choix du tracé dans Saint-André-lez-Lille. Elle alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Concernant votre remarque relative aux besoins de renforcement de lignes périphériques autour de Lille, il est à noter que le Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) de la métropole adopté à l'unanimité lors du Conseil Métropolitain du 28 juin 2019, prévoit la création où le renforcement de telles lignes soit en mode Liane Optimisée, soit en mode Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Ainsi, la ligne de BHNS Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Baroeul présentée dans cette concertation permet de relier Saint-André-lez-Lille, La Madeleine, Marcq-en-Baroeul, Mons-en-Baroeul et Villeneuve d'Ascq sans passer par Lille. Par contre le besoin de desserte ne justifie pas un mode métro.
Le tracé et les variantes	Mixte tracé vers Wambrechies	Le passage par la rue du général Leclerc et la rue d'Ypres permet de desservir Lommelet, Village en Flandres et la Becquerelle. AU PN de Marquette, emprunter la rue Pasteur pour pouvoir desservir Marquette Coeur de ville et les grands Moulins de Paris puis filer vers Wambrechies pour un arrêt gare de Wambrechies. AU PN de Marquette prévoir un parking multimodal (vélo, voiture) avec borne de recharge voiture. . La ligne de chemin de fer (Compétence Conseil régional) la transformer en voie verte vélo pour permettre de rejoindre la ferme de la becquerelle et l'étang de peche puis le fort du vert bois.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative aux variantes de tracé dans le secteur de Wambrechies qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
Le tracé et les variantes	Arrêt Lambersart	Bonjour, Le tracé du tramway passe à la pointe de Lambersart (Canon d'or-Pont Royal) sans s'y arrêter. Pourquoi ne pas ajouter un arrêt à se niveau pour que les lambersartois profitent de ce mode de transport rapide vers entre autre les gares. Les arrêts prévus à ca niveau sont Faidherbe à Saint André et le Pac à Lille soit une distance non négligeable depuis Lambersart.	Bonjour Nous prenons bonne note de votre proposition de voir le projet emprunter le tracé par Pont Royal et d'y ajouter une station pour desservir le secteur de Canon d'Or. Celle-ci alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
L'aménagement de l'espace public	Prendre de la place à la voiture	Je suis étonné à la lecture du dossier de présentation, à plusieurs reprises, on indique que certains ne sont pas possibles car on ne veut pas gêner le trafic automobile (Pont Royal par exemple). Si on ne fait que venir rajouter un tram, cela permettra certes des déplacements en plus à ceux qui ne pouvaient pas les faire avant, mais cela n'aidera pas à faire diminuer véritablement l'usage de la voiture et tous les problèmes que cela engendre (je vous passe la liste). Les tracés et les choix doivent être plus volontaristes pour diminuer l'espace accordé à l'automobile. Pour reprendre l'exemple du pont royal, il est aujourd'hui alimenté par l'esplanade de la citadelle et le boulevard Schuman qui vont tous les deux recevoir un tramway, on peut donc s'attendre à une baisse du trafic auto sur celui ci, et quand bien même, il est un peu bouché aux heures de pointe, mais le reste du temps, ça roule à fond ! sans soucis ! ce double "escargot" n'a rien à faire en ville, à deux pas du vieux lille.	Bonjour Nous vous remercions de votre contribution. Le projet des nouvelles lignes de transport s'inscrit pleinement dans la politique portée par la MEL d'une mobilité plus durable. L'objectif comme décrit notamment en p22 et 23 du dossier de concertation, est d'inverser la tendance actuelle avec un usage des transports collectifs à 20% des déplacement au lieu de 11% actuellement, et 8% pour le vélo au lieu de 2% actuellement, à horizon 2035. S'agissant de l'exemple de Pont Royal que vous soulignez, le tramway s'inscrit dans un projet connexe plus large d'aménagement repensant les espaces publics depuis la Deûle jusqu'à Euralille. Ce projet fera ultérieurement l'objet d'une concertation. Dans ce cadre, la circulation est repensée et les espaces qui lui sont dévolus réinterrogés sur un vaste secteur. Cette étude porte bien sûr sur le Pont lui même. Les premieres tendances, du fait du renforcement envisagé également pour les modes actifs indiquent qu'un nouvel ouvrage sera vraisemblablement nécessaire pour le tramway. Cependant ce point n'est pas arrêté et sera étudié. Dans le cadre de la concertation tramway, l'élément important est de déterminer l'emplacement de ce franchissement.
Le tracé et les variantes	Laisser le boulevard de Leeds aux bus à longue distance	Nous demandons une étude d'impact sur l'utilisation des bus longue distance à Lille et proposons un tracé alternatif pour le tramway qui laisse le boulevard de Leeds comme principal terminal de bus dans la MEL. => Priver la population lilloise de déplacements en bus longue distance Lors d'une présentation des nouvelles lignes de tramway et du SDIT au Conseil de Quartier de Saint Maurice Pellevoisin, nous avons demandé ce qu'il se passerait avec la gare routière longue distance si la nouvelle ligne de tramway traversait le boulevard de Leeds et continuait plus loin vers le Casino. La réponse a été que le terminal des autobus longue distance allait être transféré au métro 4 Cantons - la fin de la ligne de métro. La raison en est qu'apparemment personne n'utilise vraiment ces bus et que, comme ils allaient de toute façon de Bruxelles à Barcelone, le déplacement du terminus à 4 Cantons permettrait même de gagner 15 minutes en évitant d'entrer et sortir de la ville. Une question complémentaire sur la façon dont on était censé rejoindre un bus qui part à 1h00 du matin sans que le métro ne fonctionne ou pire arriver aux 4 Cantons et de se trouver abandonné en même temps, n'a pas reçu de réponse. Les voyages longue distance en bus sont devenus une véritable alternative pour la jeune génération ainsi que pour la population non aisée et soucieuse de l'environnement. Tout le monde ne peut pas acheter des billets de TVG et d'avion et le fait de déplacer la gare routière au bout du métro sans disposer d'informations crédibles sur leur utilisation par la population de la Métropole lilloise ainsi que sur l'accessibilité donne également une mauvaise image de la planification du nouveau réseau de tramway. Celle-ci a-t-elle été réalisée avec toute la diligence requise ? La navette Flibco toutes les heures vers l'aéroport de Charleroi doit-elle partir des 4 Cantons alors que le bus vers Lille Lesquins peut continuer de passer par la rue des Canonniers ? Pourquoi ne pas y déplacer tous les bus ? L'idée semble peu réfléchie et validée. => Couvrir l'autoroute avec une voie de tramway se terminant à la station "Pont de Kharkiv" Nous pensons donc qu'une telle décision ne peut pas être basée sur des spéculations concernant l'utilisation des bus longue distance par la population lilloise. Avant d'adopter cette piste pour le tramway, une véritable étude d'impact devrait être réalisée sur l'utilisation des bus longue distance à Lille et dans la MEL et sur les risques et les implications pour les passagers d'un éventuel passage à 4 Cantons. Les voyageurs arrivant et partant de Lille devraient également être interrogés sur leur opinion quant à l'obligation de partir et d'arriver aux 4 Cantons. Nous proposons également un tracé alternatif qui nécessite l'extension et la solidification de la couverture de l'autoroute, afin que le tramway puisse circuler au-dessus de l'autoroute. Cette solution présente plusieurs avantages : * il permet une connexion directe au tram et à Euralille pour la nouvelle Place Métropolitaine qui sera construite sur l'ancien site de la MEL ; * la zone couverte devant l'entrée à Lille Europe n'est plus entretenue depuis des années. Le tramway pourrait lui donner un nouveau sens ; *la sortie de la station Lille Europe pourrait devenir le dernier arrêt du tram. La station pourrait être nommée "Pont de Kharkiv" ; *il permet de réaménager l'accès à Lille Europe, notamment en créant une dépose-minute sous le pont Kharkiv sur la voie séparée d'accès aux parkings pour apaiser le goulot d'étranglement de la circulation au Boulevard de Leeds. Le déplacement de la gare routière de bus à longue distance prive une partie de la population de l'accès à des voyages abordables. Une telle mesure ne devrait pas être prise sans une diligence adéquate et une consultation de la population concernée. Dans d'autres capitales, les gares routières sont presque toujours situées dans le voisinage des gares ferroviaires. Lille ne doit pas devenir une exception à cet égard. Le tramway ne devrait donc pas passer par le boulevard de Leeds.	Bonjour Nous vous remercions pour votre contribution. L'arrivée d'un tramway sur les boulevards de Turin et de Leeds obligera en effet à réinterroger l'usage et la localisation des différentes fonctions présentes et notamment les arrêts des cars longues distances. A ce stade rien n'est arrêté à ce sujet et différentes hypothèses seront à étudier en lien avec les partenaires et autorités compétentes.
La mobilité	Activer le suivi temps réel des bus sur tous les bus de toutes les lignes	L'arrivée de nouvelles lignes de tramway va offrir plus de possibilités de parcours aux usagers. C'est extrêmement pratique d'avoir des solutions de secours en cas d'indisponibilité d'une des moyens de transports sur un parcours. Avec un suivi des bus en temps réel sur toutes les lignes disponibles, l'usager peut prendre une décision fiable pour changer son parcours. Actuellement, j'ai l'impression que ce n'est pas le cas, d'après ce qui je constate au quotidien sur la Corolle 3. Cordialement.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution. En s'inscrivant en complémentarité des lignes de tramway et de métro existantes, les projets de nouvelles lignes de transport viennent compléter le maillage en transport en commun et offrent de nouvelles opportunités pour se déplacer aisément au sein des zones denses de la Métropole. Pour le suivi en temps réel des bus, celui-ci est réalisé au niveau du poste de commandement mais l'information en temps réel n'est en effet pas encore accessible à tous les arrêts à ce jour.
Le tracé et les variantes	Comment se gère le virage à angle droit Vauban/Solférino ?	En regardant le tracé, je constate un virage à angle droit entre la rue Solférino et le boulevard Vauban. J'ai du mal à voir comment un angle droit peut-être géré sur une telle ligne de tramway. D'autant plus que ce passage me semble plutôt exigu si on le prend en compte qu'il y a aussi beaucoup de circulation automobile à cet endroit et souvent des embouteillages. Cordialement.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution. Sur le tracé du tramway dans Lille, le carrefour Solférino et Vauban est en effet un point délicat nécessitant des études approfondies. Si la faisabilité n'est pas remise en cause, l'arrivée du tramway nécessitera de contraindre la circulation automobile. Elle interroge notamment le plan de circulation pouvant conduire le cas échéant à supprimer éventuellement un sens de circulation sur la tronçon Nord de Solférino.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
L'aménagement de l'espace public	Permettre au cycle de circuler, malgré le feux rouge, dans le sens du tram	Lorsque la circulation est arrêté pour laisser passer le tram, il est intéressant de permettre aux cycles de franchir le carrefour lorsque son trajet ne coupe pas celui du tram : - En laissant le feux dédié cycle au vert - En apposant des panneaux M12 (cédez le passage cycle) - En complétant les feux tricolores par des feux R19 (Feux de franchissement cycle) Cordialement	Bonjour Nous vous remercions de votre contribution. Les phasages des feux seront étudiés de façon approfondie dans les phases ultérieures du projet. Ce phasage doit en particulier répondre à des contraintes réglementaires fortes et feront l'objet d'un contrôle par les services de l'état pour permettre la mise en service du tramway.
Le matériel roulant et les services en ligne et/ou en station	Particules fines : technolgies et challenge	Serait-il possible de s'associer avec d'autres acteurs du secteur des transports pour contribuer à réduire les émissions de particules fines ? Par exemple, il y a le système Tamic de Tallano Technologies qui pourrait être essayé s'il est disponible. Il permet de capter les particules fines émises lors du freinage. Peut-être aussi que le projet de tramway pourrait être un laboratoire à ciel ouvert pour tester d'autres innovations ? Des compteurs pourraient être affichés pour indiquer combien de kg/tonnes de particules fines sont évitées chaque jour ? Ceci pourrait mener à un challenge collectif !	Bonjour Nous vous remercions de votre contribution. Le matériel roulant et ses différentes caractéristiques seront étudiés dans les phases utlérieures. Toutes les options et pistes à même d'améliorer ses performances notamment environnementales seront explorées. Nous prenons note de votre proposition.
Le projet	Tramway du pole métropolitain de lille et sa couronne	Je souhaite que le tramway puisse aller jusqu'à Hallennes lez Haubourdin. Ce serait plus cohérent et plus pratique pour aller à la zone d'activités. En prévoyant un grand parking à proximité de la RN 41, les automobilistes seraient incités à utiliser un transport propre et sécurisé. Le développement des V LILLE et circuits cyclables permettront à notre métropole de respirer mieux .	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution et notons votre préférence pour la variante de prolongement à Hallennes-lez-Haubourdin.
		CONCERTATION RELATIVE AU SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS (SDIT) CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION VAUBAN ESQUERMES DURABLE Projet de tramway Projet de Bus à Haut Niveau de Service / Bus HNS Parcours : Boulevards de la Moselle et de Lorraine, avenue Léon Jouhaux, rue Solferino, boulevard Vauban, Champ de Mars et Esplanade. Stations intéressant le Campus : Jouhaux (extrémité de la rue Colbert) - Solferino (au niveau des rues de Toul et Desmazières) - Port de Lille (qui deviendra très accessible au carrefour Tramway / Métro / ligne de Bus HNS). Parcours : rue Nationale, place Leclerc, boulevard Bigo Danel, place Cormontaigne et rue de Turenne. Arrêts intéressant le Campus : Solferino et Colbert (au carrefour avec la rue Nationale) - Cormontaigne - Port de Lille. La desserte du Quartier Vauban-Esquermes par les transports en commun sera, on peut l'espérer, sensiblement améliorée par ces nouvelles infrastructures. On constate toutefois que les stations et arrêts des futurs Tramway et Bus HNS assureront l'accessibilité du quartier par sa périphérie, « ignorant » l'axe Boulevard Vauban - rue d'Isly qu'empruntent les lignes de bus actuelles. Rappelons que cet axe, auquel on peut associer la rue de la Bassée (non concernée elle aussi par les nouvelles infrastructures) traverse du nord au sud le quartier Vauban-Esquermes, qui compte plus de 19.000 habitants, et le Campus de l'Université Catholique qui accueille autant d'étudiants. Il faut s'attendre à ce que la réalisation du tramway et de la ligne de bus HNS génèrent, sur leur tracé, des restrictions de la circulation automobile qui amèneront les véhicules à se reporter sur les principaux autres axes routiers du quartier : le boulevard Vauban, les rues d'Isly et de la Bassée, la rue de Canteleu ... Une interrogation du même type porte sur la diminution des places de stationnement liée à l'insertion dans la voirie de ces nouvelles infrastructures, avec risque de report sur les rues internes au quartier et de conflit avec le stationnement résidentiel. Ces remarques ne préjugent pas, bien entendu, de la réduction souhaitée de l'usage de l'automobile, du fait des politiques qui y inciteront et de l'augmentation de l'offre de modes de transport alternatifs. En tout état de cause, l'importance de la population du quartier (comparable à celle de la commune de Ronchin) et de celle des étudiants impose d'exposer dans les projets leurs impacts attendus sur le secteur. La rue de Turenne sera probablement l'une des plus touchée, en termes de circulation et de stationnement, par l'insertion de la ligne de bus HNS du fait de sa largeur relativement réduite (16 m). Les nouvelles infrastructures - Tramway et Bus HNS - vont générer, notamment dans le secteur Vauban? qui accueille quelques 19.000 étudiants (autant que la population du quartier), des flux piétonniers plus importants :	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative au tracé du tramway dans Lille qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Vous soulignez notamment l'impact de l'arrivée du tramway et du BHNS sur la circulation et sur le stationnement. La création d'une ligne de tramway et de BHNS induit en effet sur de nombreux tronçons de réduire le nombre de voies dédiées à la circulation automobile ainsi que le stationnement. Cela est étudié dans une vision globale, à l'échelle du quartier, de la ville et de la métropole. Les impacts sur les rues adjacentes seront ainsi anticipés et accompagnés. Les études ultérieures permettront de préciser ces différents points.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le projet	Contribution SDIT de l'association VED - Vauban Esquermes Durable-	• Rue Solférino, de la rue Démazières à la rue Nationale; • Rue Colbert de la station Jouhaux à la rue Nationale; • Rues de Toul et Roland sur la totalité de leur parcours. La question se pose donc de l'adaptation de ces rues • Le rue Solférino fera l'objet, à court terme, de travaux d'aménagement faisant plus de place à la verdure, aux piétons et aux cyclistes … • Il convient donc d'aborder le cas des rues de Toul et Roland et celui de la rue Colbert (très fréquentée par les étudiants et qui constitue, en outre, une importante entrée de ville) … • … sans oublier les autres rues susceptibles d'être « apaisées ». Se pose également la question de l'avenir des lignes de bus qui irriguent aujourd'hui le quartier : • Celles notamment qui desservent l'axe boulevard Vauban – rue d'Isly : Liane 5 Haubourdin - Marcq et Citadine Lille qui seront ignorées par les nouvelles infrastructures. • La Ligne 18 Villeneuve d'Ascq - Lomme dont le tracé est proche de celui qu'empruntera la ligne de Bus HNS. Il est annoncé que des solutions de restructuration des lignes de bus actuelles seront proposées sur les tronçons non desservis par les futures liaisons : l'axe Vauban-Isly ainsi que la rue de la Bassée sont concernés au premier chef par ces évolutions. On se félicite par avance, bien entendu, de la requalification des espaces publics qui accompagneront la création de ces nouvelles infrastructures avec, notamment : • la répartition plus équitable des différents usages et usagers, au profit des piétons, cyclistes et transports en commun, en liaison avec la réduction de l'emprise de l'automobile ; • la végétalisation substantielle des couloirs empruntés par le tramway et le bus à HNS. A cet égard, les opportunités de réaménagement et de requalification de la voierie, ne se limitent pas à ces seuls couloirs, mais concernent l'ensemble ou une grande partie de la trame viaire dont la végétalisation s'impose au titre de l'adaptation au changement climatique. Par ailleurs, une attention particulière devra être portée aux projets d'aménagement de l'espace public qui se concrétiseront dans les années à venir, de manière à ce qu'ils soient compatibles avec les futures infrastructures de transport en commun, voire intègrent les exigences de ces dernières : on pense notamment à la place du Maréchal Leclerc, dont la métamorphose paysagère pourrait s'étendre au boulevard Bigo-Danel et à la place Cormontaigne, sur le trajet de la ligne de bus à HNS. Par contre, la question cruciale que pose la réalisation du tramway boulevards de la Moselle et de la Lorraine est celle de sa liaison explicite avec le projet urbain présenté au Plan Local d'Urbanisme PLU2 sous la forme d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation de Projet Urbain et esquissé par une étude Etude Urbaine de Requalification de 2010. Il ne conviendrait pas, en effet, que la contribution attendue du projet de tramway en termes de « nature en ville » soit contredite ou contrariée par une densification excessive du bâti sur les délaissés des deux boulevards. Le territoire de projet devrait d'ailleurs, par souci de cohérence, intégrer le devenir des emprises voisines du Port de Lille, même si la reconquête de l'ensemble se fera en plusieurs étapes.	Concernant le partage de l'espace public, les objectifs suivants sont poursuivis dans le cadre du projet : • Assurer la performance et la qualité du système de transport, • Développer des cheminements confortables et sécurisés pour les modes actifs, • Apporter de la qualité urbaine, requalifier les espaces publics, • Favoriser l'intégration du végétal en ville. Comme vous l'indiquez, ce projet induira une restructuration globale de l'ensemble du réseau et notamment du réseau bus, pour une bonne complémentarité, un maillage et une attractivité renforcés. Enfin vous vous inquiétez de la cohérence entre le projet urbain présenté au Plan Local d'Urbanisme PLU2 sous la forme d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation de Projet Urbain le long des boulevards de Moselle et de Lorraine et l'objectif du tramway de contribuer à une présence végétale plus forte dans les espaces publics. Les différents documents de planification de la MEL et notamment dans le cas présent le PLU permettent de s'assurer d'une cohérence entre les différents projets.
Le projet	Des transports en commun pour toutes et tous : des propositions pour vraiment changer de mobilité !	Le groupe Lille Verte (12 élu-es au conseil municipal de Lille) souhaite aujourd'hui déposer une contribution avec 10 propositions phares. Retrouvez notre contribution dans son intégralité en pièce jointe ! Avoir en tête les objectifs : - remplacer durablement l'utilisation de la voiture individuelle (aujourd'hui majoritaire sur la MEL) par le déplacement en transports en communs afin de faire face au réchauffement climatique et lutter contre la pollution atmosphérique et donc la dégradation de la santé des Lilloises et Lillois. - assurer l'équité territoriale et sociale pour des transports en communs performants pour toutes et tous ! Nos 10 propositions : Proposition n°1 : Ajouter une boucle/variante vers le centre de Lille. Nous entendons parfaitement la nécessité de desservir les quartiers de Lille Sud et du Faubourg de Béthune. Mais les tracés actuels laissent les habitant-es de ces quartiers en périphérie de Lille, c'est injuste ! tous les quartiers ont le droit à avoir un accès performant au coeur de ville. Proposition n°2 : Desservir les zones denses existantes et éloignées des stations de métro, telles que Moulins et Wazemmes. 60 hectares soit 6000 habitant-es qui n'ont pas d'accès à un transport en commun performant (donc le métro) à moins de 500 mètres de chez eux ! Proposition n°3 : Passage du tram rue d'Isly et boulevard Vauban plutôt que le long de la Deûle. Cela permet de desservir plus d'habitant-es et surtout de prendre en compte les 25 000 étudiant-es de la Catho et les 4 000 salarié-es de cette école. Pour être efficace et permettre le rabattement des étudiants vers le métro, ce raccordement devra se faire à République vie le boulevard de la Liberté. Ensuite, deux options s'offrent à nous. Soit rejoindre directement le secteur gare par la Rue du Molinel, soit rejoindre Grand Palais via le boulevard de la Liberté et le Boulevard Louis 14, comme autrefois la liane 90. Rappelons qu'il s'agit pour la première proposition, du tracé actuel de la Liane 5, aujourd'hui saturée du fait de son succès. Proposition n°4 : Desservir les deux gares Alors qu'elle est la 15ème gare la plus fréquentée de France, Lille Flandres est une des grandes oubliées de cette nouvelle ligne de tramway. Nous proposons (et c'est faisable techniquement, les études l'ont montré) que cette desserte s'effectue d'un côté par notre proposition de variante Porte d'Arras <> République <> Lille Flandres et d'un autre par une boucle Pasteur > Lille Europe > Lille Flandres > Rue des Cannoniers > Boulevard Carnot > Lille Europe pour rejoindre ensuite Wambrechies par le tracé actuellement proposé. Proposition n°5 : exploiter en 3 ou 4 lignes pour éviter les correspondances. -> Retrouvez notre proposition cartographiée de tracé jointe à notre contribution ici. Proposition n°6 : : Un aménagement de l'espace public pour accueillir le tramway mais aussi les modes actifs Ce réaménagement est une opportunité pour renforcer les projets de mobilités douces ainsi que ceux de renforcement des espaces verts, dont Lille est mal dotée. L'objectif d'un report modal de la voiture vers des modes des déplacements moins polluants, se réalise également par la réalisation parallèle de nouveaux aménagements pour les modes actifs, rendu possible par la transformation des espaces urbains induite par la mise en œuvre de ces lignes de transports en communs. Proposition n°7 : : Le passage du tram sur le boulevard Schuman implique le passage de 2x2 voies à 1x2 voies. En ayant toujours en tête cet objectif de réduire la part modale de la voiture et sa place dans notre espace urbain, il serait incohérent de faire passer le tram sur le boulevard Schuman sans réduire le nombre de voies dédiées à la voiture (passage de 2 fois 2 voies à 2 fois 1 voie) avec une réduction de la vitesse à 50 km/h sur ce boulevard. Proposition n°8 : Reconnaître que la ligne BHNS Lille-Villeneuve d'Ascq n'est pas d'un BHNS Pour être qualifié de BHNS, il faut au minimum 70% de site propre, ce qui nous semble être compliqué aujourd'hui (ex : pont de tournai, avenue de dunkerque, avenue de bretagne, rue de turenne). Les financements (si l'on compare avec ceux de Lyon) ne sont pas suffisants pour un tel réaménagement de l'espace public. La fréquence de passage n'est pas non plus à la hauteur : 10 minutes en heure de pointes alors que les BHNS français les plus ambitieux se situent entre 3 et 6 minutes. Proposition n°9 : Desservir le cœur du quartier du Marais (Lomme) Le quartier du Marais à Lomme connait un manque considérable d'accès aux transports en communs performants. Puisqu'Euratechnologie se trouve être le terminus du BHNS (une nouveauté par rapport au SDIT), il serait pertinent de desservir le cœur du quartier du Marais afin d'améliorer le quotidien de ces habitant-es. Proposition n°10 : Intégrer la question de la desserte du vieux-Lille lors de la consultation sur l'avenue du Peuple Belge pour apporter une solution à la dernière zone blanche lilloise non résorbée.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le projet	Tramway wambrechies	Bonjour Nous ne sommes pas d accord pour avoir le tramway à rue obert. Nous préférons la solution du tramway qui arrive a Foch sur Wambrechies. Pourquoi? Impact sur notre patrimoine immobilier Vous faites un flux de population bien trop important dans notre Centre ville village. Quid des Stationnements pour les riverains. Donc nous exprimons notre desaccord a ce projet Cordialement.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative au tracé du tramway à Wambrechies qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
Le projet	Projet tramway	Contribution recueillie via la boîte mail (le 27/03/2022) participationcitoyenne@lillemetropole.fr Bonjour Voici notre position pour le projet du tramway. Nous ne souhaitons pas le parcours allant jusqu à la mairie et passant par rue obert. Pourquoi? Vous amenez une population bien trop Importante dans ce centre ville village. Suppression des Stationnements donc comment allons nous pouvoir stationner nos voitures . Baisse de notre patrimoine immobilier Nous souhaiterions plutôt le tracé qui arrive à foch ! C est tout de même incroyable que ce projet arrive comme cela sans avoir un Échange avec vos contribuables.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative au tracé du tramway à Wambrechies qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
Le projet	Tramway du pole métropolitain de lille et sa couronne	Je souhaite que le tramway puisse aller jusqu'à Hallennes lez Haubourdin. Ce serait plus cohérent et plus pratique pour aller à la zone d'activités. En prévoyant un grand parking à proximité de la RN 41, les automobilistes seraient incités à utiliser un transport propre et sécurisé. Le développement des V LILLE et circuits cyclables permettront à notre métropole de respirer mieux .	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative au terminus à Hallennes lez Haubourdin qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. La Métropole Européenne de Lille approfondira, dans la poursuite des études, le besoin et la localisation en rabattement pour analyser l'intérêt d'implanter des zones de stationnements à des points stratégiques des tracés.
Le projet	Contribution SDIT de l'association VED - Vauban Esquermes Durable-	CONCERTATION RELATIVE AU SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS (SDIT) CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION VAUBAN ESQUERMES DURABLE Projet de tramway/Projet de Bus à Haut Niveau de Service / Bus HNS Parcours : Boulevards de la Moselle et de Lorraine, avenue Léon Jouhaux, rue Solferino, boulevard Vauban, Champ de Mars et Esplanade. Stations intéressant le Campus : Jouhaux (extrémité de la rue Colbert) - Solferino (au niveau des rues de Toul et Desmazières) - Port de Lille (qui deviendra très accessible au carrefour Tramway / Métro / ligne de Bus HNS).Parcours : rue Nationale, place Leclerc, boulevard Bigo Danel, place Cormontaigne et rue de Turenne. Arrêts intéressant le Campus : Solferino et Colbert (au carrefour avec la rue Nationale) - Cormontaigne - Port de Lille. La desserte du Quartier Vauban-Esquermes par les transports en commun sera, on peut l'espérer, sensiblement améliorée par ces nouvelles infrastructures. On constate toutefois que les stations et arrêts des futurs Tramway et Bus HNS assureront l'accessibilité du quartier par sa périphérie, « ignorant » l'axe Boulevard Vauban - rue d'Isly qu'empruntent les lignes de bus actuelles. Rappelons que cet axe, auquel on peut associer la rue de la Bassée (non concernée elle aussi par les nouvelles infrastructures) traverse du nord au sud le quartier Vauban-Esquermes, qui compte plus de 19.000 habitants, et le Campus de l'Université Catholique qui accueille autant d'étudiants. Il faut s'attendre à ce que la réalisation du tramway et de la ligne de bus HNS génèrent, sur leur tracé, des restrictions de la circulation automobile qui amèneront les véhicules à se reporter sur les principaux autres axes routiers du quartier : le boulevard Vauban, les rues d'Isly et de la Bassée, la rue de Canteleu ... Une interrogation du même type porte sur la diminution des places de stationnement liée à l'insertion dans la voirie de ces nouvelles infrastructures, avec risque de report sur les rues internes au quartier et de conflit avec le stationnement résidentiel. Ces remarques ne préjugent pas, bien entendu, de la réduction souhaitée de l'usage de l'automobile, du fait des politiques qui y inciteront et de l'augmentation de l'offre de modes de transport alternatifs. En tout état de cause, l'importance de la population du quartier (comparable à celle de la commune de Ronchin) et de celle des étudiants impose d'exposer dans les projets leurs impacts attendus sur le secteur. La rue de Turenne sera probablement l'une des plus touchée, en termes de circulation et de stationnement, par l'insertion de la ligne de bus HNS du fait de sa largeur relativement réduite (16 m). Les nouvelles infrastructures - Tramway et Bus HNS - vont générer, notamment dans le secteur Vauban? qui accueille quelques 19.000 étudiants (autant que la population du quartier), des flux piétonniers plus importants : •Rue Solférino, de la rue Démazières à la rue Nationale; •Rue Colbert de la station Jouhaux à la rue Nationale; •Rues de Toul et Roland sur la totalité de leur parcours. La question se pose donc de l'adaptation de ces rues •De rue Solférino fera l'objet, à court terme, de travaux d'aménagement faisant plus de place à la verdure, aux piétons et aux cyclistes ... •Il convient donc d'aborder le cas des rues de Toul et Roland et celui de la rue Colbert (très fréquentée par les étudiants et qui constitue, en outre, une importante entrée de ville) ... •Ils sans oublier les autres rues susceptibles d'être « apaisées ». Se pose également la question de l'avenir des lignes de bus qui irriguent aujourd'hui le quartier : •Elles notamment qui desservent l'axe boulevard Vauban – rue d'Isly : Liane 5 Haubourdin - Marcq et Citadine Lille qui seront ignorées par les nouvelles infrastructures. •La Ligne 18 Villeneuve d'Ascq - Lomme dont le tracé est proche de celui qu'empruntera la ligne de Bus HNS. Il est annoncé que des solutions de restructuration des lignes de bus actuelles seront proposées sur les tronçons non desservis par les futures liaisons : l'axe Vauban-Isly ainsi que la rue de la Bassée sont concernés au premier chef par ces évolutions. On se félicite par avance, bien entendu, de la requalification des espaces publics qui accompagneront la création de ces nouvelles infrastructures avec, notamment : •La répartition plus équitable des différents usages et usagers, au profit des piétons, cyclistes et transports en commun, en liaison avec la réduction de l'emprise de l'automobile ; •La végétalisation substantielle des couloirs empruntés par le tramway et le bus à HNS. A cet égard, les opportunités de réaménagement et de requalification de la voierie, ne se limitent pas à ces seuls couloirs, mais concernent l'ensemble ou une grande partie de la trame viaire dont la végétalisation s'impose au titre de l'adaptation au changement climatique. Par ailleurs, une attention particulière devra être portée aux projets d'aménagement de l'espace public qui se concrétiseront dans les années à venir, de manière à ce qu'ils soient compatibles avec les futures infrastructures de transport en commun, voire intégrent les exigences de ces dernières : on pense notamment à la place du Maréchal Leclerc, dont la métamorphose paysagère pourrait s'étendre au boulevard Bigo-Danel et à la place Cormontaigne, sur le trajet de la ligne de bus à HNS. Par contre, la question cruciale que pose la réalisation du tramway boulevards de la Moselle et de la Lorraine est celle de sa liaison explicite avec le projet urbain présenté au Plan Local d'Urbanisme PLU2 sous la forme d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation de Projet Urbain et esquissé par une étude Etude Urbaine de Requalification de 2010. Il ne conviendrait pas, en effet, que la contribution attendue du projet de tramway en termes de « nature en ville » soit contredite ou contrariée par une densification excessive du bâti sur les délaissés des deux boulevards. Le territoire de projet devrait d'ailleurs, par souci de cohérence, intégrer le devenir des emprises voisines du Port de Lille, même si la reconquête de l'ensemble se fera en plusieurs étapes.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative au tracé du tramway dans Lille qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Vous soulignez notamment l'impact de l'arrivée du tramway et du BHNS sur la circulation et sur le stationnement. La création d'une ligne de tramway et de BHNS induit en effet sur de nombreux tronçons de réduire le nombre de voies dédiées à la circulation automobile ainsi que le stationnement. Cela est étudié dans une vision globale, à l'échelle du quartier, de la ville et de la métropole. Les impacts sur les rues adjacentes seront ainsi anticipés et accompagnés. Les études ultérieures permettront de préciser ces différents points. Concernant le partage de l'espace public, les objectifs suivants sont poursuivis dans le cadre du projet : • Assurer la performance et la qualité du système de transport, • Développer des cheminements confortables et sécurisés pour les modes actifs, • Apporter de la qualité urbaine, requalifier les espaces publics, • Favoriser l'intégration du végétal en ville. Comme vous l'indiquez, ce projet induira une restructuration globale de l'ensemble du réseau et notamment du réseau bus, pour une bonne complémentarité, un maillage et une attractivité renforcés. Enfin vous vous inquiétez de la cohérence entre le projet urbain présenté au Plan Local d'Urbanisme PLU2 sous la forme d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation de Projet Urbain le long des boulevards de Moselle et de Lorraine et l'objectif du tramway de contribuer à une présence végétale plus forte dans les espaces publics. Les différents documents de planification de la MEL et notamment dans le cas présent le PLU permettent de s'assurer d'une cohérence entre les différents projets.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
L'aménagement de l'espace public	Permettre au cycle de circuler, malgré le feux rouge, dans le sens du tram	Lorsque la circulation est arrêté pour laisser passer le tram, il est intéressant de permettre aux cycles de franchir le carrefour lorsque son trajet ne coupe pas celui du tram : - En laissant le feux dédié cycle au vert - En apposant des panneaux M12 (cédez le passage cycle) - En complétant les feux tricolores par des feux R19 (Feux de franchissement cycle) Cordialement	Bonjour Nous vous remercions de votre contribution. Les phasages des feux seront étudiés de façon approfondie dans les phases ultérieures du projet. Ce phasage doit en particulier répondre à des contraintes réglementaires fortes et feront l'objet d'un contrôle par les services de l'état pour permettre la mise en service du tramway.
Le tracé et les variantes	Rendre possible la liaison Lille-Comines	A Wambrechies, le tracé de référence finissant au château de Robertval est un cul de sac. La ligne doit plutôt terminer à la halle ferroviaire de Wambrechies pour permettre à la fois du stationnement au terminus et la possibilité de la liaison Lille-Comines toujours à l'étude, mais qui n'apparaît malheureusement nulle part dans le dossier de concertation. En tout état de cause, la liaison vers Comines sera difficile à articuler au tram si celui-ci reste enclavé en centre-ville.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative aux variantes de tracé dans le secteur de Wambrechies qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Concernant le devenir de la ligne Lille-Comines, la MEL définira avec la Région, la SNCF et les communes concernées un projet, une organisation et un financement. Une solution en mode routier semble dans tous les cas la plus adaptée au potentiel de fréquentation (300 voyages/jour en 2019 et un prévisionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimums des 35 000 voyages/jour pour envisager l'opportunité d'un mode tramway). La Métropole Européenne de Lille approfondira, dans la poursuite des études, le besoin et la localisation en rabattement pour analyser l'intérêt d'implanter des zones de stationnements à des points stratégiques des tracés.
Le tracé et les variantes	Secteur ouest : raccrocher à la N41 et à la gare	L'extension pour un terminus à Hallennes-Lez-Haubourdin est importante : c'est un vrai enjeu de délestage de se raccrocher à la N41, avec la création d'un parking relais. Si le dossier de concertation mentionne que le temps de parcours peut diminuer son opportunité, il faut aussi prendre en compte la mise en place d'une ZFE, qui empêchera certains véhicules de pénétrer dans la métropole. La traversée de la voie ferrée ne doit pas être lue seulement comme une contrainte mais comme l'opportunité de connecter le tramway au transport plus rapide qu'est le train.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative au terminus à Hallennes lez Haubourdin qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. La Métropole Européenne de Lille approfondira, dans la poursuite des études, le besoin et la localisation en rabattement pour analyser l'intérêt d'implanter des zones de stationnements à des points stratégiques des tracés.
Le tracé et les variantes	Secteur sud : raccrocher à la gare et à la Mouchonnière	Le franchissement du boulevard périphérique et de la voie ferrée, très empruntés, n'ont pas permis jusqu'ici de laisser de la place ni aux vélos ni à une voie propre continue pour les bus. Si un second ouvrage est construit, il devra prévoir également une place pour ces mobilités aujourd'hui contraintes. Wattignies est assez bien desservie par la grand-route avec plusieurs bus et la liane 92 qui relie Côte d'or à la Porte des Postes en une vingtaine de minutes. Le tramway améliorerait surtout la desserte en termes de fréquence en dehors des heures de pointe (la liane passe déjà toutes les 10 minutes entre 7h30 et 8h30 et 17h et 18h30). C'est donc l'extension de la ligne de tramway pour aller jusqu'à la Mouchonnière qui apporterait un vrais plus. Le tracé raccordant le tramway à la gare de Seclin puis passant directement par la zone industrielle est le plus intéressant : il permettra aux passagers du train de descendre à la gare pour la rejoindre. Encore une fois, relier le tramway aux voies ferrées est un enjeu capital. Le partage de l'espace public interroge sur ce tronçon : il faudra porter attention aux cyclistes.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative à la branche Sud du tracé qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. La mise en œuvre du tramway s'accompagne d'une réflexion complète sur les usages de la rue dans laquelle une place est bien évidement accordée aux modes actifs. Le projet cherchera à réaliser des liaisons cycles aussi qualitatives, sécurisées et directes que possible pour favoriser ce mode qui est parfaitement complémentaire du tramway.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Desservir Moulin et la gare Lille Flandres	Il n'est pas acceptable qu'aucune variante de ce tracé ne soit présentée. Cela élude toute information sur les potentiels de dessertes et les temps de trajets en passant par le centre-ville plutôt qu'en le contournant. Pourtant, ces possibilités étaient envisagées dans l'étude de faisabilité du tram train en 2007, dans l'étude de l'agence SEURA en 2011, lors des comités de pilotages et concertation du SDIT en 2018. Le tracé de référence est pensé en articulation avec le futur projet de façade urbaine du quartier Vauban-Esquermes – Port de Lille et les projections de population présentées à l'horizon 2038, soit 10 ans après la mise en service prévue du tramway. Mais ce tracé ne répond pas aux enjeux actuels de report modal et de desserte actuel du secteur : il est nécessaire de penser d'abord aux habitant·e·s de 2028. De plus, la MEL n'a pas la maîtrise d'ouvrage sur ces terrains que VNF, propriétaire, a concédé à la CCI grand Lille jusque 2038, ce qui retardera significativement la mise en place des lignes en projet. 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), qui permettent de penser ensemble densité, niveau de desserte, mobilité active et normes de stationnement dans un disque autour des stations de transports en communs sont grandement réduits. De plus, ce tracé qui contourne Lille par l'ouest impose à tous les habitant·e·s du sud qui voudraient rejoindre le centre de faire ce détour ou de faire un changement en rejoignant la ligne 1 du métro, déjà presque saturée, à Porte des Postes. Quel sera le temps de parcours du sud de Lille, de Loos ou Wattignies, jusqu'aux gares, avec ce tracé ? Les écologistes défendent plutôt un tracé qui desserve le centre et le nord du quartier Moulins, autour du Tribunal Administratif et du parc JB Lebas, déjà évités par les lignes de métro, ainsi que la Gare Lille Flandres, Rihour et République-Beaux-Arts, les stations de métros les plus achalandées du réseau de métro (+20 000 voy/j) et où passent les voyageurs potentiels. La transformation et la valorisation paysagère des boulevards Robert Schuman, Pierre de Coubertin et Louis Pasteur, doublon historique d'autoroute et véritable autoroute urbaine à deux fois deux voies, sont nécessaires. Il n'est pas suffisant de présenter ce projet comme seulement « envisagé » : étant donné la présentation générale du projet, le plan de déplacement urbain et les règles que s'est fixées la Ville de Lille (50 % d'espace réservé à la voiture maximum pour chaque projet de requalification de voirie), la requalification de cet axe doit être une vitrine exemplaire en matière de requalification de l'espace public. Le boulevard doit devenir un axe apaisé, avec une seule voie de voiture par sens de circulation. Autour de ce même axe, des cheminements seront à mettre en place pour faciliter le rabattement des habitant·e·s de La Madeleine vers le tram au sud. Enfin, la gare Lille Flandres doit être desservie directement, sans quoi l'objectif de connecter la nouvelle ligne avec les lignes de TER ne sera pas rempli. La variante allant à Grand Palais ou Caulier pour rattacher la ligne 1 n'est pas satisfaisante sur ce point en ce qu'elle multiplie les changements de ligne pouvant dissuader l'usage des transports en commun. Une autre possibilité est de faire un décrochage au carrefour Pasteur pour rejoindre la rue des Canonniers puis Lille Flandres.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution et de vos propositions, celles-ci alimenteront le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Le réaménagement des boulevards Robert Schuman, Pierre de Coubertin et Louis Pasteur sera étudié dans le cadre du projet Grand Eurallille. Le tramway prendra sa place dans ces boulevards revus dans une configuration nouvelle de boulevard urbain, qui permettra une bonne vitesse de circulation du tramway, une priorité absolue aux carrefours et une ciruclation routière plus apaisée. Cette reconfiguration permettra de valoriser les espaces tout au long de ces boulevards.
Le projet	Des transports en commun pour toutes et tous : des propositions pour vraiment changer de mobilité !	Le groupe Lille Verte (12 élu-es au conseil municipal de Lille) souhaite aujourd'hui déposer une contribution avec 10 propositions phares. Retrouvez notre contribution dans son intégralité en pièce jointe ! Avoir en tête les objectifs : - remplacer durablement l'utilisation de la voiture individuelle (aujourd'hui majoritaire sur la MEL) par le déplacement en transports en communs afin de faire face au réchauffement climatique et lutter contre la pollution atmosphérique et donc la dégradation de la santé des Lilloises et Lillois. - assurer l'équité territoriale et sociale pour des transports en communs performants pour toutes et tous ! Nos 10 propositions : Proposition n°1 : Ajouter une boucle/variante vers le centre de Lille. Nous entendons parfaitement la nécessité de desservir les quartiers de Lille Sud et du Faubourg de Béthune. Mais les tracés actuels laissent les habitant-es de ces quartiers en périphérie de Lille, c'est injuste ! tous les quartiers ont le droit à avoir un accès performant au coeur de ville. Proposition n°2 : Desservir les zones denses existantes et éloignées des stations de métro, telles que Moulins et Wazemmes. 60 hectares soit 6000 habitant-es qui n'ont pas d'accès à un transport en commun performant (donc le métro) à moins de 500 mètres de chez eux ! Proposition n°3 : Passage du tram rue d'Isly et boulevard Vauban plutôt que le long de la Deûle. Cela permet de desservir plus d'habitant-es et surtout de prendre en compte les 25 000 étudiant-es de la Catho et les 4 000 salarié-es de cette école. Pour être efficace et permettre le rabattement des étudiants vers le métro, ce raccordement devra se faire à République vie le boulevard de la Liberté. Ensuite, deux options s'offrent à nous. Soit rejoindre directement le secteur gare par la Rue du Molinel, soit rejoindre Grand Palais via le boulevard de la Liberté et le Boulevard Louis 14, comme autrefois la liane 90. Rappelons qu'il s'agit pour la première proposition, du tracé actuel de la Liane 5, aujourd'hui saturée du fait de son succès. Proposition n°4 : Desservir les deux gares Alors qu'elle est la 15ème gare la plus fréquentée de France, Lille Flandres est une des grandes oubliées de cette nouvelle ligne de tramway. Nous proposons (et c'est faisable techniquement, les études l'ont montré) que cette desserte s'effectue d'un côté par notre proposition de variante Porte d'Arras <> République <> Lille Flandres et d'un autre par une boucle Pasteur > Lille Europe > Lille Flandres > Rue des Cannoniers > Boulevard Carnot > Lille Europe pour rejoindre ensuite Wambrechies par le tracé actuellement proposé. Proposition n°5 : exploiter en 3 ou 4 lignes pour éviter les correspondances. -> Retrouvez notre proposition cartographiée de tracé jointe à notre contribution ici. Proposition n°6 : : Un aménagement de l'espace public pour accueillir le tramway mais aussi les modes actifs Ce réaménagement est une opportunité pour renforcer les projets de mobilités douces ainsi que ceux de renforcement des espaces verts, dont Lille est mal dotée. L'objectif d'un report modal de la voiture vers des modes des déplacements moins polluants, se réalise également par la réalisation parallèle de nouveaux aménagements pour les modes actifs, rendu possible par la transformation des espaces urbains induite par la mise en œuvre de ces lignes de transports en communs. Proposition n°7 : : Le passage du tram sur le boulevard Schuman implique le passage de 2x2 voies à 1x2 voies. En ayant toujours en tête cet objectif de réduire la part modale de la voiture et sa place dans notre espace urbain, il serait incohérent de faire passer le tram sur le boulevard Schuman sans réduire le nombre de voies dédiées à la voiture (passage de 2 fois 2 voies à 2 fois 1 voie) avec une réduction de la vitesse à 50 km/h sur ce boulevard. Proposition n°8 : Reconnaître que la ligne BHNS Lille-Villeneuve d'Ascq n'est pas d'un BHNS Pour être qualifié de BHNS, il faut au minimum 70% de site propre, ce qui nous semble être compliqué aujourd'hui (ex : pont de tournai, avenue de dunkerque, avenue de bretagne, rue de turenne). Les financements (si l'on compare avec ceux de Lyon) ne sont pas suffisants pour un tel réaménagement de l'espace public. La fréquence de passage n'est pas non plus à la hauteur : 10 minutes en heure de pointes alors que les BHNS français les plus ambitieux se situent entre 3 et 6 minutes. Proposition n°9 : Desservir le cœur du quartier du Marais (Lomme) Le quartier du Marais à Lomme connait un manque considérable d'accès aux transports en communs performants. Puisqu'Euratechnologie se trouve être le terminus du BHNS (une nouveauté par rapport au SDIT), il serait pertinent de desservir le cœur du quartier du Marais afin d'améliorer le quotidien de ces habitant-es. Proposition n°10 : Intégrer la question de la desserte du vieux-Lille lors de la consultation sur l'avenue du Peuple Belge pour apporter une solution à la dernière zone blanche lilloise non résorbée.	Bonjour, Nous vous remercions de votre soutient au projet et de vos contributions relatives aux différents secteurs desservis. Cette contribution alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
La mobilité	Installer un parking relais sur le haut de l'autoroute entre le métro Saint-Maurice Pellevoisin et Caulier	Etre pragmatique dans l'utilisation des espaces disponibles Si l'objectif du projet de nouvelles lignes de transport est d'inciter plus d'utilisation des transports publics et donc de réduire le nombre de voitures sur le réseau routier, l'extension du réseau de tramway devrait inclure des parkings relais. Un endroit possible serait entre la station de métro Saint-Maurice Pellevoisin (ligne rouge) et Caulier (ligne jaune) sur le toit de l'autoroute. Les navetteurs pourraient ainsi laisser leur voiture et continuer avec l'une ou l'autre des lignes de métro. D'un point de vue non-spécialiste, l'emplacement semble bien adapté, car l'autoroute est pratiquement couverte, il ne manque qu'un toit et un parking. Il y a des voies ferrées d'un côté et des immeubles de bureaux de l'autre, donc un garage ne causerait probablement pas de perturbation visuelle importante pour les riverains. En tenant compte des résidents des quartiers adjacents, en faisant une combinaison de park+ride (à court terme) et de parking résidentiel (à long terme), ces infrastructures contribueraient également à retirer les voitures peu utilisées de la rue. Il pourrait également servir de parking supplémentaire pour les gares à un arrêt de métro. Même pour la prise en charge et la dépose des passagers. Ce que la MEL peut apprendre de Venise Lille n'est pas Venise, mais les problèmes sont similaires. Il n'y a pas assez d'espace pour que le nombre de voitures puisse se garer et circuler. Les habitants et les visiteurs de Venise utilisent des parkings de courte et de longue durée et se rendent au centre-ville en tramway (avec le People-Mover).Nous proposons de construire une infrastructure similaire au-dessus de l'autoroute, avec les deux lignes de métro à proximité à pied.	Bonjour, nous vous remercions de votre contribution. La question des parkings relais (P+R) se pose effectivement dans le cadre de l'organisation globale de la mobilité de notre métropole. La Métropole Européenne de Lille approfondira, dans la poursuite des études, le besoin et la localisation en rabattement pour analyser l'intérêt d'implanter des zones de stationnements à des points stratégiques des tracés.
Le tracé et les variantes	Pertinence du tracé lillois?	Les arguments pour défendre le tracé lillois de référence sont: - Le centre-ville est déjà densément desservi par les transports. - Le tramway desservira le futur quartier du Port de Lille. - La philosophie est de proposer un maillage en toile. Voici les contre-arguments: - Non, le centre-ville est loin d'être densément desservi par les transports efficaces (ie. métro, tramway). Vous trouverez ci-joints des cartes d'isochrones (6mins de marche autour d'une station) des centre-villes bien qu'on peut considérer comme densément desservis (Anvers, Lyon, Bordeaux, Rotterdam...) contre celui de Lille. Notez bien que ces villes, ne laissent apparaître aucune zone blanches dans leur centre, ce qui confirme l'impression de bonne desserte. Aujourd'hui, le centre ville de Lille laisse apparaître 3 "zones blanches": Vauban, Moulin, Vieux-Lille. Or même avec la projection des isochrones avec le tracé de référence aucune de ces zones blanches sont comblées. - Pensons d'abord aux besoins et lacunes actuels avant d'éventuellement penser aux besoins dans 20 ans. De surcroît, on le voit avec les isochrones, la portée de l'influence du tramway reste de toute façon limitée avec ce tracé de référence. - Pour avoir un maillage en réseau, il faudra déjà avoir un maillage dense. Or comme le montre les isochrones c'est loin d'être le cas. Bref voici des éléments formels pour démontrer le peu de pertinence de ce trajet. Télécharger les isochrones (Lille, Anvers, Rotterdam, Lyon, Bordeaux): https://drive.google.com/file/d/18NHbgq2AZxiphovfmPj12XGEdcyfvD4p/view?usp=sharing Ma vision pour ce SDIT: https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1dXMXtzIJC3UPvLe9fAZH9yhdPtU&usp=sharing	Bonjour, Nous prenons note de votre riche contribution qui viendra alimenter le bilan de la concertation. Les projets de tramway soumis à concertation sont issus des liaisons actées dans le Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) de la métropole. Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT, adoptée à l'unanimité lors du Conseil Métropolitain du 28 juin 2019. Le projet de tramway pôle métropolitain Lille et sa couronne est ainsi construit des trois liaisons suivantes actées au SDIT : - Branche Nord : Lille-Saint-André-lez-Lille – Marquette-lez-Lille – Wambrechies (S) - Branche Sud : Lille – Wattignies-Seclin (M) - Branche Ouest : Lille-Loos- Haubourdin (Q) Le tracé dans Lille s'effectue ainsi sur la ceinture Ouest de la ville afin de pouvoir connecter aisément ces trois branches, complété d'un barreau Nord desservant le pôle des gares et Euralille. Ce tracé relie ainsi le pôle gare aux secteurs de la Citadelle, Vauban, Port de Lille, Place Tacq, Porte des Postes et Porte d'Arras. - Entre Pont-Royal et Lille Europe, le potentiel de desserte à moins de 500m est de 24 700 habitants, 38 500 emplois et 1 600 scolaires. - Entre Pont-Royal et Porte des Postes, le potentiel de desserte à moins de 500m est de 57 700 habitants, 32 200 emplois et 2 700 scolaires. Par ailleurs, est également porté à la concertation le projet de BHNS « Lille-Villeneuve d'Ascq » dont le tracé dans Lille passe par les rues de Turennes, Nationale puis par le boulevard de la Liberté, la place de la République, le boulevard Louis XIV ainsi que la rue du Docteur Calmette et l'avenue du Président Hoover.
Le tracé et les variantes	Et Lille intramuros dans tout cela ? Besoin d'une alternative à la voiture !	Tout l'intramuros de Lille doit être quadrillé par des trams, vieux lille inclus, pour enfin pouvoir avoir une vraie alternative à la voiture !	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution. les projets de nouvelles lignes de tramway et de BHNS dans Lille étendent le réseau structurant à Haut Niveau de Service et permettent un maillage primaire dont les nœuds sont constitués des hubs de transport Nord/Sud (Pôle gares, Porte des Postes) et pôles structurants Est/Ouest (Grand Palais, République, Port de Lille). Ce réseau structurant s'accompagne d'un maillage secondaire de desserte par bus et d'un troisième niveau de maillage, à plus petite échelle, domaine de pertinence et de prédilection des modes actifs que sont les cycles et la marche.
Le tracé et les variantes	Variante ligne par le parc du chat	Très bien comme tracer le seul bémol il ne faut pas le prolonger jusqu'au centre de Wambrechies car il y aura des problèmes de stationnement et de circulation. Il faut qu'avant Foch faire une déviation par l'avenue Saint Pierre , rue D'Ypres et avenue de la Gare pour un terminus gare de Wambrechies ou il y a un terrain qui pourrait servir de parking Relais qui permettra aux personnes des communes voisines de stationner et de profiter de celui-ci. Par contre il faudrait prévoir une navette électrique de la gare au centre ville et pourquoi pas jusque sur la rive droite de Wambrechies ce qui permettrait aux personnes de ce secteur de prendre le tramway pour se rendre à Lille facilement car sur cette rive très peu de moyen de transport.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative au tracé du tramway à Wambrechies et de votre proposition de desserte qui alimenteront le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	PDU 2010-2020 Seclin-Comines	Il est difficilement compréhensible que la ligne de tramways Lille – Wambrechies ne soit pas prolongée jusque Comines dans le SDIT. En effet, le Plan de Déplacement Urbain adopté en 2011 stipulait que "deux lignes de tramways seront étudiées en priorité" dont "un corridor Nord-Sud de Seclin à Comines". Ce projet semble aujourd'hui abandonné alors que les réserves foncières existent (ancienne voie ferrée) et que cette zone transfrontalière ne cesse d'accueillir de nouveaux habitants. Le territoire de la Lys semble être le grand oublié du SDIT. Des aménagements doivent être réalisés pour mieux desservir Comines et les villes voisines que ce soit en terme de rapidité ou de fréquence. Des parkings doivent être aménagés au terminus.	Bonjour, Concernant le devenir de la ligne Lille-Comines, la MEL définira avec la Région, la SNCF et les communes concernées un projet, une organisation et un financement. Une solution en mode routier semble dans tous les cas la plus adaptée au potentiel de fréquentation (300 voyages/jour en 2019 et un prévisionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimums des 35 000 voyages/jour pour envisager l'opportunité d'un mode tramway).
La mobilité	Évolution du tracé liane n°1	Sur l'axe Wambrechies-Marquette-Saint-André, est-ce que le tracé et la fréquence de la liane n°1 va évoluer avec l'arrivée du tramway ? La liane 1 va t-elle toujours desservir le centre de Lille ?	Bonjour, À l'horizon de la mise en service des nouvelles lignes de tramway et de BHNS, une réflexion sera menée afin de réorganiser le réseau bus avec des possibilités de rabattement vers ces nouvelles lignes structurantes quand cela s'avèrera nécessaire. Les lignes de bus empruntant actuellement les tracés où passeront dans le futur le tramway serotn ainsi revues dans ce cadre.
	Lambersart ne figure pas sur les tracés mobilité MEL ?	Lambersart semble ignoré des projets :tramway et bus à haut niveau de service ; aucune station n'y figure sur les tracés proposés par la MEL ? pourquoi ?	Bonjour, Les quatre projets soumis à concertation sont issus des liaisons actées dans la délibération du Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) du 28 juin 2019. Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT. La ville de Lambersart est actuellement desservie par la ligne 2 du métro ainsi que par les lignes de bus 10, 51, 76 et C03. Par ailleurs, le Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) prévoit, à travers le projet de liaison R, la création d'une nouvelle ligne de bus d'un niveau liane optimisée en rocade depuis Lomme en pssant par Lambersart et Saint-André-lez-Lille. Enfin, par son passage à Pont Royal, la nouvelle ligne de tramway passera à proximité du quartier canon d'or.
Le tracé et les variantes	Risque de (sur-)saturation des Gares de Lille et problème pour l'accessibilité du versant Saint-André/ Marquette/ Wambrechies	Très favorable au tramway, je m'inquiète du choix de tracé qui ne répond pas aux besoins de mobilité en évitant le centre de Lille. L'acceptation du tramway passe par un « choc de mobilité »... sauf que le tracé de référence actuel fait peser un risque de dégradation de la situation ! Actuellement le versant Saint-André/ Marquette/ Wambrechies est desservie par les Bus Liane 1 (direction Fâches en passant par le centre de Lille - République) et Liane 90 (direction Gare Lille Europe en passant par Lycée Pasteur et Gare Lille Flandres). Le tracé de référence du tramway du versant nord lillois propose un terminus gare Lille Europe. C'est à dire que le versant Saint-André/ Marquette/ Wambrechies et par extension les rabattements de Quesnoy-sur-Deûle et Comines (plus de 5000 actifs qui travaillent à Lille) devront se rabattre à Gare Lille Europe avec le tramway. Ce choix est pénalisant pour les habitants et risqué pour le réseau : •1- Alors que plusieurs destinations importantes dans Lille sont aujourd'hui accessibles directement les Bus Liane, demain, presque toutes les destinations dans Lille seront soumises à une correspondance à Lille-Flandres/ Lille-Europe pour le versant Saint-André/ Marquette/ Wambrechies. Les usagers pointent généralement le côté répulsif des correspondances, ce n'est donc pas un atout pour l'attractivité du réseau de transport collectif. •2- Les cartes de la concertation indiquent parfois l'arrêt « Gares » alors qu'il s'agit de l'arrêt « Gare Lille Europe ». Cela nécessite donc une correspondance à pied de 450 mètres pour l'accès au métro 1 (6 minutes) qui reste la ligne la plus utilisée puisqu'elle dessert les universités de Villeneuve-d'Ascq et le centre de Lille et le CHR. C'est donc une situation pénalisante alors que le contact est plus direct aujourd'hui avec la liane 1 à République. Alors que le tramway est un mode « inclusif » pour tous les publics, cette longue correspondance pénalise les personnes à mobilité réduite et en situation de handicap. •3- Avec le doublement du métro 1 incertain, la station de métro de la gare Lille-Flandres est en situation de saturation chronique. Tous les diagnostics de la MEL pointent l'hyperpolarisation du secteur des gares de Lille et l'exploitant Ilévia a déjà dû mettre en place un dispositif de gestion des flux pour les fortes affluences. L'apport d'un important volume supplémentaire d'usagers à Lille-Flandres est un risque de sur-saturation et de blocage du réseau. Actuellement ces usagers entrent dans Lille par plusieurs accès en transport collectif, notamment par le boulevard de la Liberté (Liane 1). Demain, toutes les correspondances seront localisées dans le hub le plus chargé. Il en résultera de l'inconfort pour l'usager et une vulnérabilité accrue pour le réseau. Solutions/ Propositions : •Il semble nécessaire pour garantir la faisabilité du tramway d'offrir des liaisons pertinentes, tant dans une logique de réseau que pour les usagers. •La branche du versant nord Saint-André/ Marquette/ Wambrechies doit desservir nécessairement le centre de Lille : vers République par les gares et Molinel, et/ou par l'Esplanade et le boulevard de la Liberté. •Dans les deux cas, la branche Saint-André/ Marquette/ Wambrechies doit être connectée avec la branche sud vers Wattignies (et/ou Haubourdin). Remarques :	Bonjour, La mise en œuvre du Schéma des Infrastructures de Transport vise à passer d'une logique de ligne à une logique de réseau afin de desservir une plus grande part de la métropole par le réseau à haut niveau de service. L'objectif est de minimiser le temps d'attente sur les principales correspondances et de bien traiter l'intermodalité de façon à ce que les correspondances ne soient plus perçues comme pénalisantes. L'amélioration du réseau ne doit pas se regarder uniquement via la nouvelle ligne de tramway, mais via l'ensemble des projets du SDIT, dont le BHNS Saint-André- Marcq en Baroeul -Villeneuve d'Ascq, qui assurera des déplacements de rocade, ou le BHNS Lille – Villeneuve-d'Ascq qui reliera en quelques minutes le Grand Palais et l'Esplanade. De plus à l'horizon de la mise en service des nouvelles lignes structurantes, une restructuration du réseau bus sera mise en œuvre pour le mettre en cohérence avec les nouvelles lignes de tramway et de BHNS afin d'optimiser les temps de parcours et de redéfinir le niveau d'offre sur chaque liaison en adéquation avec le niveau de fréquentation, actuel et potentiel. Il convient également de noter que le schéma d'exploitation du réseau tramway est encore à l'étude. Le tramway dessert le pôle des gares de Lille, avec une réflexion sur les cheminements vers Lille-Flandres. A l'image du fonctionnement d'autres pôles gares équivalents (Lyon Part Dieu par exemple) il s'agit d'avoir une réflexion globale sur un pôle comprenant les 2 gares. Des études détaillées de ces pôles se poursuivent et les remarques issues de la concertation seront intégrées aux réflexions.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Passage tramway rue OBERT wambrechies	Beaucoup d'inquiétude face à l'annonce de ce tramway passant par rue obert à Wambrechies. Les bus passent déjà très tard mais aussi très tôt et ne respectent déjà pas (dans la majorité) les 30 km/h de la rue (faisant trembler les maisons de 1930 ! Qu'en sera t'il d'un passage de tramway ? Ou même des travaux qui seront entrepris pour son passage ? Nos maisons vont-elles résister dans un si petit espace ?). Concernant le manque de stationnement qui se fait déjà fortement sentir (surtout les weekend mais nous avons un beau parc, ne nous en plaignons pas trop) comment allons nous accéder à nos maisons ? Déposer des courses, décharger ou même entreprendre des travaux.. Mais aussi beaucoup de craintes concernant la sécurité notamment des enfants, avec une entrée au parc sur un passage de tramway. Pour finir, c'est une belle hypocrisie de dénaturer une rue classée « monument historique » ou pour faire des travaux vous devez monter un dossier en béton et attendre plusieurs semaines pour recevoir une acceptation, dénaturer par le passage d'un tramway. Pour conclure la rue obert est bien trop étroite pour accueillir un passage de tramway. Le centre ville est bien trop chargé et ne dispose pas d'assez de stationnement, n'en supprimons pas d'avantage. Un terminus a l'avenue du Maréchal Foch serait plus intelligent et satisfaisante, disposant d'un accès au parc permettant de rejoindre le centre ville à pied, mais aussi des bus qui sont déjà mis en place (arrêt de bus déjà présent). J'ai cru comprendre qu'un parking serait aussi possible mais aussi plus de possibilité comme écrit dans le courrier reçu « profiter d'espace plus généreux pour l'installation du terminus ». Pourquoi pas des velib.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative à la desserte de Wambrechies et avons pris note de votre commentaire relatif au positionnement du terminus. Ces éléments alimenteront le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Concernant la crainte des nuisances vibratoires que vous évoquez, sera déployé sur les nouvelles lignes de tramway un matériel roulant moderne disposant des derniers développements technologiques en termes de confort pour les usagers et de réduction des nuisances sonores. Par ailleurs, dans la conception des projets, toutes les dispositions techniques sont prises pour limiter le bruit et surtout les vibrations engendrées par le passage du tramway : tracé majoritairement rectiligne, traitement particulier du rail, pose de la voie sur dalle flottante à proximité des façades par interposition entre la dalle supportant les rails et le sol d'un matériau résilient réduisant considérablement la transmission des vibrations.
Le projet	Tramway wambrechies	Bonjour Nous ne sommes pas d accord pour avoir le tramway à rue obert. Nous préférons la solution du tramway qui arrive a Foch sur Wambrechies. Pourquoi? Impact sur notre patrimoine immobilier Vous faites un flux de population bien trop important dans notre Centre ville village. Quid des Stationnements pour les riverains. Donc nous exprimons notre desaccord a ce projet Cordialement.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative au tracé du tramway à Wambrechies qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
Le tracé et les variantes	Tracé Seclin - choix Zone industrielle ou route de Lille	Le tracé par la zone industrielle suscite les remarques suivantes : - coût supplémentaire de 20 millions - Sur les 6 000 personnes qui travaillent dans la zone, combien d'entre elles sont elles susceptibles d'utiliser le tram ? Beaucoup viennent de Carvin, de la Pévèle... Il faudrait une étude sérieuse sur le sujet (et non pas uniquement les données d'Atos et Dassault) - Combien de travailleurs de la zone reprennent leur véhicule dans la journée pour se déplacer ? - la zone peut être desservie par des arrêts en bord de zone. Dassault est accessible à pied (7 minutes de marche), Atos (15 minutes). - allongement du circuit de 2 minutes - à vérifier car une partie de l'ancienne voie ferrée en contrebas est très étroite et ne permet le passage que d'une seule rame à la fois. - existence d'un virage pour entrer dans la zone techniquement complexe. - la route de Lille comprend des commerces pour lesquels l'accès en tram peut être intéressant : boulangerie, Renault, Lidl, Pépinières de Seclin... - le passage dans la zone industrielle impose de prolonger le tracé vers la gare (car existence d'un dénivelé important qui rend la poursuite du tracé vers la mairie difficile). Se pose la question du tracé le plus judicieux : gare ou mairie ? Il est plus opportun de diriger le tracé vers la mairie (passage sur le Bd Hentgès qui dessert l'Immaculée conception et les commerces du centre ville). Possibilité de prolonger le tracé jusqu'à l'hôpital.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution et avons pris note de votre commentaire relatif aux variantes à Noyelles-Lez-Seclin et Seclin. Celle-ci alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
Le projet	Projet tramway	Contribution recueillie via la boîte mail (le 27/03/2022) participationcitoyenne@lillemetropole.fr Bonjour Voici notre position pour le projet du tramway. Nous ne souhaitons pas le parcours allant jusqu à la mairie et passant par rue obert. Pourquoi? Vous amenez une population bien trop Importante dans ce centre ville village. Suppression des Stationnements donc comment allons nous pouvoir stationner nos voitures . Baisse de notre patrimoine immobilier Nous souhaiterions plutôt le tracé qui arrive à foch ! C est tout de même incroyable que ce projet arrive comme cela sans avoir un Échange avec vos contribuables.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative au tracé du tramway à Wambrechies qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Tramway et/ou bus?	Les infrastructures routières ne sont déjà pas adaptées à l'explosion de la population sur Wambrechies, alors ajouter un système de transport qui va augmenter la pénibilité de circuler me parait inutile et couteux. Ce sera bus et tramway ou bus ou tramway? Quel avantage du Tramway vs bus? Quel besoin pour Wambrechies alors que la plupart des bus circule à vide? Un problème de stationnement est récurrent sur Wambrechies, quelque soit les rues (encore plus vrai rue Obert), qu'est ce qui sera proposé pour palier à cette augmentation du problème. Rue OBERT, les maisons tremblent au passage des BUS, le signalement a été fait en Mairie mais rien n'a changé, qu'en sera t il avec le passage éventuel du tramway? Couvrir des zones non desservies ou mal desservies est judicieux mais pour notre ville est-ce réellement le cas?	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative à la desserte de Wambrechies. Elle alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. L'arrivée du tramway va s'accompagner d'une réflexion sur l'organisation du réseau dans son ensemble, afin de favoriser les synergies et d'améliorer le maillage du territoire pour une plus grande attractivité. Il s'agit notamment de faciliter le rabbatement vers les lignes structurantes et d'éviter les lignes en doublon nomtamment tramway/bus. Le tramway est mode de transport bien plus attractif, performant et capacitaire qu'une ligne de bus. Il s'accompgne d'une refonte des espaces publics avec une valorisation et une sécurisation des aménagements pour les transports collectifs et les modes actifs. Pour les tramway modernes, des techniques ont été developpées permettant de réduire le bruit et les vibrations dans les rues étroites ; par la suite, des études approfondies vont être réalisées pour s'assurer de limiter au maximum les éventuelles nuisances générées.
	Ligne 1 terminus à Wattignies	Prolonger la ligne 1 du métro jusque Wattignies Av C.GUILLAIN. Pour désengorger le CHR au niveau des urgences à la station de métro. Aux heures de pointe entre sortie école, des étudiants, passage des compliqué pour les ambulances du SAMU	Bonjour, Les projets de tramway soumis à concertation sont issus des liaisons actées dans le Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) de la métropole. Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT, adoptée à l'unanimité lors du Conseil Métropolitain du 28 juin 2019. Le SDIT ainsi adopté ne prévoit pas de prolongement de métro jusque Wattignies. Par contre, il est prévu, pour Wattignies, outre la ligne de Tramway, un renforcement de la desserte ferroviere. En effet, L'État, la Région Hauts-de-France, la Métropole Européenne de Lille et SNCF Réseau se sont engagés dans le projet de Service Express Métropolitain (SEM) dont l'objectif est de doubler les fréquences en heures de pointe des trains de l'étoile ferroviaire de Lille d'ici 2035-2040 (pour évoluer vers une forme de RER métropolitain). Il renforcera le rôle du train dans l'accessibilité à la métropole, ainsi que dans les déplacements internes, poursuivant les efforts menés dans la complémentarité TER/TCU avec l'intégration tarifaire totale en 2019 et l'évolution de service TER appliquée en 2020 (SA2020). Par ailleurs l'avenue Charles Guillain est d'ores et déjà aménagée avec des sites propres bus, permettant une desserte efficace et performante et un rabbatement vers la future ligne de tramway.
	Tracé Seclin par la réutilisation de la voie existante	Passage par la Zone industriel pour utiliser les anciennes voies.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative aux variantes à Noyelles Les Seclin et Seclin qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
	Seclin Zone ind So Green	Il devient urgent de prévoir des aménagements sécuritaire pour accéder à la zone Industriel So green en Vélo. D'ouvrir un passage pour les bus et les vélo par le Nord vers Templemars, et la zone commerciale de Faches-Thumesnil.	Bonjour Votre contribution se situe en dehors du périmètre de la concertation. Nous la transmettons au service en charge du suivi des Zones d'Activités.
Le tracé et les variantes	Tramway vers Comines	Vous mentionnez dans vos réponses concernant le prolongement de la ligne de Tramway vers Comines une étude de 2019. Or depuis 2019 de nombreux points ont changés : - La crise sanitaire, avec l'aspiration des citoyens à quitter les grands centre villes pour plus d'espace en périphérie. - La crise énergétique, avec un souhait des citoyens à plus recourir aux transports en commun et à l'abandon de la voiture individuelle. - La crise écologique qui, notamment avec le dernier rapport du GIEC plus alarmant que prévu, oblige à accélérer les transformations dont développement des transports en commun en fait partie. Il y a une belle opportunité de répondre à ces grands enjeux. Il est dommage de se baser sur une étude de 2019 qui malheureusement semble déjà obsolète. Un tracé existe déjà (emplacement de la voie ferrée), recyclons le ! c'est dans l'air du temps !	Bonjour, La MEL définira avec la Région, la SNCF et les communes concernées un projet, une organisation et un financement. Une solution en mode routier semble dans tous les cas la plus adaptée au potentiel de fréquentation.
Le tracé et les variantes	Une occasion gâchée	Quelle lâcheté… c'est une blague ? Qui a pondu ce tracé ? Quand on voit ce qui a été fait à Marseille et Bordeaux ça fait juste halluciner… pourquoi pas remettre le tram en ville ? Un tram Carnot / rue nationale en prolongement du grand boulevard, un autre boulevard de la liberté, Victor Hugo et un boulevard Vauban (comme avant les années 70 et le tout vroum-vroum), ça aurait été juste du bon sens et l'occasion de dégager enfin quelques voitures… 😱 il sert à quoi là ce tracé qui longe la voie rapide et contourne la ville ? Je ne comprends pas…	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution et avons pris note de votre commentaire relatif au tracé dans la ville de Lille. Ils alimenteront le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Liaison Lambersart gare lille flandres/europe	Les lignes de bus ne sont pas efficaces en heure de pointe au départ de Lambersart canon d'or vers les gares. Je propose de créer une ligne de bus express ou un tramway en direction de la gare. Cela permettra de désengorger la sortie de Lambersart au niveau de port royal. ou à minima accéder plus facilement aux lignes prévues dans le projet SDIT venant de Saint André.	Bonjour, Les quatre projets soumis à concertation sont issus des liaisons actées dans la délibération du Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) du 28 juin 2019. Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT. La ville de Lambersart est actuellement desservie par la ligne 2 du métro ainsi que par les lignes de bus 10, 51, 76 et C03. Par ailleurs, le Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) prévoit, à travers le projet de liaison R, la création d'une nouvelle ligne de bus d'un niveau liane optimisée en rocade depuis Lomme en pssant par Lambersart et Saint-André-lez-Lille. Enfin, par son passage à Pont Royal, la nouvelle ligne de tramway passera à proximité du quartier canon d'or.
La mobilité	Créer un VRAI maillage avec les pistes cyclables	Développer ce schéma directeur de transports en lien avec la mobilité douce . Créer des services de transport, pouvoir y accéder en mobilité douce c'est mieux et surtout en sécurité. Donc créer un vrai maillage entre le transport et les pistes cyclables ça peut être une idée notamment pour compenser l'absence de prolongation de la ligne jusque Comines et Quesnoy (contrairement à ce qui avait été annoncé!)	Bonjour, La mise en œuvre du tramway s'accompagne d'une réflexion complète sur les usages de la rue dans laquelle une place est bien évidement accordée aux modes actifs. Le projet cherche à réaliser des liaisons cycles aussi qualitatives, sécurisées et directes que possible pour favoriser ce mode qui est parfaitement complémentaire du tramway. Les stations seront pensées avec des arceaux velos et/ou des consignes vélos sécurisées. Ces aménagements viennent en complément du projet plus global sur la métropole de renforcement et de création d'intinéraires cyclables porté par la MEL.En effet, sans attendre l'arrivée ces nouvelles lignes de transport en commun, la Métropole Européenne de Lille mène actuellement une politique ambitieuse en faveur du développement des mobilités actives sur le territoire métropolitain, se traduisant notamment au travers, d'une part, de son schéma de développement cyclable, qui prévoit 220 kilomètres de travaux d'aménagements cyclables à l'horizon 2026 pour un budget de 75 M€, et, d'autre part, de la poursuite du déploiement du réseau V'Lille dont l'installation de 38 nouvelles stations en sus des 233 existantes se fera progressivement à compter de l'été 2022.
La mobilité	Complémentarité et intermodalité TER / Réseau transport métropolitain	Le Dossier de concertation porte essentiellement sur des propositions de tracés, et présente les flux déplacements (actuels et futurs) pour lesquels il se veut apporter une réponse surtout … sous un angle local le long des tracés, … en mettant peu en évidence l'intensité des flux globaux de l'ensemble des habitants de la métropole associés à ceux de l'extérieur de la métropole, comme les flux domicile-travail entre EPCI mis en évidence par le CESER dans son rapport-avis du 28 septembre 2021 « La mobilité en Hauts-de-France, voir loin, agir maintenant ». C'est à ces flux … massifs … aussi il me semble que le SDIT se doit d'apporter une réponse. De ce point de vue, et hormis le projet majeur de nouvelle halte ferroviaire projetée au hub « Porte des Postes », on peut regretter un faible niveau d'interconnexion entre les trois nouvelles lignes tracées autour de Lille (le tramway et les 2 BHNS) et le réseau TER aux gares des communes de la Métropole : Ligne de tramway « Wambrechies-Lille-Seclin-Haubourdin » ▪Branche vers Haubourdin oLe tracé est parallèle avec la voie ferrée sans interconnexion avec les gares d'Haubourdin, Loos, et CHU. ▪Branche vers Seclin oLa connexion vers la gare de Seclin n'est qu'une alternative oAvant d'arriver sur Seclin, l'arrêt « Wattignies Templemars Gare » marque une interconnexion, … mais la gare sur Templemars n'est probablement pas une connexion aussi forte que celle de Seclin. ▪Branche vers Wambrechies oMême si un arrêt s'appelle « Gare Saint André », la connexion se fait à un bon 200 m de distance de la gare. ▪Branche vers l'Hôtel de Région oLa connexion est établie avec Lille-Europe, mais pas avec Lille-Flandre (et métro ligne 1) qui est distant de près de 500 m oIl ne semble pas y avoir de connexion commode avec le tramway lignes T et R BHNS « Villeneuve d'Ascq / Saint-André » ▪Sur Saint-André oSur le tracé de référence, la ligne fait son terminus « Carnot » en connexion avec la ligne de tramway, mais sans atteindre une connexion avec la gare de Saint-André. ▪Sur La Madeleine oLa ligne délaisse la gare de La Madeleine ; l'arrêt « Montgolfier » y approche, mais à une distance d'un bon 200/300 m. ▪Sur Villeneuve d'Ascq oLa ligne délaisse l'arrêt « Pont de Bois » TER + ligne 1 du métro ; l'arrêt « Epoux Labrousse » y approche mais à distance d'un bon 200 m ▪Sur Lezennes oDans la variante jusque la ZI du Heilu, l'opportunité de la gare de Ronchin ne parait pas saisie BHNS « Lille / Villeneuve d'Ascq » ▪Sur la partie du bd de Lezennes, la ligne demeure éloignée de la gare d'Hellemmes, à 450 m, sans connexion. ▪Sur la partie Ascq de Villeneuve d'Ascq, la ligne s'approche de la gare d'Ascq sans y établir de connexion. Métro ligne 1 et ligne 2 ▪Il est prévu de prolonger la ligne 1 du métro jusque « Eurasanté ». C'est tout à fait bien. ▪De la même manière, un prolongement de la ligne 2 jusque Pérenchies permettrait une interconnexion intéressante avec la gare de Pérenchies.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Concernant le réseau TER, qui constitue une réponse pour les déplacements longues distances, l'État, la Région Hauts-de-France, la Métropole Européenne de Lille et SNCF Réseau se sont engagés dans le projet de Service Express Métropolitain (SEM) dont l'objectif est de doubler les fréquences en heures de pointe des trains de l'étoile ferroviaire de Lille d'ici 2035-2040 (pour évoluer vers une forme de RER métropolitain). Il renforcera le rôle du train dans l'accessibilité à la métropole, ainsi que dans les déplacements internes. Cette étude porte donc sur un périmètre englobant les territoires périphériques à la métropole. La politique de transport MEL prône une véritable complémentarité entre le réseau régional TER et le réseau urbain d'autant plus facilitée grace à l'intégration tarifaire qui permet d'emprunter tout autant le TER que le réseau Ilévia avec son abonnement transport métropolitain. Ces nouvelles lignes s'inscrivent en complémentarité et en cohérence avec le réseau ferroviaire. Elles desservent des gares ferroviaires de lignes grandes distances et renforcent ainsi leur rôle d'hub de transport (notamment au droit du pôle gares

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
		Pour des interconnections plus nombreuses et plus visibles, avec les TER : En renforçant les interconnexions entre TER et réseau des Transports MEL, et en les rendant plus visibles, les transports en commun dans leur ensemble pourraient devenir plus attractifs notamment pour les déplacements « pendulaires », ceux des habitants de l'extérieur de la MEL (ex Bassin minier, Flandre, ...) qui y viennent au quotidien pour leurs activités, et ceux des habitants de la MEL qui font le déplacement inverse. En effet, ils trouveraient très probablement dans ces interconnexions des commodités et meilleurs temps de parcours ... que la principale alternative que constitue le passage obligé par Lille-Flandre pour repartir vers des directions finalement excentrées. Les points d'entrée en transports en commun de l'agglomération ne seraient pas alimentés seulement par des usagers à accueillir par des parkings relais, mais de manière bien pratique par des usagers du réseau TER. Beaucoup trouveraient très probablement dans ces interconnexions des commodités supplémentaires mettant les transports en commun en alternatives possibles à la voiture Par ailleurs, des voyageurs quittant des rames de train en périphérie de l'agglomération, ce serait autant de places libérées pour des métropolitains ayant à gagner Lille-Flandre. Pour des liaisons TER transversales : On pourrait aussi aller plus loin, ... et que nos TER ne soient pas tous dirigés vers Lille-Flandre, et que sur l'emprise ferroviaire existante avec ses gares, soient crées des liaisons nouvelles comme : •Blazebrouck / Tourcoing ... via Armentières, Pérenchies, Saint-André, La Madeleine, Croix, Wasquehal et Roubaix •Blazebrouck / Douai ... via Armentières, Pérenchies, Saint-André, La Madeleine, Ronchin, Seclin et Evin Malmaison •Blalenciennes / Tourcoing ... via Orchies, Templeuve, Lesquin, Ronchin, Croix, Wasquehal et Roubaix •Bens / Tourcoing ... via Don, Wavrin, Santes, Haubourdin, Loos, CHU, Porte des Postes, Porte de Douai, Croix, Wasquehal et Roubaix •Bens / Baisieux ... via Don, Haubourdin, Loos, CHU, Porte des Postes, Porte de Douai, Hellemmes, Annapes et Ascq, •Ba Bassée/ Tourcoing ... via Don, Wavrin, Santes, Lomme, Saint-André, La Madeleine, Croix, Wasquehal et Roubaix •Etc ... De telles liaisons permettraient aux habitants de l'extérieur de l'agglomération de gagner en direct ou avec une unique correspondance un beaucoup plus grand nombre de destinations, ... et cela de même pour les habitants de métropole, ... et dans le sens inverse des habitants de la métropole pourraient gagner des lieux de destination qui sont à l'extérieur de l'agglomération. De plus, à l'horizon 2030/2035, il est possible que dans la métropole mais aussi et surtout hors de la métropole, l'avènement de véhicules autonomes permette de rendre des pôles d'échange comme les gares très accessibles par rapport à leur périmètre de desserte, et cela même si les flux voyageurs sont peu intenses (villages disséminés, entreprises ou zones d'activité isolées). En gare de Saint-André par exemple, des voyageurs venant d'Hazebrouck pourraient descendre pour se connecter sur le Tramway ou le BHNS, ... et des Andrésiens et Lambersartois monter pour gagner Tourcoing, Seclin, Orchies, ... ou prendre un train à destination d'Hazebrouck pour se rendre en Flandre dans les environs Bailleul. L'évolution de la distribution activité/emploi/logement dans La MEL et dans le périmètre d'attraction de la MEL fait qu'en quelques décennies il y a eu éparpillement et qu'activité, emploi et logement se sont souvent trouvés pour chacun éloignés les uns des autres! La problématique déplacements/engorgements dans la MEL est ainsi pour beaucoup due à des personnes contraintes à de longs déplacements quotidiens ... quelque part « pendulaires », et pour lesquels l'alternative à la voiture ne peut souvent pas être la marche ou le vélo ; elle peut venir des transports en commun, pour peu qu'ils soient appropriés à la multiplicité des situations.	renforcent ainsi leur rôle à nœud de transport (notamment au droit du pôle gares Lillois et de la gare de Tourcoing). Elles permettent de nombreuses connexions au réseau TER existant et futur (projet de Service Express Métropolitain) : gare de Tourcoing, pôle gares Lillois, Pont de Bois, La Madeleine, Saint-André-Lez-Lille, Mont de Terre, Wattignies-Templemars, Seclin (variante) et la future halte Porte des Postes. En lien avec le projet urbain en cours de réflexion sur l'ancien site Caby, le tramway s'installera sur la rue Gambetta. Il sera possible de rejoindre directement la gare située à moins de 300m par un cheminement confortable et de qualité. Desservir au plus près la gare, impliquerait un "tiroir" dans l'exploitation ce qui est fortement contraignant pour l'exploitation et implique une perte forte d'attractivité de la ligne. Le tramway dessert le pôle des gares de Lille, avec une réflexion sur les cheminements vers Lille-Flandres. A l'image du fonctionnement d'autres pôles gares équivalents (Lyon Pare Dieu par exemple) il s'agit d'avoir une reflexion globale sur un pôle comprenant les 2 gares.
Le tracé et les variantes	Proposition de parcours du tramway Lille-Wambrechies via le Centre Ville de La Madeleine	Le tramway, dans sa partie Lille-Wambrechies, contourne la ville de La Madeleine, s'appuyant pour cela sur des échanges datés. Je propose que soit repris en études l'hypothèse, entre Lille Europe et Wambrechies, d'un passage du tramway sur la M 617 (rue du Général de Gaulle à La Madeleine) puis d'un accès à la Gare de La Madeleine, permettant de rejoindre Marquette St André le long de la voie de chemin de fer jusqu'à la rue Carnot. Ce choix aurait quatre intérêts : - la desserte centrale de la ville de La Madeleine, les transports lourds étant aujourd'hui situés en périphérie de la Commune (tramway T-R, TER très limités à la Gare) seule une Liane existante aujourd'hui. Cette absence de transports lourds est d'autant plus étonnante que la Commune est découpée en tranches par une circulation automobile très importante, dissuasive pour l'implantation durable du commerce et de l'activité économique de proximité - le retraitement de la rue du Général de Gaulle dans un nouveau partage de l'espace priorisant les circulations douces, dont le tramway, et permettant ainsi un nouveau développement commercial et de proximité -le détournement en amont les circulations banlieues-Lille vers la M652 et le Grands Boulevard, voire la Lino plus en proximité - la préparation de l'avenir, par ce premier aménagement de la M617, qui pourrait demain constituer un axe majeur de transports publics jusqu'à Halluin, voire Menin. Cette préparation devrait être accompagnée d'un parking de dissuasion, au niveau du Fort de Bondues, permettant ainsi un accès à Lille via des transports en commun adaptés, à terme	Bonjour, Nous vous remercion pour votre contribution. Les projets de tramway soumis à concertation sont issus des liaisons actées dans le Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) de la métropole. Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT, adoptée à l'unanimité lors du Conseil Métropolitain du 28 juin 2019. En plus des lignes de tramway, ce schéma prévoit le renforcement de la Liane Lille - Marcq-en- Baroeul via la gare TER de la Madeleine (Liaisons T du SDIT).
Le tracé et les variantes	Tramway ou train ?	Après réflexion, je m'interroge sur la pertinence de mettre un tram jusque Wambrechies à 18 m€ du kilomètre. C'est un sacré budget alors qu'il faudrait juste remettre en service la gare de Wambrechies. J'ai bien compris que vous indiquez que c'est la région qui gère les voies ferrées mais vous, en tant que MEL, vous pouvez discuter avec la région pour l'intérêt de tous. Si on reproposait un service de train Comines-Wambrechies-Lille, avec des horaires adaptés aux horaires de travail et une bonne fréquence, cela permettrait tout autant de basculer de la voiture au transport en commun, d'autant plus que le temps de trajet sera plus court, 10 mn de gagné en temps de transport c'est très important pour les trajets quotidiens vers son lieu de travail notamment. Cela permettra aussi aux habitants de Comines de venir en transports en commun. Il est important de noter que Wambrechies ne sera de toute manière pas bien desservi par le tram puisqu'il n'est pas possible de desservir correctement la population vue la configuration de la commune. Ne construisons pas un tram à 18 m€ / kilomètre uniquement pour que des touristes puissent venir se balader dans Wambrechies le samedi et dimanche après-midi à la belle saison. C'est aberrant. Mettons bien un tram au Nord-Est mais arrêtons-le après les Grands Moulins, là où il y a véritablement une grande concentration de population, ou un peu après selon les projets immobiliers. Un terminus multimodal avenue de l'industrie, sur la commune de Marquette aurait tout son sens.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative au tracé dans le secteur de Wambrechies qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Un tramway est un transport de proximité, avec des arrêts tous les 500m environ, et ne répond pas à la même fonction et aux mêmes usages qu'une ligne TER. Le service Lille-Comines relève de la Région au titre de sa compétence ferroviaire. La ligne n'est plus exploitée en train depuis 2019 en raison de la vétusté de la ligne, le service est suspendu. La liaison est désormais assurée en autocars. La desserte ferroviaire souffrait d'une offre très faible (7 services/jour fin 2019) et d'une concurrence de la desserte avec la Liane 90 (1 bus toutes les 10 à 20 minutes en heures de pointe) La MEL définira avec la Région, la SNCF et les communes concernées un projet, une organisation et un financement. Une solution en mode routier semble dans tous les cas la plus adaptée au potentiel de fréquentation (300 voyages/jour en 2019 et un prévisionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimums des 35 000 voyages/jour pour envisager l'opportunité d'un mode tramway).
La mobilité	Tramway hallenes lez haubourdin	Il y a un véritable intérêt pour relier hallennes lez haubourdin au reste de la métropole via le tramway. La zone du moulin est une zone stratégique aux portes de la métropole, y faire arriver le tramway aurait de nombreux avantages malgré la complexité de le faire passer en croisement de la zone ferroviaire. Cela permettrai de drainer le poumon vert des weppes qui a rejoint la métropole et ainsi fluidifier le trafic de la rn41. Sachant qu'actuellement cette zone est mal desservie. De nombreux riverains sont dans l'obligation d'utiliser leurs voitures.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative au terminus à Hallennes lez Haubourdin qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. La Métropole Européenne de Lille approfondira, dans la poursuite des études, le besoin et la localisation en rabattement pour analyser l'intérêt d'implanter des zones de stationnements à des points stratégiques des tracés.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le matériel roulant et les services en ligne et/ou en station	Liaison train électrique Comines - La Madeleine	La SNCF mène le projet DRAISY "le train très léger pour (re)découvrir les petites lignes" qui est un train électrique (sur batteries, 150 km d'autonomie avec recharge rapide à quai) pouvant transporter 80 passagers, dont 30 assis, et annoncé 60% moins cher qu'un TER classique (coût par voyageur/km). La mise en service est annoncé pour 2027, de quoi lancer les études de faisabilité technique et financière. Son exploitation doit se faire sur une ligne dédiée, ce qui correspond aujourd'hui au tracé Comines - La Madeleine. Cela offrirait une alternative aux métropolitains qui ont vu l'offre TER disparaitre. Il y aurait des connexions avec le tramway Wambrechies- Lille au niveau de la rue Félix Faure à Marquette et/ou de la rue Carnot à Saint-André mais aussi avec le BHNS allant jusque Villeneuve d'Ascq. Des arrêts pourraient être installés en gare de Comines, à Comines Sainte-Marguerite, en gare de Quesnoy-sur-Deule, au Fort du Vert Galant (pour Verlinghem et le port fluvial de Wambrechies), à l'arrêt SNCF de Wambrechies, à l'arrêt SNCF de Marquette, rue Félix Faure à Marquette, rue Sadi Carnot à Saint-André et en gare de La Madeleine.	Bonjour, Le service Lille-Comines relève de la Région au titre de sa compétence ferroviaire. La ligne n'est plus exploitée en train depuis 2019 en raison de la vétusté de la ligne, le service est suspendu. La liaison est désormais assurée en autocars. La desserte ferroviaire souffrait d'une offre très faible (7 services/jour fin 2019) et d'une concurrence de la desserte avec la Liane 90 (1 bus toutes les 10 à 20 minutes en heures de pointe). La localisation du terminus du tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne à Wambrechies pourrait permettre la connexion entre le tramway et un projet de transport empruntant tout ou partie de l'emprise de l'ancienne ligne TER Lille-Comines. Une solution en mode routier semble dans tous les cas la plus adaptée au potentiel de fréquentation (300 voyages/jour en 2019 et un prévisionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimums des 35 000 voyages/jour pour envisager l'opportunité d'un mode tramway). La MEL définira avec la Région, la SNCF et les communes concernées un projet, une organisation et un financement.
Le tracé et les variantes	Tracé Wattrelos - Rue Carnot	Je ne comprends pas le problème remonté de faire passer le tramway par la rue Carnot et donc le choix du boulevard Mendès-France pourtant beaucoup moins accessible. Les lignes de bus MWR, L3 sont aujourd'hui très fréquentées, il semblerait logique de favoriser ces axes passant par la rue Carnot. Le problème remonté de la rue Carnot est l'étroitesse, or il y a des places de stationnement des deux côtés de la voie. Dans un monde qui doit se transformer, où le tout voiture n'est pas viable, c'est une belle opportunité de faire revivre cet axe qui aujourd'hui est devenu extrêmement dangereux pour les piétons et les vélos (j'ai moi même à plusieurs reprises eu des voitures en sens inverse en face). Rendre la rue Carnot en sens unique serait également viable grâce aux axes parallèles et inciterait à des mobilités douces. Faisons preuve de vision à long terme et encore une fois quittons cette vision du tout voiture.	Bonjour, Merci pour votre contribution qui va venir nourrir le bilan de la concertation. Nous prenons acte de votre préférence d'un tracé par Carnot et de vos arguments en faveur de la pacification de la circulation sur cet axe.
Le tracé et les variantes	Desserte de Lille Centre	Je ne comprends vraiment pas l'intérêt du tracé de Lille Europe à Pont Royal. Votre tracé réussit l'exploit de ne pas desservir grand chose hormis des espaces verts et contourne soigneusement tout le centre historique sans jamais le desservir. Ce tracé pourrait être pertinent mais dans 20 ans, le jour où la MEL envisagera de faire un tram en rocade comme à Montpellier ou à Strasbourg en complément de lignes radiales traversant le centre historique. A l'heure actuelle, il manque une desserte fine en tramway du centre historique où il n'y a presque rien aujourd'hui hormis des lignes au tracé compliqué et la navette de l'hypercentre. Un tramway faisant Grand Palais - Pont Royal en passant par Lille Europe, Lille Flandres, la rue Faidherbe, la place du Théâtre, la rue de la Grande Chaussée, la place Louise de Bettignies et l'avenue du Peuple Belge serait plus compliqué avec sans doute une courte portion en voie unique dans la rue de la Grande Chaussée mais permettrait d'avoir une ligne traversant le centre-ville. Autres possibilités, passer par la rue Royale et la rue Esquermoise ou par la rue Nationale et le boulevard de la Liberté. Il serait intéressant d'évaluer ces possibilités. Ce centre historique sait trouver de la place pour la voiture mais pas pour un tram ! Cela fait bien longtemps que les grandes villes françaises ont fait place nette en centre-ville et ont viré les voitures. Lille accuse un sérieux retard en matière de piétonnisation.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution et avons pris note de votre commentaire relatif au tracé dans la ville de Lille. Ils alimenteront le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
	Desserte de lAéroport de Lesquin	La métropole de Lille est l'une des seules à ne pas desservir son Aéroport par un moyen transport rapide c'est bien dommage avec les nouvelles lignes ont aurait pu desservir celui-ci	Bonjour, En plus de la navette directe toutes les heures par autocar au départ de Lille Flandres (tarif 10€ Aller / Retour, trajet en 20 minutes suivant les conditions de trafic), la desserte de l'aéroport est également déjà assurée aujourd'hui par la ligne de bus 68 Ilévia depuis le métro 4 cantons avec une fréquence de 20 à 30 minutes en heures de pointe (trajet en 17 minutes).
Le tracé et les variantes	Terminus Wambrechies-Vert Galant	Rallonger la ligne de tram jusque Wambrechies Vert Gallant (avec un précédent arrêt à l'ancienne halte ferroviaire) permettrait de bénéficier du terrain nécessaire pour créer un parking relais indispensable pour les usagers des villes voisines. Tout en capitalisant sur l'ancienne voie ferrée. Cela rendra également possible la possibilité de réaliser, à terme, un prolongement jusque Comines.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative aux variantes de tracé dans le secteur de Wambrechies qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Concernant le devenir de la ligne Lille-Comines, la MEL définira avec la Région, la SNCF et les communes concernées un projet, une organisation et un financement. Une solution en mode routier semble dans tous les cas la plus adaptée au potentiel de fréquentation (300 voyages/jour en 2019 et un prévisionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimums des 35 000 voyages/jour pour envisager l'opportunité d'un mode tramway). La localisation du terminus du tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne à Wambrechies pourrait permettre la connexion entre le tramway et un projet de transport empruntant tout ou partie de l'emprise de l'ancienne ligne TER Lille-Comines.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Accessibilité des stations tram du boulevard périphérique pour les habitants du Vieux-Lille	Sur la proposition de tracé au Nord du Vieux-Lille, les stations Deûle, Pré Catalan et Schuman (nouveau Tribunal) vont permettre de redessiner le Boulevard Schuman, aujourd'hui véritable boulevard périphérique, en boulevard urbain plus apaisé. Seulement, la distance entre ces futures stations et les zones résidentielles du Vieux-Lille parait très importante (anciens abattoirs, Churchill, Bâteliers). Il parait même dissuasif de traverser la plaine de la Poterne, les jardins ouvriers ou la plaine Churchill pour se rendre vers un transport en commun plutôt que rejoindre les gares à pied. Comment travailler ce point de l'accessibilité aux transports en commun dans une extrémité du quartier Vieux-Lille déjà très mal desservie (cf le maintien actuel très onéreux de la Navette du Vieux-Lille) et où la voiture individuelle a encore une place trop importante ?	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution,et avons pris note de votre commentaire relatif au tracé dans la ville de Lille. Ils alimenteront le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Le réaménagement des boulevards Robert Schuman, Pierre de Coubertin et Louis Pasteur, sera étudié dans le cadre du projet Grand Eurallille. Le tramway prendra sa place dans ces boulevards revus dans une configuration nouvelle de boulevard urbain, qui permettra une bonne vitesse de circulation du tramway, une priorité absolue aux carrefours et une ciruclation routière plus apaisée. Cette reconfiguration permettra de valoriser les espaces tout au long de ces boulevards et de renforcer les liaisons vers le Vieux Lille.
Le tracé et les variantes	Avis gid://development-app/Decidim::Hashtag/3/Osons à Saint-André (2) : pour un tramway au centre, rue Leclerc.	11 arguments en faveur d'un tracé du tramway par la rue Leclerc à Saint-André regroupés en 3 grandes observations : le tracé Leclerc limite les contraintes d'insertion du tramway dans la ville (1), est au barycentre du versant nord de Lille (2), offre de meilleurs perspectives de fréquentation et de connexion (3). Le tracé Leclerc limite les contraintes d'insertion du tramway dans la ville : •Argument 1. Le tracé Leclerc se positionne dans une rue moins étroite que le tracé Carnot. •Argument 2. Le tracé Carnot se heurte à une difficile gestion des circulations : la mise en sens unique avec le passage du tramway oblige à des détours importants et participe à enclaver les entrées/sorties du quartier Sainte-Hélène. •Argument 3. La rue Leclerc est jalonnée de petits parkings (Piscine, rue Alsace-Lorraine, CCAS, Foch, place De Gaulle) qui permettront de minimiser l'impact de la réduction du stationnement de voirie au passage du tramway. Sur la partie la plus étroite de la rue Carnot, la suppression du stationnement de voirie, indispensable au passage du tramway, est difficile/impossible à compenser. Le tracé Leclerc est au barycentre du versant nord de Lille : •Argument 4. Le tracé Leclerc assure la desserte d'une population plus importante que le tracé Carnot. Si l'accès au quartier Quai 22 (700 logements) est plus direct avec le tracé Carnot, le tracé Leclerc se situe à moins de 10 minutes à pied de Quai 22 et des projets sur le versant Tassigny (600 à 700 logements à terme, notamment avec le quartier Hestia). L'accessibilité à Quai 22 peut être assuré efficacement par la nouvelle ligne de Bus à haut niveau de service. •Argument 5. La tracé Leclerc assure un « effet vitrine » pour les commerces de centre-ville alors que le tracé Carnot tend à éviter le secteur commerçant et l'accès aux services au centre de la commune (« effet tunnel »). •Argument 6. Le tracé Leclerc assure la desserte la plus directe des lieux à rayonnement métropolitain : le lieu culturel du Zeppelin, la « Maison France Service » du Canton, le Lycée professionnel des Vertes Feuilles, l'EPSM de la Métropole. La salle de spectacle Wauquier est desservi de façon équivalente avec les deux tracés. L'accès piéton au secteur de la Filature (pôle de loisirs et d'activités) n'étant plus possible rue Carnot, c'est finalement le tracé rue Leclerc qui pourrait offrir la meilleure accessibilité à pied, en vélo et en transport en commun aux activités de la Filature (aménagement d'un accès piéton à travers l'ancienne voie ferrée rue Varlet à Saint-André). •Argument 7. Le tracé Leclerc dessert plus directement les équipements sportifs et les principaux établissements scolaires : groupe scolaire Schuman, école et collège St Joseph. Le collège Jean Moulin est desservi de façon équivalente avec les deux tracés. •Argument 8. Les habitants des nouveaux quartiers Quai 22, Hestia ou Grands Moulins pourraient privilégier un tracé par la rue Leclerc car il offre une possibilité d'enchainer des activités. Par exemple, déposer ses enfants à l'école avant de prendre le tramway pour aller travailler ; faire une course au retour en tramway avant de rentrer à son domicile etc… Le tracé Leclerc offre de meilleurs perspectives de fréquentation et de connexion : •Argument 9. Actuellement les arrêts Foch et Mairie sont les plus fréquentés de la liane n°1 sur le secteur et la destination principale est République à Lille. La justification socio-économique du tramway passera par une étude des flux potentiels en transport collectif. De ce point de vue, le tracé Leclerc est celui qui offre les meilleures perspectives de fréquentation. •Argument 10. Le tracé Leclerc qui se prolonge rue d'Ypres permet une connexion « idéale » à l'ancienne voie ferrée vers Comines au passage à niveau de Marquette. Dans une deuxième phase, cela permettrait d'assurer un service avec deux branches, une branche avec un terminus à Wambrechies (avec par exemple une fréquence de 6 minutes en Heure de Pointe) et une branche vers Comines (fréquence de 15 minutes en HP) et donc un tronc commun à partir du PN de Marquette vers Lille (fréquence de 4 minutes en HP). •Argument 11. Le tracé Leclerc permet de desservir les Grands Moulins par la rue Pasteur. Cette rue est relativement étroite mais la gestion des circulations (mise en sens unique avec le passage du tramway) est moins pénalisante que rue Carnot, car il existe d'autres transversales (rue de l'Humanité et rue Saint-Venant en particulier) qui évitent de longs détours.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution. Argument 1. Le tracé Leclerc se positionne dans une rue moins étroite que le tracé Carnot. Toute rue à partir de 10m de large environ est apte à accueillir le passage d'un tramway. La complexité de l'insertion est liée à la densité des usages et à leur reconstitution. Un axe comme la rue du Général Leclerc présente à la fois des caractéristiques d'axe de transit (avec circulation bus, voitures et cycles), d'axe commerçant et d'axe de desserte riveraine. Ainsi, si l'axe est plus large que la rue Carnot, il présente néanmoins une insertion complexe sur l'intégralité du parcours, qui se traduirait en exploitation à une vitesse de circulation limitée pour le tramway entre 30 et 40km/h. Cette insertion complexe nécessiterait également de prioriser les usages à restituer et d'en faire cohabiter ou d'en supprimer certains (1 ou 2 sens de circulation automobile, piste cyclable, stationnement…). La proposition de tracé emprunte ensuite la rue Pasteur dont la largeur est équivalente à la rue Carnot sud, mais avec une entrée et une sortie étroites qui se font à 90°, situation extrêmement pénalisante pour la vitesse commerciale (de telles courbes sont empruntées à la très faible vitesse de 10km/h et prennent plus de 40 secondes à être franchies), pour le matériel roulant et l'infrastructure qui sont très sollicités dans des courbes aussi serrées (sources potentielles de bruit, d'inconfort et d'usure). Concernant le volet modes doux, la concentration des usages à restituer sur la rue du Général Leclerc pourrait conduire à des largeurs inférieures aux largeurs actuelles (ou à une mixité avec les voitures), ce qui n'est pas totalement satisfaisant. Le tracé par la rue Carnot emprunte une rue plus étroite à une vitesse réduite d'environ 20km/h mais l'entrée sud se fait par une large courbe et la sortie est droite. La distance ainsi parcourue est d'environ 450m avant de retrouver une large emprise permettant au tramway une circulation, parfaitement confortable, quasi sans aléa du fait de la répartition de tous les modes dans des espaces généreux, et à la vitesse de presque 50km/h. Argument 2. Le tracé Carnot se heurte à une difficile gestion des circulations : la mise en sens unique avec le passage du tramway oblige à des détours importants et participe à enclaver les entrées/sorties du quartier Sainte-Hélène. La rue Carnot supporte un trafic actuel d'environ 4300 véhicules/ jour (dont 3 à 4% de poids lourds – donnée 2019), trafic important pour le gabarit de cette voie, faisant subir aux riverains des nuisances de bruit et de pollution importantes. L'installation des nouveaux projets sur l'ensemble du secteur Bord de Deûle va participer également à l'augmentation du trafic dans le secteur. Le projet tramway impose une réduction du trafic automobile sur les axes empruntés. Cela pourrait se traduire dans la partie sud de Sadi Carnot par une mise en sens unique, le sens préférentiel envisagé à ce stade étant le sens sud vers nord. L'installation du tramway sur le secteur Bord de Deûle sera également l'occasion de développer de nouveaux usages de mobilité (usages des transports en commun, pratique cyclable …) indispensables pour éviter la saturation du secteur qu'entrainerait le maintien d'une mobilité majoritairement automobile, telle que l'on peut l'observer aujourd'hui. Les propositions d'insertion du tramway prendront en compte les fonctions et usages existants afin de garantir la vie riveraine et commerçante. Ainsi le projet préservera l'accès aux services de secours et proposera des solutions permettant les livraisons, ramassage des ordures ménagères, et tout accès riverains et fonctionnements du quotidien, de tous les quartiers et de toutes les rues empruntées. Bien au contraire d'enclaver le quartier St Hélène, le projet par la rue Sadi Carnot place n'importe quel habitant du quartier Ste Hélène à 500 ou 600m maximum d'une station de tramway, ce qui n'est pas le cas d'un tracé par la rue du Général Leclerc.

Tracé Leclerc	Largeur	distance	Tracé Carnot	largeur	distance
Rue Leclerc	**15-19 m**	**1700 m**	Rue Carnot sud	12-15 m	450 m
Rue Pasteur	12 m	300 m	**Rues Carnot nord et Felix Faure**	**30 m**	**1600 m**
Avenue industrielle	30 m		Avenue industrielle	30 m	

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
			Argument 3. La rue Leclerc est jalonnée de petits parkings (Piscine, rue Alsace-Lorraine, CCAS, Foch, place De Gaulle) qui permettront de minimiser l'impact de la réduction du stationnement de voirie au passage du tramway. Sur la partie la plus étroite de la rue Carnot, la suppression du stationnement de voirie, indispensable au passage du tramway, est difficile/impossible à compenser. De la même façon que pour le point numéro 1 ci-avant, la difficulté du tracé par la rue Sadi Carnot est limitée aux 450 premiers mètres, les emprises ensuite permettent d'envisager une bande de stationnement longitudinal quand cela sera nécessaire. Le tracé sur la rue du Général Leclerc offre des opportunités de stationnement dans les rues perpendiculaires et les petits parkings mentionnés mais le stationnement se trouvera impacté sur les 1700m de la rue du Général Leclerc puis sur les 300m de la rue Pasteur. Les fonctions de circulation et de stationnement automobiles sont à considérer dans une vision élargie du périmètre de la rue, à l'échelle du quartier et au-delà. La poursuite des études (études de maîtrise d'œuvre) permettra de déterminer finement la répartition des usages rue par rue. Ces études préciseront également les plans de circulation par commune pour s'assurer de la correcte desserte de chaque quartier. Concernant le stationnement, les études permettront de recenser l'offre existante et son usage. Elles analyseront l'impact de l'arrivée du projet et le besoin en stationnement à terme. Ce besoin sera analysé au regard de l'apport du projet de transport en commun sur la réduction de la part modale de la voiture et à l'échelle du quartier. Argument 4. Le tracé Leclerc assure la desserte d'une population plus importante que le tracé Carnot. Si l'accès au quartier Quai 22 (700 logements) est plus direct avec le tracé Carnot, le tracé Leclerc se situe à moins de 10 minutes à pied de Quai 22 et des projets sur le versant Tassigny (600 à 700 logements à terme, notamment avec le quartier Hestia). L'accessibilité à Quai 22 peut être assuré efficacement par la nouvelle ligne de Bus à haut niveau de service. Les données de population et emplois desservis à terme (2035) sur les 2 itinéraires Leclerc (version de la concertation se poursuivant rue d'Ypres) et Sadi Carnot sont équivalentes : | | Leclerc | Sadi Carnot | | Population | 14 400 | 15 300 | | Emplois | 4 500 | 3 800 | Il convient de prendre en compte l'ensemble de la programmation des projets Bord de Deûle, y compris une programmation d'équipements qui n'est pas encore définie, si ce n'est l'invariant d'un grand parc d'envergure métropolitaine de 22 ha qui prendrait place sur le site de l'Abbaye. Il faut noter que si les 2 itinéraires présentent sensiblement le même linéaire et le même nombre de stations, le temps de parcours légèrement réduit par Sadi Carnot / Faure assurera une attractivité légèrement supérieure sur ce tracé, cependant la différence de desserte et de fréquentation une fois l'ensemble des projets mis en place est très faible pour l'un ou l'autre des parcours. Bien évidemment chaque itinéraire favorise telle ou telle desserte (voir ci-après), le projet tramway travaillera l'intermodalité au droit des stations permettant ainsi notamment un rabattement cycles pour les quartiers ou les équipements un peu plus lointains. Enfin, il faut souligner qu'une desserte bus complètera la desserte tramway tant sur les axes parallèles que sont Sadi Carnot/ Faure et Général Leclerc que sur des perpendiculaires (BHNS sur le nouveau pont de la LINO…).

<table>
<tr><th>Thème</th><th>Titre</th><th>Message</th><th>Réponse MEL</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>
Argument 5. La tracé Leclerc assure un « effet vitrine » pour les commerces de centre-ville alors que le tracé Carnot tend à éviter le secteur commerçant et l'accès aux services au centre de la commune (« effet tunnel »).

Le tramway modifie la desserte des axes empruntés. Le tramway pourra jouer de la même façon le rôle de catalyseur, « d'effet vitrine » sur Sadi Carnot / Felix Faure. Une offre commerciale complémentaire pourrait se structurer autour de la desserte tramway.

Il permettra de faciliter l'accès à l'ensemble des activités économiques du secteur, qu'il s'agisse des activités des secteurs Faure et Quai 22, ou des commerces « historiques » de St André par les perméabilités installées par le projet Bord de Deûle entre Sadi Carnot - Felix Faure et le centre. Ces commerces bénéficieront de la clientèle des nouveaux andrésiens.

Aucune des organisations urbaines envisagées pour le tramway, sur Sadi Carnot ou Général Leclerc, ne saurait constituer un « effet tunnel ».

Enfin, évoquons la partie des travaux qui nécessite une vigilance particulière concernant l'activité commerciale. L'ampleur des travaux sur la rue du Général Leclerc serait plus importante et exigerait un accompagnement des commerces impactés durant cette phase transitoire.

Argument 6. Le tracé Leclerc assure la desserte la plus directe des lieux à rayonnement métropolitain : le lieu culturel du Zeppelin, la « Maison France Service » du Canton, le Lycée professionnel des Vertes Feuilles, l'EPSM de la Métropole. La salle de spectacle Wauquier est desservi de façon équivalente avec les deux tracés. L'accès piéton au secteur de la Filature (pôle de loisirs et d'activités) n'étant plus possible rue Carnot, c'est finalement le tracé rue Leclerc qui pourrait offrir la meilleure accessibilité à pied, en vélo et en transport en commun aux activités de la Filature (aménagement d'un accès piéton à travers l'ancienne voie ferrée rue Varlet à Saint-André).

Nous avons illustré ici les distances entre des stations (dont la position reste encore à préciser) et les équipements / services mentionnés en y ajoutant quelques autres destinations possibles.

Il convient de souligner que d'un tracé à l'autre l'accessibilité évolue mais tous les lieux restent globalement accessibles. Il convient également de préciser que le tramway ne constituera pas la desserte exclusive du secteur mais qu'une offre bus sur l'un ou l'autre axe complétera la desserte.

<table>
<tr><td>(en m depuis les stations pré positionnées)</td><td>Leclerc</td><td>Carnot</td></tr>
<tr><td>Le Zeppelin</td><td>300</td><td>450</td></tr>
<tr><td>La « Maison France Service » du Canton</td><td>250</td><td>700</td></tr>
<tr><td>le Lycée professionnel des Vertes Feuilles</td><td>350</td><td>800</td></tr>
<tr><td>l'EPSM de la Métropole</td><td>250</td><td>600</td></tr>
<tr><td>La Mairie</td><td>200</td><td>350</td></tr>
<tr><td>La Salle Wauquier</td><td>50</td><td>200</td></tr>
<tr><td>Le Site de logements Hestia</td><td>900 (centre-ville de St André)</td><td>900 (station Gare St André)</td></tr>
<tr><td>Le Collège Jean Moulin</td><td>250</td><td>200</td></tr>
<tr><td>Le Collège St Joseph</td><td>450</td><td>250</td></tr>
<tr><td>Le Futur grand parc métropolitain</td><td>400</td><td>150</td></tr>
<tr><td>Équipement(s) de loisir / culture associé(s) au grand parc</td><td>400</td><td>150</td></tr>
<tr><td>Le Pôle loisir & artisanat de la Filature</td><td>550</td><td>400</td></tr>
<tr><td>Le Complexe sportif Claude Dhinnin à La Madeleine</td><td>1200</td><td>550</td></tr>
</table>

Argument 7. Le tracé Leclerc dessert plus directement les équipements sportifs et les principaux établissements scolaires : groupe scolaire Schuman, école et collège St Joseph. Le collège Jean Moulin est desservi de façon équivalente avec les deux tracés.
Cf. point précédent
Argument 8. Les habitants des nouveaux quartiers Quai 22, Hestia ou Grands Moulins pourraient privilégier un tracé par la rue Leclerc car il offre une possibilité d'enchaîner des activités. Par exemple, déposer ses enfants à l'école avant de prendre le tramway pour aller travailler ; faire une course au retour en tramway avant de rentrer à son domicile etc…
Il est extrêmement difficile de tirer des conclusions sur les différentes organisations individuelles des déplacements. Si un habitant de Quai 22 rue Sadi Carnot peut déposer ses enfants à l'école avant de prendre le tramway rue du Général Leclerc pour aller travailler puis faire une course au retour en tramway avant de rentrer à son domicile, un habitant de la rue du Général Leclerc peut en faire de même avec un tramway rue Sadi Carnot. Tramway -> Commerce -> École -> Domicile peut s'appliquer dans bien des cas quel que soit le tracé. C'est tout l'intérêt d'une ville telle que St André, dont l'organisation actuelle et qui prévaudra également sur Sadi Carnot, que de permettre « la ville des courtes distances ».
</td></tr>
</table>

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
			Argument 9. Actuellement les arrêts Foch et Mairie sont les plus fréquentés de la liane n°1 sur le secteur et la destination principale est République à Lille. La justification socio-économique du tramway passera par une étude des flux potentiels en transport collectif. De ce point de vue, le tracé Leclerc est celui qui offre les meilleures perspectives de fréquentation. Les montées aux arrêts « Foch » et « Mairie de Saint André » sont en effet parmi les plus importantes de la liane 1 sur le secteur, à un niveau équivalent aux arrêts « Mairie de Wambrechies » ou « Gare de Saint André » (données 2019). Des études de fréquentation ont été effectivement réalisées afin de confirmer l'opportunité des lignes présentées dans le dossier de concertation. Des potentiels de desserte équivalents pour les 2 tracés sont rappelés au point 4. La comparaison avec la situation actuelle est impossible car il n'existe pas de ligne sur Sadi Carnot / Felix Faure et le développement urbain débute. Ce développement urbain est pris en compte dans l'analyse des trafics et les études de fréquentation à horizon 2035 de la future ligne de tramway. Il faut par ailleurs considérer ces projets de nouvelles lignes en complémentarité des lignes structurantes existantes de métro et de tramway avec l'objectif de former, à l'issue, un réseau de transport collectif urbain maillé. Ainsi par la géométrie de leur tracé, les nouvelles lignes présentent de nombreuses connexions avec les lignes de métro et de tramway existantes ainsi que des connexions entre elles. C'est notamment le cas entre la ligne du tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne avec la ligne BHNS Lille - Villeneuve d'Ascq ou avec la ligne 1 du métro desservant toutes les deux la place de la République. Ces nouvelles lignes jouent ainsi un rôle de desserte directe du corridor de leur itinéraire mais également un rôle de desserte d'un segment d'un réseau maillé constitué d'autres lignes et modes de transport. À l'échelle locale, les lignes de métro, tramway et de BHNS sont complétées par un réseau de lignes de bus. À l'horizon des mises en service des nouvelles lignes de tramway et de BHNS, une réflexion sera menée afin de réorganiser le réseau bus, dans une vision de rabattement vers les lignes structurantes et de complémentarité du maillage. Argument 10. Le tracé Leclerc qui se prolonge rue d'Ypres permet une connexion « idéale » à l'ancienne voie ferrée vers Comines au passage à niveau de Marquette. Dans une deuxième phase, cela permettrait d'assurer un service avec deux branches, une branche avec un terminus à Wambrechies (avec par exemple une fréquence de 6 minutes en Heure de Pointe) et une branche vers Comines (fréquence de 15 minutes en HP) et donc un tronc commun à partir du PN de Marquette vers Lille (fréquence de 4 minutes en HP). Concernant le devenir de la ligne Lille-Comines (pour la partie de Wambrechies à Comines), la MEL définira avec la Région, la SNCF et les communes concernées un projet, une organisation et un financement. Une solution en mode routier semble dans tous les cas la plus adaptée au potentiel de fréquentation (300 voyages/jour en 2019 et un prévisionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour) pour un tracé de plus de 11km. La localisation du terminus du tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne à l'ancienne halte ferroviaire de Wambrechies pourrait notamment permettre la connexion entre le tramway et un projet de transport empruntant tout ou partie de l'emprise de l'ancienne ligne TER Lille-Comines. En complément de la desserte transport en commun, la Métropole Européenne de Lille approfondira, dans la suite des études, l'intérêt de développer le rabattement tant automobile que bus et cycles et d'implanter des zones de stationnements en des points stratégiques des tracés. À noter que si le tracé par la rue du Général Leclerc intercepte la voie ferrée au « PN Marquette », le tracé par Sadi Carnot / Felix Faure est à 40m de la voie ferrée au carrefour Felix Faure # Decauville sans difficulté pour se connecter vers le nord.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
			Argument 11. Le tracé Leclerc permet de desservir les Grands Moulins par la rue Pasteur. Cette rue est relativement étroite mais la gestion des circulations (mise en sens unique avec le passage du tramway) est moins pénalisante que rue Carnot, car il existe d'autres transversales (rue de l'Humanité et rue Saint-Venant en particulier) qui évitent de longs détours." Toute modification du plan de circulation liée au projet de tramway sera proposée en analysant l'impact sur la circulation du quartier et en proposant des solutions de report alternatives. La facilité d'accessibilité automobile ne saurait néanmoins être le critère prépondérant dans la conception de la ville de demain que dessinent ces projets de nouvelles lignes de transport. Elles permettent d'offrir une véritable alternative à l'automobile individuelle, et de répondre aux problématiques financières et environnementales liées à son usage. Elles s'inscrivent en cohérence avec les objectifs portés par les différentes politiques de la Métropole Européenne de Lille de diminuer la part modale de la voiture individuelle, traduites notamment au travers de son Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) et de son Plan de Mobilité (PDU et projet de PDM). L'objectif ainsi affiché dans le PDM est d'inverser la tendance actuelle avec un objectif d'usage des transports collectifs à 20% et du vélo à 8%, et de réduction de la voiture à 40%, à horizon 2035. Concrètement, avec le maintien de l'usage de la voiture actuelle, ce sont près de 350 000 à 400 000 déplacements quotidiens supplémentaires en voiture (+10 à 12% par rapport à la situation actuelle), à l'horizon 2035, que le cœur de la Métropole devrait absorber. Cette croissance du flux automobile induirait un cercle vicieux qui complexifierait les déplacements au sein de la métropole. Elle augmenterait les embouteillages, la pollution, les nuisances, et toujours plus d'espace public serait dédié à l'automobile. Or en moyenne, dans nos villes, la voiture occupe actuellement 80 % de l'espace public pour la circulation et le stationnement. Ces projets de nouvelles lignes de transport favorisent ainsi la diminution du recours à la voiture individuelle. Ces politiques de réduction de la part modale du véhicule particulier, portées notamment par le plan de mobilité, auront progressivement un impact sur le taux de motorisation des ménages. La pression sur les besoins d'espaces de circulation et de stationnement devrait ainsi diminuer dans le temps au profit d'autres usages de la voirie (marche à pied, vélos, aménagement paysager) rendant l'espace public plus agréable et praticable pour le plus grand nombre. Ainsi dans la perspective de l'arrivée de ces nouvelles lignes, la réflexion sur le partage de l'espace public doit d'ores et déjà prendre en compte ces changements de pratiques de mobilité.
Le tracé et les variantes	Pourquoi oublier la desserte de l'Université Catholique ?	Tout d'abord Bravo à nos élus des années 70 qui ont osé la création du VAL et sa technologie révolutionnaire. Aujourd'hui tous les métropolitains peuvent être fiers des décisions prises il y a 50 ans. Mais une grosse erreur fut commise à l'époque lors du choix du tracé de la ligne n°2 : la desserte de l'Université Catholique a été oubliée, et la ligne passe au large (boulevard Montebello). Alors au moment de lancer une nouvelle ligne de tramway, ne refaisons pas la même erreur : l'Université Catholique affiche cette année un effectif de 35000 étudiants. Il suffit de passer sur le site du boulevard Vauban aux heures de pointe, par exemple à midi lorsque tous les étudiants sont sortis de cours, pour se rendre compte de la foule présente en ce lieu desservi seulement par une ligne de bus. Alors il est impératif de faire passer le futur tramway sur ce boulevard Vauban, une artère bien large qui s'y prête parfaitement. Le trafic de la ligne de tramway sera alors bien supérieur à celui du tracé proposé par les boulevards de contournement. Soyons audacieux, et réalistes. Nos enfants nous en saurons gré. Autrement BRAVO à ces projets de nouvelles lignes de tramway : on n'a que trop tardé, et rien fait dans notre métropole depuis 30 ans. Regardons simplement ce qui s'est fait pendant ce temps dans de nombreuses villes françaises que l'arrivée du tramway a métamorphosées : Valenciennes, Brest, Angers, Nantes, Tours, Strasbourg, Reims, Dijon, Besançon, Orléans, Clermont-Ferrand, Bordeaux, Montpellier, Nice, Toulouse, Lyon, Marseille, etc. Bougeons-nous à Lille Métropole !	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution et avons pris note de votre avis concernant le tracé dans la ville de Lille. Ces éléments alimenteront le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Le campus de l'Université Catholique de Lille regroupe plusieurs établissements géographiques. Le tracé proposé dans la concertation emprunte le boulevard Vauban, la rue Solférino, l'avenue Léon Jouhaux ainsi que les boulavards de Lorraine et Moselle. Son aire d'attractivité présentée dans le dossier de concertation permet de desservir les établissements universitaires du secteur.
Le projet	Tracé en Y et fréquence	Un tracé en forme de Y (comme l'autre tramway) avec une fréquence Wambrechies Saint andré de 3 min puis 6 min sur le tracé Lille europe d'un côté et Porte des Postes de l'autre.	Bonjour Nous vous remercions de votre contribution. Les exploitations possibles ne sont pas à ce jour arrêtées et nous prenons note de votre proposition. Les études de conception détaillées permettront d'approfondir la pertinence des différents scénarios au regard de l'exploitation globale du réseau métropolitain. Dans tous les cas, la Métropole Européenne de Lille intègre dans la conception du projet la réalisation d'une infrastructure et d'un plan de voies offrant des possibilités d'évolution de l'exploitation dans le temps pour s'adapter aux possibles changements de mobilité, de desserte ou de développement du réseau.
Le tracé et les variantes	Trace et Variantes	La variante Terminus Wambrechies Foch semble plus adaptée à la situation de la rue obert .En effet la largeur de rue va impacter gravement les possibilités de stationnement pour les riverains. Par ailleurs tous les efforts d'enfouissement de réseaux seront réduits à néant par l'adjonction de nouveaux pylônes et réseaux électriques. Le terminus Foch laissera le centre ville tout-a-fait accessible. Enfin le parc de Robersart resterai hors d'une forme de défiguration. Ce moyen de transport est intéressant, mais pas à n'importe quel prix, que ce soit financier ou bien sur social et environnemental.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative aux variantes de tracé dans le secteur de Wambrechies qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
Le tracé et les variantes	Tracé Wambrechies / rue foch	Le passage par la rue foch permet de desservir les infrastructures sportives et aussi les habitations collectives autour. Cela permet aussi une circulation plus fluide en sortie de rocade que de faire passer le tram par l'avenue saint pierre. La rue foche n'est que peu empruntée par les habitant et aucune habitation n'as besoin d'accès à l'ensemble de la rue. Dans l'idée il est préférable de faire passer le tram par ce tracé et d'éviter de saturer d'avantage la rue d'ypres et la rue obert par ce type d'infrastructure.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative aux variantes de tracé dans le secteur de Wambrechies qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Tramway à Wambrechies	Faire passer le tramway dans le centre de Wambrechies, rue Obert, est un non-sens. En effet, le centre ville est déjà très encombré à certaines heures de la journée. Ajouter les travaux de construction de la ligne de tram, puis le passage de ce dernier à cet endroit congestionnerait la ville, qui n'en a pas besoin. Pourquoi ne pas utiliser l'ancienne ligne de chemin de fer Lille - Comines. Cela aurait l'avantage de faire circuler le tram en site propre. De plus, ce tracé permettrait de prolonger la ligne jusque Quesnoy, Deulémont et Comines, villes qui sont en demande.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative aux variantes de tracé dans le secteur de Wambrechies qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Concernant le devenir de la ligne Lille-Comines, la MEL définira avec la Région, la SNCF et les communes concernées un projet, une organisation et un financement. Une solution en mode routier semble dans tous les cas la plus adaptée au potentiel de fréquentation (300 voyages/jour en 2019 et un prévisionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimums des 35 000 voyages/jour pour envisager l'opportunité d'un mode tramway).
Le tracé et les variantes	Schéma directeur des transports de la MEL	Contribution recueillie via la boîte mail (le 03/04/2022) participationcitoyenne@lillemetropole.fr Les LAMBERSARTOIS sont les oubliés de ce plan directeur. Le TRAM doit passer par LAMBERSART et aussi mettre en œuvre des TROLLEYS BUS, moins contraignants en infrastructure .	Bonjour, Les quatre projets soumis à concertation sont issus des liaisons actées dans la délibération du Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) du 28 juin 2019. Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT. La ville de Lambersart est actuellement desservie par la ligne 2 du métro ainsi que par les lignes de bus 10, 51, 76 et C03. Par ailleurs, le Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) prévoit, à travers le projet de liaison R, la création d'une nouvelle ligne de bus d'un niveau liane optimisée en rocade depuis Lomme en pssant par Lambersart et Saint-André-lez-Lille. Enfin, par son passage à Pont Royal, la nouvelle ligne de tramway passera à proximité du quartier canon d'or.
	Ligne de Tramway axe Nord	Je peux comprendre que la ligne de tramway ne puisse être réalisée immédiatement jusqu'à Comines. Cependant, cette position avait clairement été évoquée lors du débat au moment du vote du SDIT sous le mandat précédent. Cette ligne jusqu'à Comines a fait l'objet d'une étude réalisée par la Région à laquelle la MEL et les communes concernées étaient associées. Dans le choix du terminus à Wambrechies, il ne faudrait pas compromettre la possibilité de poursuivre à l'avenir cette ligne jusqu'à Comines en utilisant l'emprise de l'ancienne voie SNCF Lille – Comines. Il est nécessaire d'envisager une réutilisation intelligente de la voie ferrée qui est un atout pour développer un mode de transport en site propre et une voie cyclable pour désengorger la Vallée de la Lys aujourd'hui très mal desservie. En cela, je soutiens la position des communes de Quesnoy s/ Deûle, Deûlémont, Verlinghem, Comines et Wervicq Sud. Jacques HOUSSIN Conseiller Départemental du canton de Lambersart	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative aux variantes de tracé dans le secteur de Wambrechies qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Concernant le devenir de la ligne Lille-Comines, la MEL définira avec la Région, la SNCF et les communes concernées un projet, une organisation et un financement. Une solution en mode routier semble dans tous les cas la plus adaptée au potentiel de fréquentation (300 voyages/jour en 2019 et un prévisionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimums des 35 000 voyages/jour pour envisager l'opportunité d'un mode tramway).
Le tracé et les variantes	Concertation préalable sdit	Contribution recueillie via la boîte mail (le 03/04/2022) participationcitoyenne@lillemetropole.fr Je me permets de déposer en pièce jointe un PDF que j'ai rédigé afin de donner mon avis sur le SDIT, en particulier les tramways. Je vous remercie de prendre en compte mes observations.	Bonjour, Merci pour votre contribution qui viendra alimenter le bilan de concertation.
	Observations sur le tracé	Des grands oubliés ! Une partie du Nord et une partie du Nord Ouest. 1)Je propose à partir de la gare de Wambrechies et en collaboration avec la REGION de continuer le tracé sur l'ancienne ligne SNCF jusqu'à Comines Gare. 2) au niveau de la halte du Vert Galant en desservant les communes de Verlinghem et Lompret, de rejoindre la Gare de Pérenchies (Pôle d'échanges prévu au SDAU de 2000) puis terminus à proximité de la Station Saint Philibert à Lomme. Ces deux tracés permettraient d'améliorer la mobilité des habitants des communes de Deûlémont et de l'Amentièrois, et de supprimer de nombreux bus une bonne mesure pour l'écologie.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative aux variantes de tracé dans le secteur de Wambrechies qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Concernant le devenir de la ligne Lille-Comines, la MEL définira avec la Région, la SNCF et les communes concernées un projet, une organisation et un financement. Une solution en mode routier semble dans tous les cas la plus adaptée au potentiel de fréquentation (300 voyages/jour en 2019 et un prévisionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimums des 35 000 voyages/jour pour envisager l'opportunité d'un mode tramway).

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le projet	SDIT – contributions concertation publique par Citéo, médiation et facilitation	L'aménagement des 2 lignes de Tramway et des 2 lignes de BHNS s'inscrivent dans un projet métropolitain ambitieux visant le développement des infrastructures et offres de services de mobilités associées. Pour que les projets répondent DURABLEMENT aux 4 enjeux majeurs affichés : -Un projet de mobilité : développer et promouvoir l'intermodalité, le maillage territorial et la complémentarité des infrastructures et offres de mobilités, -Un projet d'aménagement urbain : améliorer le cadre de vie et favoriser l'attractivité territoriale, -Un projet social : rendre accessible l'offre de mobilités, développer la desserte de zones enclavées/en QPV/NPNRU…, -Un projet environnemental : développer des modes de transports plus respectueux de l'environnement, …. leur déploiement doit être source d'innovations ambitieuses dans l'accompagnement de bonne fin. Les grands travaux de réaménagements de l'espace urbain/public de ce type ont un impact indéniable sur les habitants au sens large et leur cadre de vie, et ce, durant toute la durée de déroulement du projet : ?avant (concertation/phase études de faisabilité tracés) : inquiétudes, questionnements quant au bien-fondé du projet, ses impacts, la durée des travaux, les conséquences sur le cadre de vie, … ?pendant (travaux d'aménagement) : inquiétudes, questionnements, mécontentement quant aux désagréments causés par les travaux (poussière, bruit, accessibilité, retards, aléas, etc…) ?après (exploitation du réseau et nouveaux usages): questionnements quant aux nouveaux équipements, liaison avec les autres moyens de transports + accompagnement des usagers sur leur mobilité et comment réduire l'utilisation de la voiture individuelle, etc… Ces grands travaux sont des projets de long terme et les marchés doivent intégrer un accompagnement ambitieux inclusif, tant à la mise en œuvre qu'à l'usage. D'expériences, un accompagnement à plusieurs niveaux est nécessaire pour leur réussite, pour toutes les parties prenantes / acteurs du projet : les habitants, l'AMO et les entreprises du BTP en charge des travaux d'aménagement et d'exploitation des réseaux, l'AMO-COM, les collectivités, les associations diverses, etc…. et cet accompagnement doit intégrer des enjeux RSE forts en termes d'emploi, de mesures partagées d'impacts, d'amélioration en termes de mobilités et d'environnement… Cet accompagnement aux changements doit porter sur au moins 2 volets : -Un volet/accompagnement AMO « infrastructures » : accompagner les habitants / commerçants / riverains, sur l'acceptabilité des travaux, par un service d'information et de communication de proximité, mobilisant des agents de proximité sur le terrain, en relation avec les parties prenantes des territoires concernés par les tracés, -Un volet/accompagnement AMU « usages » : post-travaux, accompagner les acteurs au meilleur usage des nouveaux équipements / offres de mobilité. En effet, un dispositif d'information et de communication de proximité ambitieux, c'est la voix, les oreilles et le cœur du projet. C'est le bras	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution. La MEL est pleinement conscience des enjeux liés à la communication et à l'accompagnement au changement. Elle mettra en œuvre les outils et actions nécessaires pour pouvoir répondre à ces enjeux.
Le projet	Tramway Aéroport de Lille	Bonsoir, Je me permets de vous contacter car je ne comprends pas pourquoi vous ne proposez pas de tramway concernant le tracé pour aéroport de Lille? Le site est très mal desservi par les bus, à part la navette qui coûte cher et la ligne 68. Il faudrait trouver des solutions pour que les autres communes de la métropole (Roubaix, Tourcoing, Wattrelos ..) puisse avoir un accès direct (ligne direct +tramway) sans devoir prendre le métro+bus car il y a un projet d'agrandissement de prévu. Cordialement,	Bonjour, Les projets de tramway soumis à concertation sont issus des liaisons actées dans le Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) de la métropole. Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT, adoptée à l'unanimité lors du Conseil Métropolitain du 28 juin 2019. En plus de la navette directe toutes les heures par autocar au départ de Lille Flandres (tarif 10€ Aller / Retour, trajet en 20 minutes suivant les conditions de trafic), la desserte de l'aéroport est également déjà assurée aujourd'hui par la ligne de bus 68 Ilévia depuis le métro 4 cantons avec une fréquence de 20 à 30 minutes en heures de pointe (trajet en 17 minutes).
Le matériel roulant et les services en ligne et/ou en station	Nuisances sonores et vibrations	Bonjour Je suis habitant de Wattignies et serais directement impacté par le tramway, résidant rue du Général De Gaulle. Nous souhaiterions avoir des éléments de réponse quant à la gestion des nuisances directement générées par le Tramway (bruit et vibrations). Pourriez-vous m'indiquer quelles mesures sont envisagées pour limiter tout désagrément lié aux infrastructures, au vu des remarques et plaintes déposés par des habitants concernés par ailleurs par des projets similaires (Caen, Montpellier, …) ? Merci	Bonjour, Sur les nouvelles lignes de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), sera déployé un matériel roulant moderne disposant des derniers développements technologiques en termes de confort pour les usagers et de réduction des nuisances sonores. Un tramway moderne fait moins de bruit sur un tracé rectiligne qu'environ 3 voitures alors même qu'il peut théoriquement en remplacer près de 150. Par ailleurs, dans la conception des projets, toutes les dispositions techniques sont prises pour limiter le bruit et surtout les vibrations engendrées par le passage du tramway : tracé majoritairement rectiligne, traitement particulier du rail, pose de la voie sur dalle flottante à proximité des façades par interposition entre la dalle supportant les rails et le sol d'un matériau résilient réduisant considérablement la transmission des vibrations. Cette attention se poursuit en phase exploitation par un entretien rigoureux du rail et des roues pour limiter les effets du contact rail-roues.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
L'aménagement de l'espace public	Réussir le futur Tramway de Lille	Réussir le futur tramway de Lille Violette Spillebout et les élus Faire Respirer Lille font leurs propositions Les habitants ont jusqu'au 05 avril prochain pour donner leur avis sur les futures lignes de bus et de tramway en métropole lilloise. Sur le tracé du tramway, la position de Violette Spillebout est claire : ne pas le faire passer par le centre-ville est une erreur (Faire Respirer Lille avait proposé une alternative en 2019, permettant de passer à la fois par le centre et par Lille-Sud). Dans leur seconde contribution, sous forme de lettre ouverte au Président de la MEL et à la maire de Lille, les élus vont plus loin en proposant une autre méthode de travail. « Quand comptez-vous donner aux citoyens un calendrier plus réaliste ? » Pour les élus, la faisabilité du projet demeure floue. Des chantiers majeurs pour permettre au futur tram de traverser la Deûle, l'A25, les Portes des Postes et d'Arras rendent « peu crédible le calendrier annoncé ». On ne sait pas non plus laquelle des deux lignes prévues est prioritaire et sera donc construite en premier. « Quid des commerces existants ? Des entreprises ? Des habitants ? Des services ? » Quand on construit un tramway ou des lignes de bus « à haut niveau de service », on n'est pas sous terre, comme lorsqu'on construit une nouvelle ligne de métro. On touche à la vie dans l'espace public, le long des axes : un aspect oublié du projet tel qu'il est présenté aujourd'hui. Par exemple, « des rues seront demain trop étroites pour supporter à la fois le tram et les voitures ». Or, « la ville est aujourd'hui, quoi qu'on en pense, largement structurée autour de la voiture. Donc, « si l'on veut que ce plan de restructuration de la ville que vous nous proposez soit un succès, il faut l'adhésion des citoyens concernés ». Les élus proposent donc une méthode de travail qui a fait ses preuves pour dépasser « ces réticences bien naturelles » : les « contrats d'axe » En associant sur toute la durée du projet toutes les parties prenantes, les contrats d'axe ont fait leurs preuves dans d'autres villes, comme à Grenoble pour la ligne E du Tramway, ou en Ile de France pour l'extension de la ligne 11 du métro. Une lettre ouverte qui se conclut par le souhait de voir réussir le projet malgré les désaccords sur le tracé.	Bonjour, Nous vous remercions pour cette contribution qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation au mois de juin.
		Des réseaux de tramway existent dans 29 agglomérations françaises. Mis à part le Mongy à Lille, le tramway toulousain et le tramway périphérique à Paris, ces réseaux traversent le centre-ville des agglomérations. Ble centre-ville de Lille n'étant desservi que par la ligne 1 du métro (la ligne 2 étant largement périphérique), il nous semble que le futur projet ne peut se permettre le luxe d'éviter le centre. Voici nos arguments et notre proposition alternative de tracé : 1/ Éviter la rupture de charge La rupture de charge, ce qu'on appelle plus communément « un changement », est l'un des freins majeur à la prise des transports en commun pour les usagers. Nous nous opposons donc à la logique de « rabattage » vers le métro du projet actuel. Si le système de « rabattage » des bus vers le métro (mode de transport léger vers un mode de transport lourd) qui occasionne un changement est un incontournable des schémas directeurs de transport, cela ne nous semble pas pertinent ici. Le tramway étant également un mode de transport lourd, il se suffit à lui-même. 2/ Faire passer le tramway dans les zones les plus denses et les plus attractives Le tracé du projet actuel a pour principal défaut de contourner le centre-ville en passant par des zones peu denses et qui ne pourront pas le devenir : - le tramway longe le port fluvial sur 2km en passant par le boulevard de la Moselle, le boulevard de la Lorraine et l'Avenue Léon Jouhaux. - le tramway contourne le Vieux-Lille sur 3km en passant par le boulevard Robert Schuman. Sur ces 3 km presque aucuns logements, ni lieux de travail ni zones de loisirs ne sont desservis ! C'est ainsi que le contournement de Lille par les périphéries Est et Nord donne 5km de tramway très peu utiles. Au contraire, passer par le centre-ville (Cf proposition de tracé alternatif ci-dessous) permet de desservir des zones très densément peuplés, de nombreux lieux de travail et d'études (en particulier l'Université Catholique de Lille et ses Grandes Écoles qui représentent 40 000 étudiants), ainsi que des lieux de loisirs (rues piétonnes, Palais des Beaux Arts, Théâtre Sébastopol, Secteur Massena Solférino, Saint Sauveur). Une ligne de tramway pourrait également desservir le boulevard Victor Hugo. En effet ce secteur de Lille (La partie Est de Wazemmes et la partie Ouest de Moulins) est très mal desservi en mode de transport lourd. Enfin, le projet d'urbanisme de la friche Saint-Sauveur, bien qu'à l'arrêt pour le moment, densifiera encore un peu plus ce secteur. Si la possibilité d'ouvrir une nouvelle station de métro sur la ligne 2 entre Lille-Grand Palais et la Porte de Valenciennes pourra répondre à certains besoins du côté Est de la friche, le passage d'un tramway sur le boulevard JB Lebas serait intéressant également côté ouest. 3/ Des boulevards intérieurs taillés pour le tramway Lille à la chance de posséder des boulevards intérieurs très larges et qui traversent la ville de part en part : Vauban, Liberté, Victor Hugo, Bigo Danel, JB Lebas et Montebello. Ces boulevards de 2x2 voies de circulation sont déjà tous pourvus de voies réservées pour les bus. Ainsi le remplacement de ces voies pour bus par un tramway en site propre se ferait sans encombre pour la circulation des voitures individuelles. Le passage du tramway sur ces boulevards permettrait de conserver les autres usages actuels de la route (piétons, vélo, stationnement et circulation automobile). 4/ Une interconnexion renforcée Aujourd'hui, la ligne 1 du métro est le seul mode de transport lourd à desservir le centre-ville de Lille (Rihour, République, Gambetta). Le passage du tramway par le boulevard de la Liberté permettrait de créer une interconnexion à République, créant ainsi un nouveau pôle majeur au coeur de la ville. L'interconnexion prévue dans le projet actuelle à la station Port de Lille serait déplacée à la station Cormontaigne. Cette station nous semble plus intéressante car plus centrale et plus dynamique (plus grand nombre de voyageurs/jour). Une interconnexion pourra être maintenue à la station Porte des Postes pour une des deux lignes de tramway (Cf proposition de tracé alternatif). Tracé alternatif passant par le centre-ville Ce tracé est une proposition qui correspond à l'ensemble des arguments ci-dessus. Il serait exploité par 2 lignes. La ligne A, en rouge, relierait la branche ouest vers la gare Lille Flandres et la ligne B, en bleue, relierait la branche sud à la branche nord du projet actuel. Ce tracé alternatif ne représente pas un surcoût pour le projet car il se fait avec un nombre de Km équivalent au projet actuel.	

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Proposition 1 : Faire passer le tramway dans le centre-ville de Lille	Ligne A Tracé : Place Tacq -> Rue d'Isly -> Bd Bigo Danel -> Bd Vauban -> Bd Liberté -> Rue du Molinel -> Lille Flandres Arrêts possibles : Place Tacq / (Rue d'Isly) / Cormontaigne / Colbert / Université Catholique / Citadelle / Nationale / République / Lille Flandres Les avantages : 1/ Relier directement la branche ouest au centre-ville de manière rapide grâce à un tracé rectiligne. 2/ Gain de 1km de voie entre Place Tacq et Vauban par rapport au tracé longeant le port et la Deule. 3/ Grands Pôles d'activités desservis Difficultés possibles : Le passage rue d'Isly pourrait soulever quelques remarques, cependant notons que la largeur de la rue d'Isly est au moins identique si ce n'est supérieur à celle des rues le long de la branche ouest, en particulier à Haubourdin. Si le tramway peut se faire dans ses rues qui ont pourtant un plus fort trafic routier, pourquoi ne pourrait-il pas se faire dans la rue d'Isly ? Afin de justifier auprès des riverains un passage dans la rue d'Isly, une station intermédiaire pourrait être envisagée entre Place Tacq et Cormontaigne. Le boulevard de Metz n'est plus desservi directement MAIS avec les stations Porte des Postes à l'ouest et Place Tacq à l'est, la totalité du quartier est à moins de 500m d'une station de tramway ou de métro. Ligne B Tracé : Porte d'Arras -> Bd Strasbourg -> Porte des Postes -> Bd Victor Hugo -> Bd JB Lebas -> Bd Liberté -> Esplanade Stations Possibles : Porte d'Arras / Porte des Postes / Artois / Solférino / JB Lebas / République / Nationale / Citadelle / Lieutenant Colpin / Magasin Les avantages : 1/ Relier directement la branche sud au centre-ville. 2/ Maintien de l'interconnexion à Porte des Postes 3/ Usage du Bd Victor Hugo pour desservir une partie des quartiers Moulins et Wazemmes qui manque d'infrastructures de transport lourd 4/ Désenclavement de ces quartiers 5/ Passage par JB Lebas en prévision de la future urbanisation de la friche Saint Sauveur" Les difficultés /inconvénients : Le tracé de cette ligne est moins rectiligne que celui de la ligne A car il fait un décroché vers la Porte des Postes. Cela semble nécessaire au vu de la largeur de la rue d'Arras et pour maintenir l'interconnexion à Porte des Postes.	Bonjour, Nous vous remercions de votre soutien au projet. Cette contribution alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
Le tracé et les variantes	Proposition 2 : Faire du terminus de la branche ouest la porte d'entrée des weppes	Proposition rédigée au nom du groupe Décidez pour Loos Bien que plus coûteux car nécessitant de passer sous les voies ferrées, le scénario avec un terminus de la branche ouest à Hallennes- lez-Haubourdin au niveau de la RN41 à notre faveur. En effet, cela permettrait de créer non seulement un parking relais au niveau de la sortie de la RN41 mais également de créer un réseau de bus venant des Weppes qui se rabattrait sur le futur tramway. Les weppes sont en effet en forte dynamique et nous devons répondre aux besoins des populations qui s'y installent en proposant des infrastructures de transport sans quoi il faut craindre une augmentation significative du nombre de voiture sur les routes dans ce secteur. Enfin, notons que l'emplacement du terminus au Parc à Haubourdin dans le tracé de référence ne permet pas de créer ce parking relais, ni des lignes de bus intéressantes au vu de son enclavement.	Bonjour, Nous vous remercions de votre soutien au projet. Cette contribution alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
Le tracé et les variantes	Proposition 3 : Un tram-train vers Comines depuis le terminus de la branche Nord	Proposition rédigée au nom du groupe Décidez Pour Loos Le terminus de la branche nord pourrait se connecter à l'ancienne voie ferrée reliant Wambrechies à Comines après avoir traversé le centre-ville de Wambrechies. Cela permettrait la création d'un tram-train pour desservir les villes du Quesnoy-sur-Deule (7 000 habitants) et de Comines (12 000 habitants). Une ligne de bus à Haut Niveau de Service pourrait alors efficacement amener des voyageurs vers le terminus de Comines depuis les villes de Wervicq Sud (5 500 hab.), Bousbecques (5 000 hab.), Linselles (8 000 hab.) et Halluin (20 000 hab.).	Bonjour, Nous vous remercions de votre soutien au projet. Cette contribution alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
Le tracé et les variantes	Proposition 4 : Se laisser la possibilité d'un prolongement vers La Madeleine	Proposition rédigée au nom du groupe Décidez Pour Loos La ligne A que nous appelons de nos voeux dans notre tracé alternatif serait pour le moment terminus à la Gare Lille Flandres. Cependant, cela laisse la porte ouverte à un futur prolongement vers La Madeleine en passant par la rue du Général de Gaulle.Une interconnexion avec la gare TER de La Madeleine serait intéressante, surtout si un projet de RER métropolitain voit le jour.	Bonjour, Nous vous remercions de votre soutien au projet. Cette contribution alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Terminus Hallennes et passerelle piéton-vélo	Je prends connaissance avec intérêt mais aussi avec quelque inquiétude du projet de tramway sur la section Lille-Hallennes. Je rejoins les préconisations de l'ADAV qui mettent en avant la nécessaire complémentarité entre les modes de transport. Je constate qu'il y a deux projets. 1) Un projet dont le terminus se situe dans le quartier du Parc à Haubourdin. C'est selon moi une erreur car les automobilistes ne pourront pas y accéder aisément (importance de la circulation, bouchons, écoles, quartier enclavé entre la Deûle, l'autoroute A 25 et la voie ferrée !). Or prendre en compte la complémentarité voiture/ tramway est essentiel pour diminuer la circulation automobile urbaine et périurbaine. En outre l'accès des cyclistes venant des Weppes au quartier de l'Europe nécessite d'emprunter des fragments d'itinéraires dangereux. 2) Un projet dont le terminus se situe à Hallennes lez Haubourdin, jusqu'à la RN 41 Ce projet me parait de loin le meilleur : il permettrait la desserte de la zone d'activités d'Hallennes, et surtout, il pourrait délester aisément la RN 41 saturée aux heures de pointe. Je préconise la création d'une passerelle piétons-vélos au droit de l'entreprise François-pneus, ainsi que la création de deux parking relais (vélos et autos) : un au Nord de la RN 41, l'autre au sud. Pourquoi deux parkings relais ? Pour éviter aux automobilistes des petits villages des Weppes d'être englués dans l'échangeur d'Hallennes ! : ils déposeraient leur voiture dans le parking relais, emprunteraient la passerelle au-dessus de la RN 41 et rejoindraient à pied le terminus de tramway : ils gagneraient un temps fou par rapport aux automobilistes englués dans les bouchons ! En outre cette passerelle permettrait aux cyclistes d'éviter l'échangeur, très dangereux et complèterait le réseau cyclable comportant une piste cyclable bien jalonnée le long de la RN 41 et la piste cyclable de l'ex RD 207. Certes, le franchissement de la voie-ferrée (à la halte d'Hallennes) est complexe à traiter, mais c'est la seule solution pour permettre aux automobilistes des villages d'abandonner la voiture. Sinon, le tramway remplacera juste la ligne de bus à haut niveau de service. Ce sera certes un progrès, mais relativement limité au vu des investissement consentis ! 3) En ce qui concerne la cohabitation vélos-tramway Cela sera assurément un autre point délicat : la RD 941 n'est pas suffisamment large pour permettre une cohabitation optimale piétons/vélos/autos/tramways. Il sera donc essentiel de valoriser les itinéraires parallèles à la RD 941, et de diriger les cyclistes vers ces axes : il existe déjà une voie verte entre Haubourdin et Lille qui démarre au droit de la mairie d'Haubourdin par le mail du bon pêcheur. On peut améliorer et valoriser une autre voie cyclable qui longe peu ou prou la voie ferrée Haubourdin- Lille sud. Enfin, la préconisation de la variante d'exploitation vers Porte des Postes parait être la plus judicieuse.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative à la variante d'extension de tracé sur Hallennes-lez-Haubourdin et la desserte, via le rabattement, des communes au-delà qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
Le tracé et les variantes	Le tram passant dans le quartier Gare de St André	L'association « Gare à Caby » se sent concernée par la concertation MEL engagée au sujet du SDIT. Nous voyons les avantages de la modification des dessertes de transport ; l'arrivée du tramway, si son tracé est bien pensé, sera une amélioration intéressante pour réduire la circulation automobile et limiter la pollution de la circulation. Nous avons participé aux deux ateliers de concertation Bords de Deûle « entrée de ville », organisée par la MEL à Saint André. Nous espérons que la concertation SDIT prendra en compte les choix et préconisations qui ont été formulés par les groupes de travail de ces ateliers. Il serait dommage qu'il n'y ait pas de mise en commun de ces deux consultations qui se succèdent à quelques semaines d'écart. Ainsi, nous prenons ci-dessous ce que nous avons déjà dit lors de cette concertation « entrée de ville ». Concernant le tramway, nous ne sommes pas d'accord pour que deux stations de tramway soient implantées à Faidherbe et à Gare St-André, puisque ces deux points ne sont distants que de quelques centaines de mètres. Nous préconisons une unique station dans notre quartier : un arrêt « Gare St André » qui serait implanté au niveau du futur carrefour garage Dalkia/Pont de La Madeleine, ce qui créerait un point d'interconnexion, avantageux et à proximité de la gare SNCF. Nous ne pensons pas avantageux de faire traverser la Deûle au tramway par le doublement du pont de TGV. Monter -ou descendre- "la rampe d'accès d'une longueur de 100 mètres", obligatoirement en arc de cercle, complexifierait les accès en entrée de ville. Cela risquerait de causer la destruction de l'espace vert protégé dans l'OAP, situé près du rond-point d'entrée de ville. Doubler le pont au niveau de l'écluse de la citadelle, de manière à desservir Lambersart avec un arrêt du côté de Pont Royal nous paraît plus efficace. Cela permettrait de désenclaver le quartier Pont-Royal et de desservir de façon intéressante l'entrée de Lambersart, ville laissée pour l'instant à l'écart de ce projet. En marge du projet tramway, dans un quartier déjà saturé au niveau circulation urbaine, il nous paraît important d'anticiper des stationnements suffisants de manière à éviter que les gens ne se garent dans les rues adjacentes, comme des parkings relais, des garages à vélo, ... Plusieurs secteurs nous paraissent envisageables : au niveau de l'ancien garage Dalkia, sur les terrains actuellement occupés par l'entreprise Claisse, et rue De Lattre de Tassigny, le long de la voie ferrée.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative au tracé sur Saint-André-lez-Lille et au passage par Pont Royal avec le souhait d'ajouter d'une station pour desservir le quartier Canon d'Or et à l'organisation du stationnement qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Contre la variante de franchissement de la Deûle à proximité du pont TGV à Saint André	Il est proposé une variante pour le passage de la Deûle en créant un ouvrage à proximité et le long du pont TGV qui surplombe le rond point d'entrée de ville à Saint-André donnant accès à la rue de la Gare, la rue de Lille et la rue Noiret. Cette variante relierait la station Faidherbe à la station Deûle sur le trajet vers les gares. Compte tenu de la typologie des lieux, il faudra une rampe d'accès au nouveau pont qui devra couvrir un arc de cercle suffisamment ample pour faire monter ou descendre une rame de plusieurs voitures. Les travaux nécessaires pour réaliser cette rampe d'accès auraient un sérieux impact sur les aménagements d'entrée de ville définis dans le cadre des ateliers Bords de Deûle - Entrée de Ville. Il y a un risque de causer la destruction de l'espace vert situé près du rond-point d'entrée de ville et protégé par l'OAP Caby et en tout cas une certitude de compliquer l'accès à la rue de la Gare. Le tracé de référence qui double le pont routier au niveau de l'écluse du Grand Carré est plus pertinent. En créant un arrêt du côté de Pont Royal on pourrait désenclaver le quartier Pont-Royal Saint-André/Lambersart et desservir de façon intéressante l'entrée du Canon d'Or à Lambersart, ville laissée pour l'instant à l'écart du projet tramway.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative au tracé sur Saint-André-lez-Lille et au passage par Pont Royal avec le souhait d'ajouter d'une station pour desservir le quartier Canon d'Or qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
	Gestion de l'accès au terminus Tramway Haubourdin ou Hallennes lez Haubourdin	La ligne la plus proche des Weppes est le projet tramway passant par Lille Porte des postes et allant jusqu'à Haubourdin ou Hallennes-lez-Haubourdin (Lille et sa couronne). La 1ère option s'arrête au quartier le Parc à Haubourdin. Nous percevons mal les accès en voiture sur ce terminus. Quelles seront les parking relais depuis ce point ? Cette variante risque de ne desservir que les habitants du quartier (et non ceux des Weppes et des communes voisines), sans venir diminuer le trafic du secteur Ouest ou Sud Ouest de Lille : depuis la RN41 et l'A25. Comment relier à ces axes routiers avec un parking relais ? Faut-il y connecter le centre commercial plus au Nord ? en diminuant la part de la voiture, pourrait-on alors recycler une partie des parkings des commerces en parking relais ? La 2ème option jusqu'à Hallennes lez Haubourdin semble plus difficile à réaliser du fait de la traversée de la voie ferrée mais elle offre un accès plus aisé pour les véhicules venant de la RN41 (Weppes, Béthunois, Flandre Lys). Là aussi se pose la question du stationnement relais. D'autre part, il sera important de connecter les cyclistes à cette ligne de tramway par des voies cyclables reliant aux communes voisines (y compris de l'autre côté de la RN41).	Bonjour, L'objectif premier du tramway est de desservir le mieux possible les pôles d'habitat et d'emploi et d'emprunter les itinéraires les plus performants. Ensuite, la création de parking relai est envisagée pour faciliter le rabattement et offrir aux automobilistes une solution alternative à leur arrivée en centre ville. Les parking relais ne sont pas nécessairement implantés aux terminus mais à des endroits stratégiques disposant à la fois d'un axe routier intéressant et de la possibilité d'implanter un parking. Votre proposition participe à la réflexion que nous menons sur l'organisation de la desserte du secteur.
Le tracé et les variantes	Ma proposition sur le Tramway de Lille et sa couronne	Le tracé du projet de tramway de Lille est plutôt bien (notamment le passage près de la citadelle) mais il faudrait que la gare Lille-Flandres soit desservie par la ligne de tramway afin de permettre l'accès à la gare et à l'hypercentre plus facilement,enfin,des quartiers lillois restent très mal desservis et le tramway passerait à côté de la deûle avant la citadelle.Ce qui est dommage car il aurait pu passer dans des quartiers stratégiques (Vauban) plus que le long de la deûle.Au nord il pourrait desservir le vieux Lille avec l'avenue du peuple belge et le conservatoire puis la cathédrale de la treille.Enfin il reste les parties de Moulins et Wazemmes entre la ligne 1 et la ligne 2 du métro,je soutiens ici les idées du groupe Lille Verte à la municipalité qui sont aussi intéressantes pour les problèmes cités plus haut qui sont certes réglables,autrement,en bref je souhaite la proposition de Lille verte et si ce n'est pas possible,le tram qui au lieu de longer la Deûle et l'extrême Nord traverse les quartiers Vauban et le Vieux-Lille.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution et avons pris note de votre soutien au projet de transport ainsi que de vos commentaires relatifs au tracé dans la ville de Lille. Ils alimenteront le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
	GIEC_Solutions identifiées « transports »	Le GIEC vient de publier ce jour le dernier volet de leur rapport sur les solutions pour contenir le changement climatique et garder une planète vivable pour les générations futures. Extrait concernant les solutions du secteur des transports : « Transports (environ 15%). Dans ce secteur, le premier émetteur en France, le Giec liste plusieurs options : réduction de la demande de transports (télétravail, moins d'étalement urbain), report sur des modes moins polluants (transports en commun), des modes actifs (vélo, marche) avec des investissements (pistes cyclables, trottoir), électrification des véhicules (moins polluants que les thermiques sur l'ensemble de leur cycle de vie) et biocarburants (même si ces derniers présentent des risques de conflit sur l'usage des sols avec l'alimentation). Ces mesures d'atténuation présenteraient en outre d'autres bénéfices variés, dont "l'amélioration de la qualité de l'air, de la santé, l'accès équitable aux transports, la réduction des bouchons et de la demande de matériaux", constatent-ils ». Faisons notre part à la MEL avec un Sdit ambitieux qui désenclave également les villes périurbaines et offre de vraies alternatives à la voitures pour TOUS.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribtuion et de votre soutien aux projets de transport et de redistribution des espaces publics des axes empruntés au profit des transports en commun et des modes actifs. Celle-ci alimentera le bilan de la concertation que la MEL dressera en juin.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Tracé gare de Saint André – Pont Royal : proposition de modification des implantations des stations	Dans le contexte de la démarche Bords de Deûle et dans les perspectives de la modification de l'OAP Caby dans le cadre du PLU 3 et du passage du tramway, des ateliers "Entrée de Ville de Saint-André" se sont réunis en 2021 et début 2022 . Un périmètre de concertation a été défini sur le quartier de la Gare, ses connexions avec Sainte-Hélène, la Deûle et plus largement la Ville de Saint-André et la Métropole. Il a été défini un nouveau carrefour à l'intersection de la rue de Lille, rue Gambetta et pont de La Madeleine sur une partie de l'ancien garage Dalkia, propriété de la MEL pour cet usage. - Il a été préconisé de déplacer l'arrêt Gare (actuellement de la Liane, au niveau de la rue Bailly) un peu plus bas au niveau du «carrefour Dalkia». Cette implantation aurait pour effet de dégager l'accès de la rue de la Gare vers Saint André centre ainsi que le carrefour de la rue Bailly point d'accès vers Saint-Hélène. L'interconnexion avec la gare et le TER serait à distance raisonnable. Avec les futurs aménagements des sites Caby Claisse, il sera possible d'accéder à la station tram à partir de la gare en utilisant l'ouverture de la rue Fénelon et les transversales vers la rue Gambetta créées sur le nouveau lotissement. Autour de cette station Gare il y a l'opportunité de créer des zones de parking relai, multimodal, voitures, garages à vélo, bornes de recharge ... pour les automobilistes ou cyclistes passant par la rue de Tassigny (quartiers Corbeau, Cessoie...) et souhaitant utiliser le tram ou le TER. Plusieurs secteurs sont envisageables : sur le site occupés par l'entreprise Claisse, ou encore au bout de la rue de Lattre de Tassigny, le long de la voie ferrée. - La station Faidherbe serait supprimée puisque distante que de quelques centaines de mètres de l'arrêt Gare, au profit d'une nouvelle station « Pont Royal » proche du futur ouvrage pour traverser la Deûle. Cette nouvelle station serait accessible au quartier Pont-Royal Saint-André/Lambersart et desservir de façon intéressante l'entrée du Canon d'Or à Lambersart. Elle permettrait ainsi un accès tramway au lycée de secteur Jean Perrin distant de 300m. On resterait donc sur les 9 stations du tracé sans modifier la durée du trajet.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution parfaitement détaillée relative au tracé sur St André et au passage par Pont Royal avec l'ajout d'une station pour desservir le quartier Canon d'Or qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Les aménagements " Entrée de ville de Saint-André" sont en effet l'occasion de profiter de la dynamique urbaine et transport pour développer des aménagements qualitatifs et pertinents.
Le tracé et les variantes	Tramway, ligne cohérente	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, Quesnoysiens et Cominois, sont écartés d'office de l'accès rapide au transport vers Lille et dans le cas, où ils voudraient quand même prendre le tram, il faudra se garer, rien n'est prévu et rien n'est possible au centre exigu de Wambrechies. Prolonger tout de suite la ligne de la gare de Wambrechies jusqu'à Comines est une indispensable nécessité.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative au tracé dans le secteur de Wambrechies qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Parallemement à ces études sur la future ligne de tramway, le devenir de la ligne Lille-Comines intéresse tout particulièrement la MEL qui a sollicité la Région pour définir un projet commun sur cette ligne et son emprise, préciser son financement et son organisation, dans la suite des études d'opportunité menées en 2018/2019. Un mode routier semble dans tous les cas le plus adapté aux besoins aux regards des fréquentations (300 voyages/jour en 2019 et un prévisionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimums des 35 000 voy/jour pour envisager l'opportunité d'un mode tramway).
La mobilité	Liaisons bus/arrêts de tramway	Concernant le tracé couronne de Lille passant par Marquette-lez-Lille, je pense qu'il est nécessaire de créer certaines de lignes de bus reliant le centre ville et d'autres quartiers à certains arrêts de tramway. La ligne 14 pourra desservir l'arrêt "Pont de l'Abbaye" mais d'autres arrêts pourraient l'être aussi. Ceci est valable pour toutes les autres lignes. Ainsi, faciliter la mobilité pour accéder au tramway encouragera beaucoup l'abandon de la voiture totalement. Sinon, prévoir autant de places de parkings nécessaires autours des arrêts de tramway principaux : sans intérêt... Pour Marquette-lez-Lille, une liaison Abbaye/Centre/Village en Flandres, desservant quelques arrêts de tramway sur son passage serait idéale ! Cette liaison est demandée depuis des décennies, sans succès...J'espère que le tramway pourra y contribuer enfin.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution, qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin, et de votre soutien aux projets de transport en commun. Les projets de nouvelles lignes de transports objets de cette concertation viennent en complémentarité des lignes existantes structurantes de métro et de tramway afin de créer un véritable maillage du réseau de transport collectif urbain et d'offrir de nouvelles opportunités pour se déplacer aisément au sein des zones denses de la métropole. À l'échelle locale, les lignes de métro, tramway et de BHNS sont complétées par un réseau de lignes de bus. À l'horizon des mises en service des nouvelles lignes de tramway et de BHNS, une réflexion sera menée afin de réorganiser le réseau bus, dans une vision de rabattement vers les lignes structurantes et de complémentarité du maillage.
Le tracé et les variantes	Contourner le centre-ville : une hérésie...	Le contournement par l'ouest de la ville est une hérésie purement politicienne. Cela rallonge franchement le réseau, force au report modal, prolonge de manière inutile les temps de trajets. On évite également des secteurs de l'intra muros denses peu desservis et évite la desserte de certains axes qui nécessitent une vaste rénovation (rue Nationale, boulevard Vauban, boulevard de la République, boulevard Montebello...). On évite également les principales zones d'aménagements de la ville, comme Saint-Sauveur, les facultés catholiques. Le port de Lille est déjà desservi par le métro M2, c'est plus que suffisant d'autant que les principaux équipements sont à proximité. Le quartier Concorde sera parfaitement desservi par une station place Tacq et le métro M1/M2 Porte des Postes. Les stations Parc, Deûle et Pré Catelan, à distance de tout, relèvent du gaspillage quand des quartiers denses ne sont pas desservis et quand tant d'axes et espaces urbains sont dans un état lamentable. Les axes Vauban-Isly et Victor Hugo-JB Lebas (ou Jeanne d'Arc) doivent être desservis par les lignes sud qui doivent ensuite converger vers le pôle des gares ou aller vers le nord de Lille et du pôle métropolitain en passant par l'Esplanade ou part un trajet plus central qui desservirai mieux le Vieux-Lille et éviterai de créer des stations fantômes dont nous n'avons les moyens.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui participe au débat sur les tracés dans Lille et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Quatre projets de transports structurants sont soumis à concertation. Dans Lille si le tramway assure une liaison plutôt nord-sud (desservant le site de l'université catholique), il existe un projet BHNS, dont l'ambition de performance est équivalente à celle du tramway, qui emprunterait ou desservirait une partie des axes que vous citez (JB Lebas, Liberté, Nationale) dans une liaison est-ouest participant ainsi à la création d'un maillage de transport à même de répondre au plus grand nombre de besoins de déplacements.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Contribution tramway	Contribution recueillie via la boîte mail (le 02/04/2022) participationcitoyenne@lillemetropole.fr Bonjour Il est indispensable d'offrir des transports en commun de qualité pour tous ! Or, les nouveaux tracés proposés ne concernent que 24 communes sur 96 communes de la MEL. En ce qui concerne "la vallée de la LYS", les habitants des communes au-delà de WAMBRECHIES sont les "oubliés" (COMINES - QUESNOY SUR DEULE et d'autres.) Il me semble que lorsqu'on définit une politique de transport " à moyen terme" on ne doit pas laisser sur le bord de la route des communes. Certes, le nombre d'utilisateurs des transports en commun est sans doute plus faible qu'à La Madeleine par exemple, pour autant ces derniers doivent avoir le même "droit à l'accès à un moyen de transport de qualité, rapide, et fiable. Ce qui n'est pas le cas aujourd'hui et qui contraint des habitants à prendre leur voiture! N'oublions pas les défis climatiques qui nous attendent et sachons anticiper , prévoyons des “terminus” dans des espaces facilement connectables telles que les gares déjà existantes; Car en l'état actuel des tracés envisagés qui s'arrêtent à WAMBRECHIES, vous aurez toutes les voitures des environs qui vont "bouchonner"!	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution, qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin, et de votre soutien aux projets de transport en commun. Concernant la ligne Lille - Comines, celle-ci relève de la Région au titre de sa compétence ferroviaire. Le devenir de cette ligne intéresse tout particulièrement la MEL qui a sollicité la Région pour définir un projet commun sur cette ligne et son emprise, préciser son financement et son organisation, dans la suite des études d'opportunité menées en 2018/2019. Un mode routier semble dans tous les cas le plus adapté aux besoins aux regards des fréquentations (300 voyages/jour en 2019 et un prévisionnel autour des 3000 voyages/jour). Par ailleurs le rabattement vers la branche Nord de la future ligne de tramway du « pôle métropolitain de Lille et sa couronne », à horizon de sa mise en service, en complémentarité de la desserte de la Liane 90 sera travaillée dans les études ultérieures.
La mobilité	Coordonner les projets Mel et Région	Nécessité impérieuse d'élaborer un projet des mobilités coordonné entre la MEL et la REGION. Un projet d'une telle ampleur engage l'avenir sur plusieurs décennies. On ne peut donc avoir un raisonnement étriqué limité à l'urbanisation existante de la métropole lilloise dont une partie des communes périphériques semblent êtres oubliées dans ce projet. L'étude des problématiques de rabattements des flux et notamment les stationnements engendrés semblent repoussée à plus tard.	Bonjour, En matière de transport ferroviaire, les compétences sont partagées. Ainsi, la Région, en tant qu’Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), exerce la compétence d’organisation des services réguliers d’intérêt régional de transport public et parmi ceux-ci des services ferroviaires. La Région a donc en charge l’organisation et le financement des services ferroviaires régionaux de voyageurs et des services routiers effectués en substitution de ceux-ci, dans le respect d’un système ferroviaire cohérent et unique dont l’État reste le garant. Les projets de nouvelles lignes de transports objets de cette concertation viennent en complémentarité des lignes existantes structurantes de métro et de tramway afin de créer un véritable maillage du réseau de transport collectif urbain et d’offrir de nouvelles opportunités pour se déplacer aisément au sein des zones denses de la métropole.Ces nouvelles lignes s’inscrivent en complémentarité et en cohérence avec le réseau ferroviaire. Elles desservent des gares ferroviaires de lignes grandes distances et renforcent ainsi leur rôle d’hub de transport (notamment au droit du pôle gares Lillois et de la gare de Tourcoing). Elles permettent de nombreuses connexions au réseau TER existant et futur (projet de Service Express Métropolitain) : gare de Tourcoing, pôle gares Lillois, Pont de Bois, La Madeleine, Saint-André-Lez-Lille, Mont de Terre, Wattignies-Templemars, Seclin (variante) et la future halte Porte des Postes. Cette connexion est facilitée par l’intégration tarifaire totale permettant aux usagers de voyager avec un titre de transport unique sur le territoire de la métropole.
Le projet	Nouvelle ligne de bus (solution)	Ma proposition pour les Bus a haut niveaux de service serais de avoir plus de places pour les usagers car en fin journée la CO3 et trop remplie.	Bonjour, Nous vous remercions pour votre contribution. Le choix du matériel roulant pour le BHNS n'est pas encore acté néanmoins il sera moderne, confortable et à énergie propre (dont la technologie reste à définir).
Le tracé et les variantes	Variante Foch / avenue St Pierre / Parc du Chat	La variante variante par Foch / avenue St Pierre avec un terminus Parc du Chat offre une future intermodalité entre le tramway et une liaison rapide Comines / Lille exploitant la plateforme SNCF existante. Cela permettrait une liaison extrêmement rapide vers les gares et le centre de Lille tout en soulageant les tramway et bus convergents vers le centre de Lille	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui participe au débat sur les tracés de Wambrechies à Lille et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
Le tracé et les variantes	Tracé tram Saint-André et Wambrechies	Je rejoins quelques personnes estimant que l'entrée du tram par la rue Sadi Carnot à Saint-André est vraiment trop étroite. À long terme, à cause des nuisances sonores et circulatoires, les riverains quitteront ce quartier au profit de bailleurs sociaux et de tous les inconvénients s'ensuivant. Je propose donc d'étudier un tracé par la rue saint-Hélène et qui rejoindrait la rue Sadi Carnot un peu plus loin (au minimum au niveau du passage à niveau par exemple). Il faudrait alors considérer la problématique du pont de chemin de fer au bout de la rue Saint-Hélène. Le trace par la rue Félix Faure est judicieux pour désengorger le centre de Saint-André (déjà desservi par le bus) et dynamiser les nouveaux quartiers des Moulins de Paris. Au niveau de Wambrechies, le terminus Château de Robersart ressemble vraiment à un terminus et on voit mal comment prolonger plus tard la ligne de tram jusque Quesnoy-sur-Deûle (sauf à passer par le goulet de la rue du Général Leclerc). On aura bien compris l'intérêt touristique et économique de ce terminus, d'autant que l'éventualité d'un terminus à Sofranel (ou un passage par l'ancienne ligne de train) serait préjudiciable à l'essor touristique de la ville. Ceci étant, il existe la possibilité de passer par la suite sur le pont de la rue de la distillerie et rejoindre les bords de Deûle de l'autre côté (supposant ainsi un raccourcissement de la ligne du tramway touristique) mais la construction d'un bâtiment est en projet au niveau du parking et du city stade de l'autre côté du pont. Cet endroit pourrait judicieusement être utilisé pour effectuer un large virage à gauche.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative aux variantes de la branche nord et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Il faut noter que la proposition de passage par Sainte Hélène figure dans le dossier de concertation dans les tracés étudiés mais non retenus notamment en raison d'une desserte plus réduite et des conditions d'insertion complexes avec la présence d'un ouvrage ferroviaire.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Tramway à Quesnoy-sur-Deûle ?	Bonjour Pourquoi ne pas étendre la ligne à Quesnoy-sur-Deûle, deulemont, comines? Les rails sont déjà là, sont maintenant inutiles, le passage des voitures sur ces rails fait un bruit effroyable (rails que la mel refuse de démonter) donc : pourquoi pas les garder pour une vraie raison, à savoir pour faire profiter les quesnoysiens du tramway. Ce serait une bonne chose.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Concernant la ligne Lille - Comines, celle-ci relève de la Région au titre de sa compétence ferroviaire, la MEL n'a pas autorité sur cette ligne ou les rails qui la composent. Le devenir de cette ligne intéresse tout particulièrement la MEL qui a sollicité la Région pour définir un projet commun sur cette ligne et son emprise, préciser son financement et son organisation, dans la suite des études d'opportunité menées en 2018/2019. Un mode routier semble dans tous les cas le plus adapté aux besoins aux regards des fréquentations (300 voyages/jour en 2019 et un prévisionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimums des 35 000 voy/jour pour envisager l'opportunité d'un mode tramway). Le schéma SDIT prévoit ainsi la desserte en tramway de la branche Nord du pôle métropolitain Lille et sa couronne : Lille – Saint-André-lez-Lille – Marquette-lez-Lille – Wambrechies et le rabattement des communes situées au Nord de Wambrechies, vers la future ligne de tramway à l'horizon de sa mise en service, en complémentarité de la desserte de la Liane 90 qui sera travaillée dans des études ultérieures.
Le projet	Pétition à Saint-André pour un tramway rue Leclerc	Ci-joint la pétition avec plus de 250 signatures et avis à l'initiative d'un collectif d'habitants des rues Sadi Carnot/Félix Faure et alentours, et des membres du mouvement Osons l'Alternative citoyenne. - Pour un tramway au centre de Saint-André par la rue Leclerc - Pour une rue Sadi Carnot sans tramway mais apaisée - Pour une desserte des centres-villes : Lille, La Madeleine, Saint-André - Pour des liaisons améliorées vers le nord et l'ouest : notamment vers Lambersart et vers Comines	Bonjour, Nous prenons note de votre pétition qui viendra alimenter le bilan de la conertation.
Le tracé et les variantes	Préserver les surfaces du port de Lille et ses évolutions en synergie avec l'arrivée du TRAM	Ports de Lille est un acteur économique de la ville au service de la ville et de la région. Ports de Lille et sa communauté portuaire contribuent à la décarbonation du transport de marchandises en milieu urbain. Le maintien de ses capacités est indispensable pour l'aménagement du territoire, les besoins futurs en distribution urbaine, logistique portuaire... Le TRAM pourra être un nouveau mode de transport logistique sur ce site multimodal. Ci-jointe la contribution de Ports de Lille.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
Le tracé et les variantes	Tramway Lille et sa couronne (Solution)	On pourrait prendre toute la voie ferrée et créer des stations pour utiliser les deux propositions (ex: Pont de l'abbaye, Felix Faure, Halte ferroviaire Marquette Ecopark, Halte ferroviaire Wambrechies). cette proposition est plus avantageuse car elle utilisera les deux initiatives.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui participe au débat sur les tracés sur le secteur nord et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. Il faut noter que cette proposition figure dans le dossier de concertationn dans les tracés étudiés mais non retenus, en effet l'urbanisation a tourné le dos à cette voie ferrée qui implantée entre les axes Faure/Carnot et Leclerc ne dessert parfaitement ni l'un ni l'autre.
Le tracé et les variantes	Le tramway doit aller dans le CENTRE et aux gares	Bonjour, cela a été dit dans d'autres contributions mais je me permets de le réécrire ici : il n'y a aucun intérêt à mon sens de faire le tour de Lille en tramway sans pouvoir aller dans le centre-ville ou aux gares directement ! Il est INDISPENSABLE que le tramway rapproche les banlieues du centre. Un tramway qui fait banlieue vers banlieue n'a que peu d'intérêt ! Personne ne va prendre le tramway si le tracé reste celui proposé.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui participe au débat sur les tracés dans Lille et qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
Le tracé et les variantes	Le prolongement de la ligne tramway Lille -Comines	Contribution recueillie via la boîte mail (le 04/04/2022) participationcitoyenne@lillemetropole.fr Bonjour . Je pense qu'il est vraiment important que la ligne de tramway reliant Lille à Comines soit mise en place et ce bien jusquau Comines et non seulement jusqu'au Wambrachies. - Cest bien cela que les habitants attendent : cest bien comme ça que le projet avait était presenté aux usagers lors de l'arret de la ligne de tran (je viens de decouvrur ce " possible retropedalage" et je le sentiment d'avoir été flouée. - Je suis Werviqoise, et cette ligne concerne aussi des villes voisines de Comines et nos amis Belges, aujourdhui nous sommes quasiment condamé a la voiture, ce rendre à Lille c'est une vraie expedition. Nos enfants doivent parfois consacrer plus de 1h 30 pour arriver jusquau leurs lycees et cela fait des journes interminables pour ceux qui ne peuvent pas " se faire conduire" , nous avons parfois vraiment impression d'etre les teritoires oubliés. Une ligne rapide jusqu'au Comines permettrai aussi aux etudients et jeunes actifs de s'instaler plus facilement dans nos villes aidant ainsi a les dynamiser ce qui n'est pas envisageable aujourd'hui faute de transports soufissants . - A l'heure des defis climatiques reduire ce projet d'amenagemen au minima parait incomprehensible et pas à la hauteur des enjeux. Une vraie offre de transports collectifs que permettrai un tramway repondra a un besoin imediat de la population (aujourd'hui nous sommes isolés) mais à longue terme cela permettera aussi de changer les usages et mentalites... les transports colectifs sont l'avenir de nos teritoires plus personne ne peux en douter. Je voudrais ajouter une remarque concernant la concertation elle meme : En discoutant avec mes amis et voisins j'ai constaté : Que tres peu était au courrant , Qu'ils sattendait d'avantage a une forme de questionnaire... et en fin que le manque de maiterise de l'informatique est un veritable frein pour pouvoir s'exprimer, alors que c'est justement ces personnes qui sont les plus tributaires des transportes collectifs.. Cordialement	Bonjour, La ligne Lille - Comines relève de la Région au titre de sa compétence ferroviaire. Cette ligne n'est plus exploitée en train depuis décembre 2019 en raison de la vétusté de l'infrastructure, la liaison est désormais assurée en autocars. La desserte ferroviaire souffrait d'une offre très faible (7 services/jour fin 2019) et d'une concurrence de la desserte avec la Liane 90 (1 bus toutes les 10 à 20 minutes en heures de pointe). Le devenir de cette ligne intéresse tout particulièrement la MEL qui engagera des études permettant d'éclairer le devenir de la ligne et de l'emprise dans la suite des études d'opportunité menées en 2018/2019, un mode routier semblant dans tous les cas le plus pertinent, aux regards des fréquentations(300 voyages/jour en 2019 et un prévitionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimum des 35 000 voy/jour pour envisager l'opportunité d'un mode tramway). Par ailleurs le rabattement vers la branche Nord de la future ligne de tramway du « pôle métropolitain de Lille et sa couronne », à horizon de sa mise en service, en complémentarité de la desserte de la Liane 90 sera travaillée dans les études ultérieures.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Prolonger la ligne en Tram-Train jusque Comines	Comme cela se fait couramment en Allemagne et à Mulhouse, il serait intéressant de connecter la future ligne de tramway au nord à l'ancienne ligne de train Lille-Comines sous la forme d'un tram-train. Il suffirait de restaurer la ligne qui n'a pas encore été démantelée, avec peut-être le réaménagement de certains ouvrages d'art. En aménageant des espaces P+R le long de la ligne, cela offrirait une alternative intéressante à la voiture pour un grand nombre d'usager du nord de la MEL et de la Flandres... Concernant le matériel roulant, puisque la ligne Lille-Comines n'est pas électrifiée, il faudrait du matériel hybride spécifique mais soit on fait le choix d'un modèle électrique/hydrogène (chez Alstom), soit du matériel d'occasion (allemand par exemple), sachant que la flotte ne se constituerait que de quelques unités. Il s'agit d'un projet qui avait déjà été étudié qu'il suffirait de relancer... La solution du Tram-Train est une solution intéressante pour soulager le réseau routier de la Métropole. De plus c'est assez facile à implanter pour un coût pas forcément élevé. On pourrait même pousser le concept jusqu'à joindre les grandes villes autour de Lille : Armentières, La Bassée, Orchies et en s'associant avec nos voisins belges : Tournai et Courtrai.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution, qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin, et de votre soutien aux projets de transport en commun. Le projet de tramway se veut complémentaire du TER (futur RER métropolitain à travers le projet du SEM) et si à l'époque il avait était envisagé des solutions tram-train pour renforcer l'offre sur l'étoile ferroviaire lilloise, c'est aujourd'hui un projet beaucoup plus ambitieux de RER qui est à l'étude, ne permettant pas aux tramway de trouver une place sur ce réseau. Concernant la ligne Lille - Comines, celle-ci relève de de la Région au titre de sa compétence ferroviaire. Cette ligne n'est plus exploitée en train depuis décembre 2019 en raison de la vétusté de l'infrastructure, la liaison est désormais assurée en autocars. La desserte ferroviaire souffrait d'une offre très faible (7 services/jour fin 2019) et d'une concurrence de la desserte avec la Liane 90 (1 bus toutes les 10 à 20 minutes en heures de pointe). Le devenir de cette ligne intéresse tout particulièrement la MEL qui engagera des études permettant d'éclairer le devenir de la ligne et de l'emprise dans la suite des études d'opportunité menées en 2018/2019, un mode routier semblant dans tous les cas le plus pertinent, aux regards des fréquentations(300 voyages/jour en 2019 et un prévitionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimum des 35 000 voy/jour pour envisager l'opportunité d'un mode tramway). Par ailleurs le rabattement vers la branche Nord de la future ligne de tramway du « pôle métropolitain de Lille et sa couronne », à horizon de sa mise en service, en complémentarité de la desserte de la Liane 90 sera travaillée dans les études ultérieures.
	Le tracé et les variantes	Une desserte avec au moins un arrêt au plus proche de Lambersart et ses 28000 habitants, notamment au Pont-Royal, est tout à fait indispensable.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution et notons votre préférence pour la variante rejoignant le secteur du Pont-Royal à laquelle il conviendrait d'associer la création d'une station. Cette contribution alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
L'aménagement de l'espace public	Passage de St andre	Je ne vois ps trop comment est techniquement possible de faire passer le tram à côté de la voie de chemin de fer au niveau de la deule à St André (Vas rue de la gare)...en plus de détruire de l'espace vert cela va rendre très complexe (voiture, train, tram, vélo au même endroit. Je trouve également plus pertinent que le tram poursuive sa route vers Pont Royal. Sur les plans il est indiqué un arrêt gare de St André, mais je ne vois pas techniquement comment le tram peut rejoindre la gare, il est préférable qu'il reste sur la rue Gambetta. Par ailleurs ce carrefour Gambetta rue de la gare doit être bien étudié car de nombreuses voitures y passent et même si le tram va délester cette partie il n'en reste pas moins important de veiller à la circulation qui n'est déjà pas trzq fluide à cette endroit. Enfin ma question reste ouverture sur la capacité des rues Leclerc ou Carnot de recevoir le tram (largeur vs habitations et circulation) Merci.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution et notons votre préférence pour la variante rejoignant le secteur du Pont-Royal. Cette contribution alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. En lien avec le projet urbain en cours de réflexion sur l'ancien site Caby, le tramway s'installera sur la rue Gambetta. Il sera possible de rejoindre directement la gare située à moins de 300m par un cheminement confortable et de qualité. La fluidité des carrefours constituera une préoccupation durant la phase de conception détaillée car elle permettra aussi d'assurer une traversée rapide et en priorité du tramway de ceux-ci. Depuis une trentaine d'années, les villes françaises développent des des projets de tramways dont nous vous confirmons qu'ils empruntent des rues comme Leclerc et Carnot. Cette expérience a permis de développer des dispositions techniques limitant la transmissions des vibrations ainsi que des reflexions sur l'organisation de la rue pour y maintenir l'activité des riverains. Il faut noter que l'arrivée du tramway permettra notamment de limiter les nuisances de la circulation automobilie sur de tels axes.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Concertation préalable du projet de ligne de Tramway	Contribution recueillie via la boîte mail des garants de la CNDP (le 05/04/2022) Mail en date du 02/04/2022 adressé à Mme Le Maire de Loos Bonjour madame Anne Voituriez, maire de Loos, Veillez m'excuser de vous déranger. Je me permets de vous écrire le plus rapidement possible suite à la concertation préalable du projet de ligne de Tramway desservant Loos - Hauboudin – Hallennes qui s'est tenue le mercredi 30 mars 2022 à la Fileuse. Cette concertation s'arrêtant le mardi 5 avril, je m'adresse à vous pour vous demander de communiquer au président Damien Castelain et au vice-président Sébastien Leprêtre le ressenti des Loossois à la sortie de cette réunion. * Très cher : des centaines de millions d'euros pour ne gagner que 10 minutes de trajet (sans accès direct au centre de Lille), alors que le TER actuel et cadencé, fait déjà gagner 20 minutes de temps de parcours. * Mal tracé : Le tramway reprendrait exactement les mêmes lignes que celles actuellement très bien desservies par la L5 d'Illévia. * Oubli du quartier des Oliveaux : Dans le cadre de sa rénovation, il serait important d'avoir une ambition sociale et de le relier directement à Lille via La Porte des Postes ou la place Tacq et peut être à la LINO. * Proposition d'un nouveau tracé : Le vrai sujet est la RN41 et le CHRU. Le tramway est excellent sur un nouveau site comme celui de Lille – Roubaix - Tourcoing. Le Mongy a été prévu dès l'origine de ces nouvelles voies. Pourquoi ne pas incorporer le tramway à la LINO (avec, par exemple, un parking relais à la place de l'ancienne prison) ? Ce tramway aurait une ambition sociétale et d'aménagement lucide du territoire et une ouverture vers les Weppes . Il permettrait également de desservir Loos et le CHRU en mode apaisée. * Loos est la ville où il fait bon vivre : Vous avez remis à neuf notre ville après plus de deux années de travaux. Les commerces et les Loossois en ont bien soufferts. La population ne supporterait plus de nouveaux travaux pharaoniques rue Foch. A terme, le sens Loos – Haubourdin serait maintenu, par contre dans l'autre sens, l'envoi des circulations automobiles Haubourdin–Lille par l'A25 est une véritable utopie (A25 saturée et c'est la raison même pour la LINO). Ce sera l'asphyxie de toutes les rues de Loos. De plus les petites boucles de retournement prévues pour des usages locaux créeraient une véritable pagaille dans les rues Gambetta, du Bazinghien et de Londres d'un côté, et les rues Calmette et Faidherbe de l'autre. De plus, les riverains (qui ne demandent rien) ont une grosse inquiétude pour les conséquences sur la circulation et sur le stationnement. Beaucoup de nouveaux habitants viennent vivre à Loos car vous avez embellie la ville et les transports collectifs actuels sont très performants. * N'oublions pas le train : Notre Métropole a la chance de posséder un réseau et une ceinture ferroviaires denses qui pourraient être fortement valorisées en usage intra-métropolitain. C'est tout particulièrement le cas de la ligne venant de Don Sainghin (et donc de Lens et de Béthune) en desservant, dans notre zone, Haubourdin – Loos – Lille CHR – Lille Porte de Douai – Lille Flandres et l'ancienne gare de Lille Sud pourrait devenir un « hub » Lille Porte des Postes. Cette nouvelle forme d'exploitation des voies ferroviaires existantes permettrait d'utiliser des infrastructures existantes à valoriser. La ceinture ferroviaire (Loos, Lille CHR, Lille Porte des Postes, Lille Porte de Douai, Lille Flandres, La Madeleine, St André, Lomme, Sequedin, Haubourdin Halte, Haubourdin) pourrait devenir un véritable RER.L'un des grands avantages de ce meilleur usage du réseau ferroviaire métropolitain serait de toujours relier la gare de Lille–Flandres en un temps record et de donner aux voyageurs effectuant des trajets transversaux de nouvelles possibilités de trajets. L'adhésion des habitants est indispensable pour ce projet qui est complètement à revoir dans notre ville. Avec toutes mes excuses de vous déranger, les Loossois comptent sur vous avec vos équipes. Mail en date du 05/04/2022 adressé à Mme Le Maire de Loos Bonjour madame Anne Voituriez, maire de Loos, Veillez m'excuser de vous déranger. Merci de votre réponse. En complément de mon précédent courriel, voici quelques propos récents, de Jacques Richir 4ème adjoint à Lille Conseiller à la MEL, relevés dans La Voix du Nord, qui font réfléchir au sujet du projet de tramway dans Loos qui a la même problématique que Lille : « pas question de « faire des saignées dans la ville », surtout dans des rues peu adaptées. » « L'utilisation des boulevards (Louis-XIV, Liberté, etc.) ? « Il y a déjà des Lianes qui fonctionnent bien, On ne voit pas quelle valeur ajoutée cette ligne de tram apporterait, ni quels nouveaux flux elle pourrait capter. » Pour l'hyper centre, la ville préfère miser sur le « potentiel de croissance des lignes déjà existantes » L'adhésion des habitants est indispensable pour ce projet qui est complètement à revoir dans notre ville. Avec toutes mes excuses de vous déranger, les Loossois comptent sur vous avec vos équipes.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin. La Liane 5 est une ligne extrememement fréquentée du réseau dont le succés approche de la saturation. L'emprunt de son tracé par le tramway est le gage de correspondre à des besoins de déplacements. La trés forte amélioration qualitative offerte par le tramway convaincra de nouveaux utilisateurs d'abandonner leur voiture pour un certain nombre de leurs trajets permettant ainsi de diminuer le trafic et la saturation de nos rues. La complémentarité de la desserte offerte par le train et le tramway sur l'axe Loos-Haubourdin est un atout certain, les zones de desserte sont cependant un peu distinctes et permettront à un maximum de loossois de disposer d'un transport rapide au plus proche. L'amélioration sensible de la desserte ferroviaire pensée par le SEM (RER métropolitain) viendra encore renforcer cet interet. Le principe du réseau de transport que nous développons est de pouvoir disposer de lignes fortes d'infrastructure (tramway et BHNS en plus du métro) qui permettent d'améliorer la desserte locale mais également les correspondances pour pouvoir rejoindre plus rapidement des points plus éloignés de la métropole. Le gain de temps et surtout de régularité offert par le tramway sera non négligeable pour les utilisateurs. Le quartier des Oliveaux est desservi par la Liane 2 qui permet de rejoindre le CHU et Wattignies ou il sera possible d'emprunter le tramway sur sa branche sud. Le quartier est également desservi par la C02 qui permettra d'emprunter le tramway sur sa branche ouest.
Le tracé et les variantes	Tramways wambrechies	Contribution recueillie via la boîte mail (le 29/03/2022) participationcitoyenne@lillemetropole.fr Bonjour, Nous vous faisons parvenir notre désaccord au sujet du projet concernant le tramways à Wambrechies rue obert. Pourquoi? Tout simplement car nous allons avoir un impact sur notre patrimoine immobilier et nous riverains, où allons nous garer nos voitures ? Nous allons devoir se garer à 500m voir plus de chez nous ? Comment allons nous décharger nos courses, nos achats (meubles, matériaux pour travaux etc...) ? Il faut penser au quotidien des riverains et des gens qui viennent dans le centre ville... Wambrechies est une ville très vivante, comme on nous a indiquer, les gens vont venir se garer sur le parking au niveau de l'église pour prendre le tramways.. et ceux qui viennent en voiture au centre ville, pour travailler où se promener. Où se garent-ils ? Il y a déjà un très gros soucis de stationnement sur Wambrechies au niveau du centre ville, cela va devenir encore plus difficile !	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative aux variantes du secteur de Wambrechies, nous notons votre désaccord sur la variante rue Obert. Cette contribution alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.
Le projet	Ma contribution aux projets de nouvelles lignes de transport en commun	Contribution recueillie via la boîte mail (le 05/04/2022) participationcitoyenne@lillemetropole.fr 2 points fondamentaux que je veux souligner : 1) les tracés doivent être définis en choisissant de situer les points d'arrêt et d'échanges près des lignes SNCF. Il faut un plan global qui permette de profiter du gain de temps que permettra un trajet direct en train entre deux gares de la MEL. Exemple : Trajet direct entre CHR Oscar Lambret et Pont de Bois avec un seul arrêt au futur pôle d'échange SNCF de la station Caulier. Le train fait mieux que le métro en vitesse au sein de la métropole entre les points éloignés. 2) il faut privilégier le gain réel de temps dans le choix du tracé pour inciter vraiment à un report modal de la voiture vers les transports en commun.	Bonjour, Les nouvelles lignes de tramway et de BHNS soumises à la concertation s'inscrivent en complémentarité et en cohérence avec le réseau ferroviaire. Elles desservent des gares ferroviaires de lignes grandes distances et renforcent ainsi leur rôle d'hub de transport (notamment au droit du pôle gares Lillois et de la gare de Tourcoing). Elles permettent de nombreuses connexions au réseau TER existant et futur (projet de Service Express Métropolitain) : gare de Tourcoing, pôle gares Lillois, Pont de Bois, La Madeleine, Saint-André-Lez-Lille, Mont de Terre, Wattignies-Templemars, Seclin (variante) et la future halte Porte des Postes. Cette connexion est facilitée par l'intégration tarifaire totale permettant aux usagers de voyager avec un titre de transport unique sur le territoire de la métropole.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
		Bonjour, Notre ville est sinistrée, nous avons besoin du rail, oh j'allais dire nous devons remettre le rail en service ! Le rail a permis le développement industriel de Comines, maintenant le jeu des jambes croisées c'est la région, non c'est la MEL, mais quel RIFIFI ! Les élus ont laissé filer le train, mais pour moi ce n'est pas le dernier train, il faut une volonté politique forte, que se soit J et maintenant L, il faut bien faire comprendre que faire des économies sur les moyens de transport qui desservent les plus éloignés de la MEL, c'est un non sens. Un cominois a le choix pour se rendre en 1 heure de temps, une heure de Tourcoing à Paris, 1 heure de Comines à Bruxelles, 1 heure pour Comines à la capitale de la MEL. Avant 30 minutes c'était la durée du trajet de Comines à LILLE. Maintenant, c'est 30 minutes en voiture minimum et attention il faut la vignette ATMO, sinon c'est le PV, un lillois sans vignette peut se déplacer facilement, à pieds, à vélo. ATMO, c'est le gendarme de la banlieue. Alors, soyons forts, les solutions existent, n'attendons pas le projet de l'aéroport qui prendra les crédits transports, il est encore temps. Les mesures actuelles pénalisent davantage les cominois, par l'augmentation du prix des carburants, les salariés sont méritants, mais pénalisés. Donnons la possibilité aux jeunes, aux ménages, aux salariés, aux demandeurs d'emplois de trouver une meilleure accessibilité. Nous avons la racine dorsale des nouveaux moyens de transport, nous avons le foncier, la trame foncière. Nous, on a besoin de la solidarité pour valoriser la fenêtre géographique européenne sur la Wallonie, que l'on ne se contente pas d'attendre comme à un arrêt bus (le prochain bus est annoncé dans 1 heure) on ne doit pas être solidaire de patience. Revoyez votre copie et faites nous un projet cohérent qui exploite nos atouts fonciers du rail et qui réduisent les frais énergétiques, les événements actuels montrent qu'il faut retravailler le dossier. Construisons ensemble les projets de nouvelles lignes de transport en intégrant COMINES !	Bonjour, Le devenir de la ligne Lille-Comines intéresse tout particulièrement la MEL qui a sollicité la Région pour définir un projet commun sur cette ligne et son emprise, préciser son financement et son organisation, dans la suite des études d'opportunité menées en 2018/2019. Un mode routier semble dans tous les cas le plus adapté aux besoins aux regards des fréquentations (300 voyages/jour en 2019 et un prévisionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimums des 35 000 voy/jour pour envisager l'opportunité d'un mode tramway). Les projets de tramway soumis à concertation sont issus des liaisons actées dans le Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) de la métropole. Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT, adoptée lors du Conseil Métropolitain du 28 juin 2019. Le schéma prévoit ainsi la desserte en tramway de la branche Nord du pôle métropolitain Lille et sa couronne : Lille – Saint-André-lez-Lille – Marquette-lez-Lille – Wambrechies. Le rabattement des communes situées au Nord de Wambrechies, vers la branche Nord de la future ligne de tramway du « pôle métropolitain de Lille et sa couronne », à horizon de sa mise en service, en complémentarité de la desserte de la Liane 90 sera travaillé dans les études ultérieures.
Le tracé et les variantes		Bonjour, Favorable aux nouvelles mobilités et notamment le tramway dans le cadre de la politique environnementale menée par la métropole et le PCAET j'ai néanmoins quelques suggestions pour favoriser l'effet réseau et apporter une vraie alternative à l'usage de la voiture individuelle dans notre métropole. 1) Favoriser au maximum l'intermodalité : connexion aux gares (en fonctionnement ou non car potentiellement en fonction à l'avenir), aux arrêts de métro, aux stations v'Lille, etc 2) Faire passer les tracés en coeur de Métropole, coeur d'activité, coeur économique à l'instar de TOUTES les autres villes, métropoles et mégalopoles du monde. Contourner le centre ville alors qu'il possède des boulevards larges permettant d'accueillir en site propre des voies Tramway enherbés me semble une hérésie. 3) Redistribuer la desserte bus dans les périphéries et les connecter aux futurs arrêts de tramway. Les zones ou l'on retrouve déjà des gares+métro (Gare Lille Europe, Lille Flandre, Pont de bois, Pont supérieur, Portes des Postes, CHR Oscar Lambret..) doivent devenir de grands pôles multimodaux dédiés aux transports "propres" avec un arrêts de Tramway connecté. Merci.	Bonjour, Merci pour votre contribution qui alimentera le bilan de la concertation. 1- L'intermodalité est effectivement au coeur de la démarche du SDIT, en cherchant à optimiser les correspondances avec le réseau existant et futur. Le rabattement sur le réseau structurant sera particulièrement étudié dans la suite du projet, que ce soit en voiture, en transports collectifs ou en modes actifs. 2- Le projet de tramway pôle métropolitain Lille et sa couronne est constitué des trois liaisons suivantes actées au SDIT, adopté à l'unanimité lors du Conseil Métropolitain du 28 juin 2019 : - Branche Nord : Lille-Saint-André-lez-Lille – Marquette-lez-Lille – Wambrechies (S) - Branche Sud : Lille – Wattignies-Seclin (M) - Branche Ouest : Lille-Loos- Haubourdin (Q) Le tracé dans Lille s'effectue ainsi sur la ceinture Ouest de la ville afin de pouvoir connecter aisément ces trois branches, complété d'un barreau Nord desservant le pôle des gares et Euralille. Ce tracé relie ainsi le pôle gare aux secteurs de la Citadelle, Vauban, Port de Lille, Place Tacq, Porte des Postes et Porte d'Arras. - Entre Pont-Royal et Lille Europe, le potentiel de desserte à moins de 500m est de 24 700 habitants, 38 500 emplois et 1 600 scolaires. - Entre Pont-Royal et Porte des Postes, le potentiel de desserte à moins de 500m est de 57 700 habitants, 32 200 emplois et 2 700 scolaires. Par ailleurs, est également porté à la concertation le projet de BHNS « Lille-Villeneuve d'Ascq » dont le tracé dans Lille passe par les rues de Turenne, Nationale puis par le boulevard de la Liberté, la place de la République, le boulevard Louis XIV ainsi que la rue du Docteur Calmette et l'avenue du Président Hoover. S'inscrivant en complémentarité des lignes de tramway et métro existantes, le tracé du tramway pôle Lille et sa couronne et du BHNS Lille-Villeneuve d'Ascq permettent ainsi de couvrir le territoire lillois en desserte en transports en commun structurants. Ce tracé, travaillé en concertation avec la ville de Lille, accompagne également les projets urbains du secteur. 3- A l'horizon de la mise en service des nouvelles lignes structurantes, une restructuration du réseau bus sera mise en oeuvre pour le mettre en cohérence avec les nouvelles lignes de tramway et de BHNS afin d'optimiser les temps de parcours et de redéfinir le niveau d'offre sur chaque liaison en adéquation avec le niveau de fréquentation, actuel et potentiel.
Le tracé et les variantes		Le terminus tram centre ville Wambrechies ne semble pas adapté. Rue Obert trop étroite, suppression des emplacements parking riverains. Ne serait-il pas plus judicieux de prévoir le terminus à FOCH, comme prévu dans la variante, permettant ainsi d'installer le terminus et des parkings tout en restant extrêmement proche du centre ville, notamment par l'intermédiaire du parc de Robersart qui garderait intacte toute sa mise en valeur.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution relative aux variantes de tracé dans le secteur de Wambrechies qui alimentera le bilan que la MEL dressera de la concertation en juin.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Choix du terminus à Wambrechies : anticiper le prolongement vers Comines	Les élus de la MEL et de la Région avaient acté le principe d'un prolongement de la ligne entre Wambrechies et Comines à terme, suite à la fermeture de la ligne de train entre Lille et Comines en se basant sur l'emprise existante (source : https://www.lavoixdunord.fr/644431/article/2019-09-29/les-elus-actent-le-prolongement-du-tram-de-wambrechies-comines (Lien externe)). Même si de nombreuses études sont encore à mener, et si ce prolongement n'entre pas dans cadre de cette concertation, il semble primordial de l'anticiper en particulier pour faire le choix du terminus à Wambrechies. Où et comment et se ferait-t-il ? Faut-il conserver la possibilité de rejoindre l'ancienne voie ferrée à la gare pour ensuite utiliser l'emprise existante entre Wambrechies et Comines ? Ou y aurait-t-il une rupture de charge et un changement de mode ? Même si elle n'est pas la seule à décider sur le prolongement et que celui-ci se ferait dans une phase ultérieure, l'intention devrait être affichée par la MEL, pour que les métropolitains aient tous les éléments et puissent s'exprimer sur les choix à faire dans le projet en cours (tracés et terminus à Wambrechies).	Bonjour, Merci pour votre contribution qui viendra alimenter le bilan de la concertation. Les projets de tramway soumis à concertation sont issus des liaisons actées dans la délibération du Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) du 28 juin 2019 qui prévoit notamment une liaison en tramway jusqu'à Wambrechies. Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT. La localisation du terminus du tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne à l'ancienne halte ferroviaire de Wambrechies pourrait permettre la connexion entre le tramway et un projet de transport empruntant tout ou partie de l'emprise de l'ancienne ligne TER Lille-Comines. Une solution en mode routier semble dans tous les cas la plus adaptée au potentiel de fréquentation (300 voyages/jour en 2019 et un prévisionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimums des 35 000 voyages/jour pour envisager l'opportunité d'un mode tramway). La MEL définira avec la Région, la SNCF et les communes concernées un projet, une organisation et un financement.
La mobilité	Création tramway	Bonjour ce qui serait bien ces une création de tramway jusqu'à comines est aussi tressin cysoing a la place de l ancienne voie ferrée et pourquoi pas une aussi entres Lille et halluin avec la frontière de ménin merci	Bonjour, Merci pour votre contribution qui viendra alimenter le bilan de la concertation. Les projets de tramway soumis à concertation sont issus des liaisons actées dans la délibération du Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) du 28 juin 2019. Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT. Les projections de fréquentation pour les secteurs que vous citez sont trop faibles pour justifier la réalisation d'un projet de tramway. Néanmoins, la localisation du terminus du tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne à l'ancienne halte ferroviaire de Wambrechies pourrait permettre la connexion entre le tramway et un projet de transport empruntant tout ou partie de l'emprise de l'ancienne ligne TER Lille-Comines. Une solution en mode routier semble dans tous les cas la plus adaptée au potentiel de fréquentation (300 voyages/jour en 2019 et un prévisionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimums des 35 000 voyages/jour pour envisager l'opportunité d'un mode tramway). La MEL définira avec la Région, la SNCF et les communes concernées un projet, une organisation et un financement. Pour le secteur d'Halluin, le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) identifie par ailleurs une optimisation de la Liane 4 entre Tourcoing et sa couronne Nord-Ouest (Liaison B - Tourcoing-Roncq-Halluin) et une réflexion sur une liaison express de grande rocade entre Armentières et Tourcoing desservant la vallée de la Lys (Liaison A - Armentières-Comines-Halluin-Tourcoing). Enfin, la MEL engagera avec l'État la poursuite de la réflexion sur l'étude d'opportunité sur le devenir de la liaison express 91.
Le tracé et les variantes	Déplacer station Faidherbe St André au plus proche Pont royal	Le bénéfice de la station Faidherbe n'est pas optimal en terme de quantité de population desservie. Tout le quartier de la gare St André est déjà desservi par la station gare St André. La station Faidherbe devrait être déplacée au plus près du Pont Royal afin de servir à plus monde (quartier Pont Royal et canon d'or)	Bonjour, Nous prenons note de votre proposition et vous remercions de votre contribution.
Le matériel roulant et les services en ligne et/ou en station	Particules fines : technolgies et challenge	Serait-il possible de s'associer avec d'autres acteurs du secteur des transports pour contribuer à réduire les émissions de particules fines ? Par exemple, il y a le système Tamic de Tallano Technologies qui pourrait être essayé s'il est disponible. Il permet de capter les particules fines émises lors du freinage. Peut-être aussi que le projet de tramway pourrait être un laboratoire à ciel ouvert pour tester d'autres innovations ? Des compteurs pourraient être affichés pour indiquer combien de kg/tonnes de particules fines sont évitées chaque jour ? Ceci pourrait mener à un challenge collectif !	Bonjour, Le projet partage effectivement l'objectif de contribuer à la lutte contre le changement climatique et la réduction des émissions de polluants atmosphériques. Nous vous remercions de votre proposition et de vos idées contribuant à nourrir cet objectif.
Le tracé et les variantes	Nuisances ligne rue obert Wambrechies	Ligne tramway rue obert Wambrechies trop proche des habitations. Route étroite. Nuisance sonore lors des passages du tram. Et comment accéder à notre domicile en voiture si la seule route d accès est transformée en ligne tramway. Et risque nuisance vibration sol pour les maisons et immeubles...Que des inconvénients et problèmes pour les riverains...sans parler des travaux ...en plus route neuve refaite il y a 2 ans ...gaspillage Problème d esthétique aussi avec les alimentations électriques alors que espace protégé avec le château Des riverains habitant au 2eme 3eme étage de résidences risquent d avoir les câbles alimentation juste devant leur fenêtre. Et les problèmes de circulations, embouteillages et stationnement vont être catastrophiques Aucune possibilité de se garer pour les personnes voulant prendre le tram à wambrechies et aux heures de pointe tout le centre et routes menant vers cette ligne seront bloquées. Projet illogique en termes de practicite, de désenclavement, d esthétique, et portant atteinte à la qualité de vie des riverains. La rue d y présente et terminus à l ancienne gare est une evidence	Bonjour, Nous vous remercions pour votre contribution concernant le tracé du projet à Wambrechies qui viendra nourrir le bilan de la concertation de la MEL de juin.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Modification du tracé du tramway LM dans le secteur des gares de Lille	Le tramway actuel passe en sous-terrain à partir du carrefour Pasteur pour desservir les gares. L'arrêt Gare Lille-Europe est perdu au milieu du parc Matisse sans connexion avec le métro ou les bus et pourrait être abandonné. A pied la station Gare Lille-Flandres est très proche (3 minutes à pied depuis la sortie devant Euralille). Une bonne signalétique pour accompagner les voyageurs doit être faite. Régulièrement des gens montent dans le tram à Lille-Flandres avec leurs valises pour s'arrêter à Lille-Europe... Un changement de tracé pour desservir le boulevard Carnot et la rue des Canonniers pourrait apporter plusieurs opportunités : - desserte du lycée Pasteur, du collège Carnot et du sud du Vieux-Lille (rue de Gand et place du Lion d'Or à 5 min à pied) ; - arrivée en surface qui pourrait, par exemple, permettre de prolonger la ligne vers la rue du Molinel et République ; - les voiries sont suffisamment larges pour garder les autres modes de déplacements ; - sujet des portiques d'entrée du métro, inexistants pour le tram, réglé ; - restructuration du parc Matisse sans les rails et les stations.	Bonjour, Nous prenons note de votre contribution concernant la lisibilité des cheminements au pôles gares et votre proposition de tracé dans Lille, celle-ci viendra alimenter le bilan que la MEL dressera au mois de juin.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Faire passer la ligne Lille - Villeneuve par le Marais de Lomme	La ligne 10 la bas est toujours bouchée en heure de pointe et la ligne BHNS Lille - Villeneuve-d'Ascq passe trop loin des habitants du quartier du Marais de Lomme, cette future ligne sera très pratique pour les habitants du Marais, il serait bien qu'elle puisse passer par la rue de l'égalité et la rue Thénard à Lomme pour que les habitants puissent avoir facilement accès à cette nouvelle ligne qui leur passerait sous le nez à moins de marcher 15min a pied jusqu'à la rue Hegel.	Bonjour, L'étude d'un tracé d'un projet de transport collectif à haut niveau de service doit permettre de trouver le juste équilibre entre desserte fine du territoire et performance du niveau de service. Pour cette ligne, il sera difficile d'atteindre le coeur de Lomme sans en détériorer sa vitesse commerciale. Une réflexion sera menée dans la poursuite des études afin de réorganiser le réseau bus à l'horizon de la mise en service des nouvelles lignes de tramway et de BHNS.
Le tracé et les variantes	Mettre les terminus des 2 BHNS à 4 Cantons	En raison du P+R de 4 Cantons sous utilisé, mettre le terminus des 2 BHNS à 4 Cantons. L'une (Lambersart Villeneuve d'Ascq) peut passer derrière la Haute Borne et l'autre rejoindre directement le stade Pierre Mauroy, ou prendre l'Avenue Paul Langevin et passer à Cité Scientifique Prof. Gabillard..	Bonjour, Les tracés soumis à concertation proposent une connexion des deux projets de lignes de BHNS au niveau du stade Pierre Mauroy. Le terminus du tracé de la ligne Lille - Villeneuve d'Ascq est envisagé à 4 Cantons avec une proposition variante d'un terminus à Hôtel de Ville. Le terminus du tracé de la ligne Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Baroeul est envisagé au stade Pierre Mauroy avec en variante une extension à la zone du Hellu. Nous prenons en compte votre proposition de mutualisation des terminus des deux lignes de BHNS à 4 Cantons dont la pertinence sera analysée dans l'approfondissement des études.
Le tracé et les variantes	Proposition de variante : jonction du pôle des gares	Prolongation du BHNS jusqu'aux gares Lille Europe-Flandres via l'av. du Pdt Hoover, le Pont de Flandres puis l'av. Willy Brandt ou la rue du Luxembourg. Cette proposition reprend la proposition de variante du tramway de Lille à cet endroit, mais vise à relier directement les bassins d'emploi aux gares, sans report sur le métro et/ou le tramway. La jonction BHNS / Tramway de Lille, pour être pleinement efficace, ne doit pas se faire devant l'hôtel de région, mais au niveau des gares.	Bonjour, Cette proposition reprend en partie le tracé de la variante d'extension soumise à la concertation préalable sur le projet du tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne. A ce stade l'insertion en tramway est privilégiee sur l'axe du Président Hoover compte tenu du tracé de la ligne de tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne. Pour le BHNS la demande est plus importante pour rejoindre la place de la République et l'Est de Lille depuis l'Ouest et Eurachnologies aussi c'est le tracé qui a été privilégié à ce stade. Par ailleurs, l'insertion du terminus du tramway et la connexion avec la ligne BHNS est plus aisée dans le secteur de l'Hôtel de Région que dans celui de la gare Lille Europe.
Le projet	Priorité absolue indispensable pour une bonne efficacité	Les BHNS ne seront efficaces que s'ils ont une priorité absolue aux carrefours, avec des couloirs dédiés. Les règles de circulation doivent être les mêmes qu'un tram. Il nous semble ainsi essentiel de viser également 20 km/h pour ces lignes de BHNS. C'est possible, comme par exemple avec les BHNS Busway à Nantes (21.5 km/h de moyenne) et TVM en Val-de-Marne (22 km/h). Nous privilégions également le maillage du réseau. C'est une très bonne chose que la ligne Villeneuve – Lille atteigne Euratechno	Bonjour, L'objectif du projet est d'offrir une desserte en transports collectifs performants à haut niveau de service. Afin de garantir ce haut niveau de service, le programme des projets de BHNS prévoit une priorité absolue aux carrefours, une intégration préférentielle au maximum en site propre avec des stations dédiées, acessibles et regroupant l'ensemble des services aux voyageurs. Les nouvelles lignes de transport vont venir compléter les lignes structurantes existantes afin de renforcer le maillage en transports en commun de la métropole. Ainsi la future ligne BHNS Lille - Villeneuve d'Ascq viendra en interconnexion avec les lignes de métro existantes ainsi qu'avec la future ligne de tramway pôle métropolitain Lille et sa couronne et la ligne BHNS Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Baroeul.
Le tracé et les variantes	Jonction avec les gares Flandres et Europe	Je propose une variante du tracé pour relier les gares Lille Flandres et Lille Europe via l'avenue du Président Hoover et le Pont de Flandres. Proposition plus détaillée via le lien suivant : https://drive.google.com/file/d/1fxMq16qE-rvb6GgEYX73oiob5S1tphOc/view?usp=sharing	Bonjour, Nous prenons note de votre proposition qui viendra alimenter le bilan de la concertation. Cette proposition reprend en partie le tracé de la variante d'extension soumise à la concertation préalable sur le projet du tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne. A ce stade l'insertion en tramway est privilégiee sur l'axe du Président Hoover compte tenu du tracé de la ligne de tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne. Pour le BHNS la demande est plus importante pour rejoindre la place de la République et l'Est de Lille depuis l'Ouest et Eurachnologies aussi c'est le tracé qui a été privilégié à ce stade. Par ailleurs, l'insertion du terminus du tramway et la connexion avec la ligne BHNS est plus aisée dans le secteur de l'Hôtel de Région que dans celui de la gare Lille Europe.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Villeneuve d'Ascq Nord	Bonjour, Pourquoi quand on parle de Villeneuve d'ascq, on se limite toujours a Villeneuve d Ascq Sud (V2 / 4 Cantons) ? Villeneuve d Ascq fait plus de 7 Km de long, et on la limite a 3 km.. C etait deja le cas avec la mobilité Vélo... et c est de nouveau le cas avec ces proposition.. Pourquoi restreindre autant ? Cordialement	Bonjour, La seconde ligne de Bus à Haut Niveau de Service soumise à concertation reliant Villeneuve d'Ascq à Marcq-en-Baroeul permet une desserte du centre de Villeneuve d'Ascq à sa partie nord-ouest, en longeant le Boulevard de l'Ouest jusque Mons-en-Baroeul. Les quatre projets soumis à concertation sont les projets structurants du Schéma Directeur des Infrastructures qui comporte au total une vingtaine de projets allant du prolongement du métro jusqu'à l'amélioration du niveau de service de certaines lignes existantes ou la création de lignes de bus circulaires et la mise en place de liaisons de bus express. La déclinaison des autres liaisons du Schéma Directeur des Infrastructures se poursuivra dans les mois et années à venir afin de les rendre opérationnelles à horizon 2035, l'objectif étant de créer un véritable maillage en transports en commun de la métropole. Une étude de liane optimisée entre Hem et Villeneuve d'Ascq sera notamment proposée en passant ainsi par le nord-est villeneuvois.
L'aménagement de l'espace public	Garantir la circulation en site propre, notamment en centre ville	La description du projet parle d'un « tracé majoritairement en site propre » sans plus de détails. Pour que ce BHNS soit attractif, il est important qu'il soit en site propre afin d'être plus efficace que la voiture. Par exemple, la rue Nationale ne possède actuellement une voie de bus que sur une partie du tracé proposé.	Bonjour, L'objectif du projet est d'offrir une desserte en transports collectifs performants à haut niveau de service, ce qui induit une priorité absolue aux carrefours, une intégration préférentielle au maximum en site propre avec des stations dédiées, acessibles et regroupant l'ensemble des services aux voyageurs. L'ambition est d'atteindre une majorité de part site propre sur le long du parcours pour rendre ce futur mode de transport performant.
L'aménagement de l'espace public	Protéger les vélos sur les boulevards	Sur les boulevards Louis XIV et de la Liberté, les vélos circulent actuellement sur la voie de bus. Cela fonctionne assez bien actuellement car le trafic bus est relativement restreint en dehors des heures de pointe. Mais avec la fréquence accrue du BHNS, il pourrait y avoir nettement plus de bus qui dépassent les cyclistes, ce qui aurait pour effet de réduire le sentiment de sécurité et l'attractivité du vélo. L'idéal serait d'aménager des pistes cyclables sécurisées sur ces axes.	Bonjour, Les nouveaux aménagements générés par la création des nouvelles lignes de transport visent à garantir la sécurité et le confort pour l'ensemble des modes : piétons, cycles et transports collectifs. L'objectif est bien de développer le long des futures lignes à haut niveau de service des aménagements cyclables de qualité, en fonction des possibilités d'insertion, et ainsi d'avoir une voie dédiée pour le BHNS séparée d'une piste cyclable dédiée pour les vélos. Au-delà des paramètres de sécurité/confort, la vitesse commerciale du transport collectif passe en effet par une voie qui lui est dédiée. L'introduction d'autres usagers sur les sites propres, qu'il s'agisse de voitures ou de vélos, conduit nécessairement à diminuer la performance. Une analyse fine des conséquences de chaque dérogation à la réalisation de sites propres devra être menée, avec comme premier principe l'absolue nécessité de cette dérogation.
Le projet	Pour une vraie BHNS en site propre (pas une Liane...)	Bonjour, je rebondis sur la remarque de l'Union des Voyageurs du Nord - FNAUT : en effet, cette nouvelle ligne de bus à haut niveau de service n'a d'intérêt que si elle circule en site propre sur l'intégralité du parcours. On l'a bien vu, l'efficacité des Lianes actuelles - avec leurs très modestes tronçons en site propre - est toute relative... Recommencer les mêmes erreurs serait un luxe qu'on ne peut plus se payer.	Bonjour, L'objectif du projet est d'offrir une desserte en transports collectifs performants à haut niveau de service, ce qui induit une priorité absolue aux carrefours, une intégration préférentielle au maximum en site propre avec des stations dédiées, acessibles et regroupant l'ensemble des services aux voyageurs. L'ambition est d'atteindre une majorité de part site propre sur le long du parcours pour rendre ce futur mode de transport performant.
Le matériel roulant et les services en ligne et/ou en station	Et pourquoi pas un trolley-bus ?	Bonjour, je suis étonné qu'à Lille personne n'évoque jamais l'idée d'un trolley-bus. Ce mode de transport électrique, moins cher qu'un tramway et moins polluant qu'un bus à haut niveau de service (BHNS), a pourtant été relancé dans de nombreuses villes européennes. En France, une ville comme Lyon continue à le développer. Pourquoi pas chez nous ?	Bonjour, Les BHNS seront à énergie propre, dont la technologie reste à définir (biogaz, hydrogène, batteries avec recharge en ligne ou au terminus, voire trolley) dans la poursuite des études. La recherche d'énergie propre sera un critère de choix. Les trolleys peuvent intégrer des caténaires ou non, les derniers modèles ne présentent pas nécessairement de caténaires sur tout leur parcours et rechargent leurs batteries dans les secteurs équipés, d'autres systèmes prévoient des portiques de rechargement à certaines stations ou seulement aux terminus. Les piles à combustibles qui utilisent de l'hydrogène sont rechargées au dépôt.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Crt-aeroport Lesquin	Bonjour, Quid de l'accès Villeneuve-d'Ascq exemple métro Jean Jaurès ou les près-CRT-aeroport de Lesquin? Merci d avance	Bonjour, La desserte en transports en commun de l'aéroport est assurée par la Ligne de bus 68 Ilévia depuis le métro 4 cantons avec une fréquence de 20 à 30 minutes en heures de pointe (trajet en 17 minutes). La desserte du CRT est assurée par cette même ligne ainsi que par la Z3 et la Z8 depuis 4 Cantons. La future ligne BHNS Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Baroeul permettra aux usagers de la ligne 2 du métro (via l'arrêt Fort de Mons) de se rendre jusqu'à la ligne 1 du métro (via l'arrêt Hôtel de Ville) pour rejoindre 4 Cantons.
Le tracé et les variantes	Desserte Hôtel de Ville	Le trajet de référence permet de desservir deux stations de métro (4 cantons et Triolo), qui donnent un accès rapide à l'Hôtel de Ville. La variante n'est donc pas indispensable et il est préférable d'assurer la desserte de la Haute Borne.	Bonjour, Nous prenons note de votre préférence pour le tracé de référence qui dessert la Haute Borne avec le BHNS. Si la variante était retenue, la ligne de BHNS, après avoir desservie le Stade Pierre Mauroy, ne poursuivrait pas son chemin vers la N227 et bifurquerait directement rue de Versailles pour rejoindre le métro Hôtel de Ville. Dans cette hypothèse, la desserte de la Haute Borne ne serait pas assurée par la ligne de BHNS mais serait proposée par un circuit local en bus classique à partir de 4 Cantons.
Le tracé et les variantes	Marais de Lomme	Bonjour, j'habite dans le marais de Lomme et je me rends tous les jours boulevard Vauban. Cette ligne de bus me serait très utile si elle n'était pas à 15 minutes à pied de chez moi. La ligne 10 est toujours bondée en heure de pointe pour rejoindre le métro et la 18 passe trop de temps dans les petites rues de bois blanc pour être efficace. Je pense qu'un trajet passant par rue Victor Hugo ou avenue Arthur Notebart améliorerait la desserte des quartiers environnants. Serait t'il possible d'étendre la ligne dans le marais pour permettre à ce foyer de population assez dense d'accéder à un service de transport moins saturé et plus efficace ? Je me doute que ça implique des changements et une organisation au niveau du terminus, mais avoir une ligne de bus qui court le long de la deule n'est pas ce dont le quartier a besoin. Ce dont il a besoin, c'est un transport de qualité qui passe en son centre et désengorge la seule ligne de bus qui le traverse efficacement...	Bonjour, Merci pour votre proposition. L'étude d'un tracé d'un projet de transport collectif à haut niveau de service doit permettre de trouver le juste équilibre entre desserte fine du territoire et performance du niveau de service. Pour cette ligne, il sera difficile d'atteindre le coeur du quartier du Marais de Lomme sans en détériorer sa vitesse commerciale néanmoins les études ultérieures vont permettre de localiser plus précisément le terminus de cette ligne dans la continuité du quai Hegel et il n'est pas exclu de desservir la première partie de la rue Victor Hugo, puis la rue Jean-Baptiste Dumas, pour aboutir au Boulevard du Marais à Sequedin. Par ailleurs, une réflexion sera menée dans la poursuite des études afin de réorganiser le réseau bus à l'horizon de la mise en service des nouvelles lignes de tramway et de BHNS.
Le tracé et les variantes	Proposition de prolongation BHNS Lille-Villeneuve d'Ascq	Bonjour, je propose que la ligne démarre à l'actuel arrêt "Lomme Anatole France" localisé avenue Notebart. Cette avenue est en ligne droite, ne modifiera pas les performances attendues d'un BHNS et pourra également permettre de drainer une partie de la population du quartier sur cette nouvelle ligne. Par ailleurs, la jonction avec l'actuel tronçon est aisé.	Bonjour, Merci pour votre proposition. L'étude d'un tracé d'un projet de transport collectif à haut niveau de service doit permettre de trouver le juste équilibre entre desserte fine du territoire et performance du niveau de service. Pour cette ligne, il sera difficile d'atteindre le coeur du quartier du Marais de Lomme sans en détériorer sa vitesse commerciale. La rue Notebart est étroite et la présence d'un établissement scolaire induit des aléas de circulation, difficiles à gérer sans site propre, aussi le passage du BHNS induirait un report de certaines fonctions circulatoires et de stationnements sur les rues adjactentes. Les études ultérieures vont permettre de localiser plus précisément le terminus de la ligne en considérant votre point d'attention d'essayer d'étendre l'attractivité du BHNS sur Lomme. Par ailleurs, une réflexion sera menée dans la poursuite des études afin de réorganiser le réseau bus à l'horizon de la mise en service de la nouvelle ligne de BHNS et ainsi de rabattre les tracés de ligne de bus locales vers cette nouvelle ligne structurante.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
L'aménagement de l'espace public	Passage du pont de Tournai	Comment est prévu le passage du Pont de Tournai ? S'agissant d'une section stratégique pour l'efficacité du BHNS, il semble indispensable que celui-ci soit en site propre sur le pont. Pour cela et pour continuer à permettre le passage des voitures en heure de pointe, peut-il être envisagé d'augmenter la largeur du pont ? Sans reprendre toute la structure du pont, le report des piétons et cyclistes sur des passerelles latérales plus légères, de part et d'autre du pont, pourrait libérer plus d'emprise sur le pont lui-même pour un BHNS en site propre. Par ailleurs, le passage du pont étant particulièrement dangereux pour les piétons et les cyclistes, cela permettrait de mieux sécuriser ces flux à cet endroit.	Bonjour, Le Pont de Tournai est effectivement un point d'attention du tracé. Plusieurs solutions sont à l'étude afin de pouvoir garantir la performance du transport collectif sur ce tronçon. Il est ainsi possible de minimiser les contraintes en développant une stratégie de régulation et de site propre sur la rue de St-Amand et Cordonnier. L'objectif est de créer, via les feux tricolores, un espace disponible pour le BHNS sur le pont et de coordoner les deux carrefours, de part et d'autre du pont, pour créer un effet booster lorsque le BHNS est sur le pont. A ce stade nous étudions également la faisabilité de créer une passerelle modes actifs à côté du pont de Tournai, ce dernier ne pouvant plus accepter un élargissement par encorbeillement. La poursuite des études permettra de retenir une solution devant répondre à la fois au passage du BHNS tout en permettant une sécurisation des flux piétons et cycles.
La mobilité	Villeneuve Nord	Bonjour, Tout à fait d accord avec Xavier. Je n'arrive pas à laisser de commentaires. Villeneuve Nord n est desservi que par les bus qui ne sont pas toujours fonctionnels. Je mets 10 min en voiture pour aller travailler à Lille, 15 min en vélo, 35min à pied autant voir plus en transport en commun (bus ou bus plus metro). Comment valoriser les transports en commun dans ces conditions? D'autant qu'on ne peut presque plus se garer au métro pont de bois, station de la ligne 1 la plus proche... Cette partie de la ville n'apparaît à priori pas dans les nouveaux tracés et c'est dommage. Nous nous sentons oubliés	Bonjour, La seconde ligne de Bus à Haut Niveau de Service soumise à concertation reliant Villeneuve d'Ascq à Marcq-en-Baroeul permet une desserte du centre de Villeneuve d'Ascq à sa partie nord-ouest, en longeant le Boulevard de l'Ouest jusque Mons-en-Baroeul. La halte ferroviaire Pont de Bois est située à environ 300m à pied de l'itinéraire. La lisibilité de la liaison piétonne entre ces deux points sera à prendre en compte dans le projet. Les quatre projets soumis à concertation sont les projets structurants du Schéma Directeur des Infrastructures qui comporte au total une vingtaine de projets allant du prolongement du métro jusqu'à l'amélioration du niveau de service de certaines lignes existantes ou la création de lignes de bus circulaires et la mise en place de liaisons de bus express. La déclinaison des autres liaisons du Schéma Directeur des Infrastructures se poursuivra dans les mois et années à venir afin de les rendre opérationnelles à horizon 2035, l'objectif étant de créer un véritable maillage en transports en commun de la métropole. Une étude de liane optimisée entre Hem et Villeneuve d'Ascq sera notamment proposée en passant ainsi par le nord-est villeneuvois.
L'aménagement de l'espace public	Site propre sur le pont de Tournai	Bonjour, Concernant le pont de Tournai, lors de la réunion vous évoquiez l'idée de ne faire le site propre du BHNS que dans un sens. Étant étudiant en transport de voyageurs, j'ai eu l'occasion de travailler sur une alternative qui me semble intéressante pour cette zone : un site propre en "voie réversible", le principe est simple : le BHNS emprunte le site propre dans le sens de circulation le plus assujetti aux congestions. Ce système est utilisé à Madrid depuis 1995 (il se nomme "BUS VAO" sur l'A-6), en semaine ce site propre en sens unique est emprunté le matin vers Madrid et le soir vers les banlieues (le sens est inversé le week-end afin de faciliter les départs/retours de week-end). Merci de m'avoir lu.	Bonjour, Merci de votre intérêt pour le domaine des transports et en particulier pour cette concertation. Votre proposition fait partie des solutions étudiées pour pouvoir garantir la performance du transport collectif sur ce tronçon névralgique du Pont de Tournai. L'analyse des trafics du Pont de Tournai montre néanmoins une distribution des trafics relativement similaires aux pointes de trafic, ce qui rend difficile le choix du sens pour un site propre réversible. Un autre solution à l'étude est de développer une stratégie de régulation et de site propre sur la rue de St-Amand et Cordonnier. L'objectif est de créer, via les feux tricolores, un espace disponible pour le BHNS sur le pont et de coordoner les deux carrefours, de part et d'autre du pont, pour créer un effet booster lorsque le BHNS est sur le pont. A ce stade nous étudions également la faisabilité de créer une passerelle modes actifs à côté du pont de Tournai, ce dernier ne pouvant plus accepter un élargissement par encorbeillement. La poursuite des études permettra de retenir une solution ayant pour objectif de garantir la performance du système de transport collectif sur cet axe.
Le tracé et les variantes	Proposition de variante - Hotel de Ville via rue des Fusillés	Bonjour Est ce que la ligne ne pourrait pas remonter toute la rue des Fusillés et rejoindre Hotel de Ville par la rue des techniques puis le bvd Van Gogh? Avec des arrêts Ferme Dupire et Trémière. Et par la suite elle rejoint le stade par la variante dessinée, tronçon commun avec l'autre BHNS VdA - Marcq ça permettrait: - de mieux desservir cette zone dense (Triolo nord, Terroir et Résidence) au lieu de passer par le Bvd de Tournai déjà desservi par 2 stations de métro - de conserver le terminus au 4 Cantons via la Haute Borne tout en passant par Hotel de Ville	Bonjour, Merci pour votre proposition qui sera analysée dans la poursuite des études. L'étude d'un tracé d'un projet de transport collectif à haut niveau de service doit permettre de trouver le juste équilibre entre desserte fine du territoire et performance du niveau de service. Votre proposition permet de passer au coeur de la zone dense mais allonge le parcours et donc le temps de trajet de la ligne. Le tracé par le boulevard de Tournai permet de développer des vitesses plus élevées et une meilleure lisibilité de la ligne.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
La mobilité	Tarif transport Lille	Bonjour à tous et toute J'aurais voulu faire une proposition. Les transports en commun sont très pratique pour tout le monde. Malheureusement quand nous n'avons pas les moyens c'est souvent un frein. J'aurais proposé des transports gratuit pour les étudiants en difficulté et pour les demandeurs d'emploi qui ne perçoivent pas de ressources financières. Ce qui permettrait beaucoup plus de facilité pour certaines personnes pour faire des recherches d'emploi de ne pas être coupée du reste du monde car les transports bloque. Des personnes fraude les transports non pas car ça les amuses mais par ce que elle ne peuvent pas payer le transport. Je pense à beaucoup de personnes qui sont dans la même galère que moi être contraint de marché pendant 2h pour un rdv médical. Votre métropole a tout pour accueillir des personnes. Elle a pas mal d'atouts mais pour certaines personnes qui sont heureuses d'être sur votre territoire les transports en commun les bloque dans leur déplacement. Cordialement	Bonjour, Dpuis le 1er janvier 2022, les jeunes de moins de 18 ans habitants la Métropole Européenne de Lille peuvent circuler gratuitement sur l'ensemble du réseau Ilévia (Bus, Métro, Tramway) ainsi qu'emprunter librement un V'Lille. Cette mesure favorise le pouvoir d'achat des familles et vise à encourager les plus jeunes à emprunter les transports en commun en ancrant cette pratique pour l'avenir. Par ailleurs depuis 2016, une tarification sociale et solidaire existe sur la métropole. Cette tarification suivant le revenu permet un abonnement aux transports collectifs pour les revenus les plus modestes entre 3,25 et 30,50 €/mois. Toutes les informations sur les tarifs du réseau sur le site internet d'Ilévia : https://www.ilevia.fr/fr/27-tarifs
Le tracé et les variantes	Desservir le métro Triolo et V2	Merci pour la possibilité donnée de contribuer au projet ! Le tracé dessiné sur les cartes semble privilégier un passage de la ligne sur le boulevard de Tournai. Si la ligne reste sur le boulevard de Tournai tout du long dans Villeneuve d'Ascq, elle passera notamment à environ 150-200 m de la station de métro Triolo. Une telle distance à faire au quotidien serait très contraignante pour les personnes à mobilité réduite et globalement peu attractive pour toutes les personnes souhaitant faire une correspondance BHNS<>métro. Concernant les besoins des usagers potentiels de la ligne dans le secteur Résidence et rue des Fusillés, on peut s'attendre à ce qu'ils soient attirés en priorité par une liaison la plus pratique possible pour atteindre le centre de Villeneuve (centre commercial V2/Hotel de Ville) et la ligne 1 du métro à Triolo pour rejoindre le centre de Lille (Gare, Rihour). Compte tenu de tout cela, serait-il possible de rapprocher le tracé de la ligne de BHNS du métro Triolo et du secteur du centre commercial V2? Par exemple, il serait envisageable de faire passer la ligne sur le site propre du BHNS Villeneuve d'Ascq<>Marcq en tronc commun entre le Stade Pierre Mauroy et le Rond-Point de Valmy, pour rejoindre ensuite le Boulevard de Tournai via la rue Trudaine avec un arrêt au plus près de la station de métro dans cette rue. Le cinéma "Mélies" et le centre commercial du Triolo s'en trouveraient également mieux desservis. La rue Trudaine est sûrement trop étroite pour un site propre, mais elle n'est pas sujette à des bouchons et ne devrait donc pas nuire à la performance de la ligne. Il s'agit bien ici d'une proposition pour renforcer l'attractivité de la ligne en desservant au plus près les pôles de correspondance et les centres d'intérêts susceptibles d'intéresser les futurs passagers et donc de leur faire gagner du temps.	Bonjour, Merci pour votre proposition qui sera analysée dans la poursuite des études. L'étude d'un tracé d'un projet de transport collectif à haut niveau de service doit permettre de trouver le juste équilibre entre desserte fine du territoire et performance du niveau de service. Votre proposition permet de passer au coeur de la zone dense mais le passage par la rue de Trudaine risque d'augmenter les aléas. Le tracé par le boulevard de Tournai permet de développer des vitesses plus élevées et une meilleure lisibilité de la ligne. Votre point d'attention concernant l'accessibilité à la station Triolo sera intégré dans l'approfondissement des études afin de proposer un traitement de la liaison entre l'entrée de la station de métro et la station du futur BHNS permettant une correspondance optimale et accessible à tous.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
	Garantir un site propre	Le site propre est nécessaire pour pouvoir parler de haut niveau de service. Sans site propre, les bus sont freinés par les bouchons, notamment en heure de pointe, il est difficile de s'engager sur la fiabilité du service et d'en faire une alternative solide à la voiture individuelle. Pour être attractifs, les bus doivent permettre un temps de trajet qui se rapproche voire dépasse celui de la voiture, ce qui ne peut pas être le cas sans infrastructure spécifique. Pour ces raisons, les élu·e·s écologistes souhaitent que le site propre soit un impératif qui ne puisse pas être écarté au profit de l'espace réservé à la voiture. Le dossier de concertation annonce une ligne « majoritairement » en site propre. Cette indication est très floue et s'oppose à toutes les images du dossier qui montrent des bus en site propre. Quelle proportion des lignes et stations ne bénéficieront pas du site propre ? Quelle est la vitesse commerciale estimée de la ligne ? Le site propre doit notamment être garanti sur la rue des Fusillés. Le fait que la mise en place d'un site propre dans cette rue implique de supprimer une bande de stationnement nécessite qu'une politique concertée du stationnement soit menée, en lien avec les riverain·e·s. La question se pose également pour la rue de Turenne. Enfin, le pont de Tournai est un point noir connu pour les cyclistes comme pour les automobilises. Refuser de repenser cet axe, c'est manquer une occasion majeure d'effacer une rupture majeure entre le sud de Lille et le territoire est et empêcher tout BHNS digne de ce nom. Saturé aux heures de pointes, le pont impactera l'ensemble de la ligne en empêchant les bus qui l'emprunteront d'avoir la rapidité et la fiabilité attendue pour un BHNS. Sans site propre et avec une fréquence d'un bus toutes les 10 minutes, ce bus n'aura aucune valeur ajoutée par rapport à l'actuelle ligne 18. L'image montre, en bleu, les rues où le dossier de cocnertation présente le site propre come absent ou incertain. L'ensemble de la contribution du groupe MECS est ici : https://groupemecs.wordpress.com/2022/03/22/des-lignes-de-transports-oui-mais-lesquelles/	Bonjour, L'objectif du projet est d'offrir une desserte en transports collectifs performants à haut niveau de service, ce qui induit une priorité absolue aux carrefours, une intégration préférentielle au maximum en site propre avec des stations dédiées, accessibles et regroupant l'ensemble des services aux voyageurs. L'ambition est d'atteindre une majorité de part site propre sur le long du parcours pour rendre ce futur mode de transport performant. La rue des Fusillés fait partie des secteurs étudiés pour la mise en place d'un site propre. Les aménagements prévus se feront en concertation avec les riverains, en particulier pour le sujet du stationnement. Au regard des aménagements prévus, le BHNS développera une vitesse commerciale moyenne de 20 à 21 km/h, soit une performance accrue par rapport à la ligne actuelle. Au-delà de cette vitesse commerciale, la maîtrise des aléas permettra d'atteindre un haut niveau de service pour les usagers.
La mobilité	Tronçon Lille-Loos	Sur les 6km du tronçon Lille-Loos, le potentiel de desserte est en fait le plus important de l'ensemble des tronçons de lignes présentées dans le projet, avec 74 500 habitants et 81 500 emplois. Ailleurs, un tramway est mis en place pour des potentiels de dessertes bien moindres. Un bus est-il à même de satisfaire les besoins sur ce tronçon? Quelle est la fréquentation attendue de cette ligne sur ce tronçon ? L'intégralité de la contribution du groupe MECS est disponible ici : https://groupemecs.wordpress.com/2022/03/22/des-lignes-de-transports-oui-mais-lesquelles/	Bonjour, La ligne BHNS Lille-Villeneuve d'Ascq traverse un tissu urbain dense, mais est déjà dotée d'une offre de desserte avec le métro, la liane 1 ou les autres lignes de bus. A ce stade des études, les simulations donnent une fréquentation de +/- 12 000 à 14 000 voy/jour (la variation dépend de la configuration génrale du réseau). Un tramway devient pertinent pour une fréquentation de 35 à 40 000 voy/jour. Le mode BHNS semble ainsi pertinent pour cette ligne.
Le matériel roulant et les services en ligne et/ou en station	Réhausser la fréquence des BHNS	La fréquence prévue (« un bus toutes les 10 minutes ») est imprécise. La fréquence de 10 minutes s'appliquera-t-elle bien sur toute la journée ou, comme le mentionne le dossier de presse de la MEL sur le même projet, seulement en heure de pointe, pour 12 minutes en heure creuse? En tout état de cause, cette fréquence est bien trop faible. -Parmi les 73 lignes de BHNS répertoriées en France, 53 lignes font mieux en heure de pointe , 13 lignes font même mieux en heure creuse. -C'est près de deux fois moins que la fréquence des tram (6 minutes en heure de pointe), alors que le projet annonce que le propre du BHNS est de s'en rapprocher. -Plusieurs lianes déjà existantes sur notre territoire, et qui ne sont pas considérées comme des BHNS, ont déjà une fréquence d'un passage toutes les 10 minutes en journée (L3, L5, L7) ou en heure de pointe (L2, L4, L6). Le diagnostic effectué en préparation du SDIT pointe que « l'efficience globale du réseau est à améliorer en termes de rendement et d'attractivité (vitesse commerciale notamment) ». Si elles ont la même fréquence que les lianes actuelles, les nouvelles lignes n'auront aucune valeur ajoutée. Pour l'ensemble de ces raisons, la fréquence de 10 minutes est un minimum à renforcer en heure de pointe pour pouvoir parler de haut niveau de service. Alignons-nous sur Strasbourg (un bus toutes les 4 minutes en heure de pointe et toutes les 6 à 9 minutes en heure creuses) ou Marseille (un bus toutes les 6 minutes en heure de pointe, toutes les 10 minutes en heure creuse) qui offrent un véritable service performant. L'affirmation, lors d'une des réunions publiques de concertation, que la fréquence pourrait être revue à la hausse en cas de succès des lignes ne répond pas à notre préoccupation. La fréquence doit être rehaussée d'emblée pour constituer un atout déterminant en matière d'incitation à emprunter les transports en commun pour les déplacements du quotidien. La contribution complète du groupe MECS est ici : https://groupemecs.wordpress.com/2022/03/22/des-lignes-de-transports-oui-mais-lesquelles/	Bonjour, Outre la fréquence, les lignes de BHNS se différencient des lignes classiques par leur régularité de passage et la fiabilité des horaires, l'objectif étant de réduire l'aléa lié notamment au trafic automobile. La fréquence retenue au stade des études de faisabilité est de 10 minutes maximum en période de pointe. Compte tenu de la modélisation de la fréquentation, il n'apparait pas à ce jour nécessaire d'augmenter la fréquence. Cette ligne sera néanmoins réanalysée dès sa mise en service, et si la fréquentation le nécessite, il sera possible de passer à une fréquence de 8 minutes, l'infrastructure physique étant réalisée et le permettant.
Le matériel roulant et les services en ligne et/ou en station	Baisser le Bruit des bus !	Bonjour, Les bus Illévia sont une bonne chose pour la mobilité mais Dieu qu'ils sont bruyants...lorsque leur moteur vrombi on entend qu'eux.. pire que les motos. Vroum vroum, une plaie pour la qualité de vie des habitants sur leur chemin.	Bonjour, Les nouvelles lignes de BHNS seront équipées d'un matériel roulant à énergie propre dont la motorisation est à l'étude. Le fait de ne plus avoir recours au diesel aura pour effet de diminuer les nuissances sonores liées à la motorisation.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Conséquence sur les lignes de bus existantes notamment la ligne 18	Le trajet du BHNS reprend en partie le trajet de la ligne 18 (Lomme, Lille - rue nationale, bd Liberté, bd Louis XIV, etc-, Lezennes). Quelles conséquences pour cette ligne de proximité et pour les autres (10, 76, etc). Il ne faudrait pas que la mise en place du BHNS supprime des lignes de proximité notamment la ligne 18 qui traverse aujourd'hui le marais, les bois blancs, Vauban, etc.	Bonjour, La ligne 18 assure actuellement une fonction de desserte locale et une fonction de desserte métropolitaine. Le BHNS vient accentuer cette fonction métropolitaine en desservant 5 secteurs attractifs : Euratechnologies, le centre de Lille, le boulevard de Tournai/Lezennes, le sud de Villeneuve d'Ascq et la Haute Borne. L'étude d'un tracé d'un projet de transport collectif à haut niveau de service doit permettre de trouver le juste équilibre entre desserte fine du territoire et la performance du niveau de service. Une réflexion sera menée dans la poursuite des études afin de réorganiser le réseau bus à l'horizon de la mise en service des nouvelles lignes de tramway et de BHNS. Cette mise en oeuvre du BHNS sera accompagnée obligatoirement par une restructuration des lignes existantes. Concrètement sur les secteurs Vauban, Marais, Bois Blancs, il sera nécessaire de créer du rabattement vers le BHNS qui vient desservir localement tout le secteur.
Le tracé et les variantes	Le cœur de Lomme encore perdant	Certes la ville de Lomme est traversée par le métro, mais les habitants du Marais sont coincés entre la ligne de chemin de fer, le projet de LINO éternellement reporté, et la Deûle. Aucune station de V Lille, la ligne 10 toujours bondée, la circulation est dangereuse : seule la ligne 18 permet un souffle vers République, mais si elle s'éloigne vers le quai Hégel elle perdra son intérêt : autant MARCHER vers le métro... Ma proposition : coupler la BHNS avec la ligne 10, au delà du terminus du 18, désengorger la rue du Marais de Lomme et la rue de l'Egalité. Les réponses indiquant la nécessité d'une voie large pour faire passer le BHNS sont étonnantes car le quai Hégel n'est pas plus large que l'avenue Arthur Notebart ?	Bonjour, La question du terminus Ouest de cette ligne BHNS a été soulevée dans le cadre de la concertation et sera regardée attentivement dans la suite des études. Le passage d'un BHNS dans le coeur du quartier du Marais est complexe en raison de l'étroitesse des rues. Ce passage impliquerait un impact fort sur les fonctions actuelles et d'importantes suppression de stationnements pour libérer la surface pour le passage du BHNS. Compte tenu de la configuration des rues, l'atteinte de la performance d'un haut niveau de service dans ces rues n'est pas garantit. Il est à ce jour plutôt privilégié de travailler sur le rabattement vers le BHNS pour assurer la liaison avec le centre de Lomme.
Le projet	SDIT – contributions concertation publique par Citéo, médiation et facilitation	L'aménagement des 2 lignes de Tramway et des 2 lignes de BHNS s'inscrivent dans un projet métropolitain ambitieux visant le développement des infrastructures et offres de services de mobilités associées. Pour que les projets répondent DURABLEMENT aux 4 enjeux majeurs affichés : -Un projet de mobilité : développer et promouvoir l'intermodalité, le maillage territorial et la complémentarité des infrastructures et offres de mobilités, -Un projet d'aménagement urbain : améliorer le cadre de vie et favoriser l'attractivité territoriale, -Un projet social : rendre accessible l'offre de mobilités, développer la desserte de zones enclavées/en QPV/NPNRU…, -Un projet environnemental : développer des modes de transports plus respectueux de l'environnement, …. leur déploiement doit être source d'innovations ambitieuses dans l'accompagnement de bonne fin. Les grands travaux de réaménagements de l'espace urbain/public de ce type ont un impact indéniable sur les habitants au sens large et leur cadre de vie, et ce, durant toute la durée de déroulement du projet : avant (concertation/phase études de faisabilité tracés) : inquiétudes, questionnements quant au bien-fondé du projet, ses impacts, la durée des travaux, les conséquences sur le cadre de vie, … pendant (travaux d'aménagement) : inquiétudes, questionnements, mécontentement quant aux désagréments causés par les travaux (poussière, bruit, accessibilité, retards, aléas, etc…) après (exploitation du réseau et nouveaux usages): questionnements quant aux nouveaux équipements, liaison avec les autres moyens de transports + accompagnement des usagers sur leur mobilité et comment réduire l'utilisation de la voiture individuelle, etc… Ces grands travaux sont des projets de long terme et les marchés doivent intégrer un accompagnement ambitieux inclusif, tant à la mise en œuvre qu'à l'usage. D'expériences, un accompagnement à plusieurs niveaux est nécessaire pour leur réussite, pour toutes les parties prenantes / acteurs du projet : les habitants, l'AMO et les entreprises du BTP en charge des travaux d'aménagement et d'exploitation des réseaux, l'AMO-COM, les collectivités, les associations diverses, etc…. et cet accompagnement doit intégrer des enjeux RSE forts en termes d'emploi, de mesures partagées d'impacts, d'amélioration en termes de mobilités et d'environnement… Cet accompagnement aux changements doit porter sur au moins 2 volets : -Un volet/accompagnement AMO « infrastructures » : accompagner les habitants / commerçants / riverains, sur l'acceptabilité des travaux, par un service d'information et de communication de proximité, mobilisant des agents de proximité sur le terrain, en relation avec les parties prenantes des territoires concernés par les tracés, -Un volet/accompagnement AMU « usages » : post-travaux, accompagner les acteurs au meilleur usage des nouveaux équipements / offres de mobilité. En effet, un dispositif d'information et de communication de proximité ambitieux, c'est la voix, les oreilles et le cœur du projet. C'est le bras opérationnel de la communication institutionnelle. C'est permettre d'accompagner les habitants et les usagers à la conduite du changement, au quotidien, sur le terrain et de faire remonter les informations en temps réel à l'AMO. Faire l'impasse d'un tel dispositif, c'est potentiellement : -Prendre du retard dans le calendrier prévu de livraison des différents équipements (retards de livraisons = pénalités), -S'autoriser à ne pas se doter d'une communication de terrain adaptée (en fonction des territoires), et ne pas laisser « de voix » au projet, -Prendre le risque de ne pas fédérer le maximum de personnes autour du projet (et rendre les usagers ambassadeurs du réseau), -Ne pas accompagner les habitants à la prise en main de leur nouveau cadre de vie/équipements/offres de mobilité. La médiation sociale professionnelle sur les 2 volets ci-dessus est le fruit de plus de 20 ans d'expériences en médiation/facilitation de CITEO et se base sur d'importantes réalisations similaires en Ile-de-France.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution. La MEL est pleinement conscience des enjeux liés à la communication et à l'accompagnement au changement. Elle mettra en œuvre les outils et actions nécessaires pour pouvoir répondre à ces enjeux.
	Accès ligne BHNS Villeneuve d'Ascq	Comment sera connecté l'aéroport de Lesquin à la future ligne de bus Lille-Villeneuve d'Ascq ? Cela permettrait d'avoir une courbe de voitures se rendant à l'aéroport inversement proportionnel à l'augmentation de trafic des passagers.	Bonjour, La desserte en transports en commun de l'aéroport est actuellement assurée par la Ligne de bus 68 Ilévia depuis le métro 4 cantons avec une fréquence de 20 à 30 minutes en heures de pointe (trajet en 17 minutes). La future ligne BHNS Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Baroeul permettra aux usagers de la ligne 2 du métro (via l'arrêt Fort de Mons) de se rendre jusqu'à la ligne 1 du métro (via l'arrêt Hôtel de Ville) pour rejoindre 4 Cantons.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Contribution La ligne de Bus à haut niveau de service (bhns)	Contribution recueillie via la boîte mail (le 05/04/2022): participationcitoyenne@lillemetropole.fr Bonjour, Le trajet étant trop long et passant par Lille pour les changements de ligne, nombre d'habitants du nord de la métropole prennent leur véhicule pour rejoindre Villeneuve d'Ascq. La ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) semble une bonne solution. Pourquoi ne pas relier par exemple Bondues-les Francs à l'entrée d'autoroute) à la Cité Scientifique ou 4 cantons Villeneuve-d'Ascq ? Merci par avance pour votre relais.	Bonjour, Merci pour votre contribution. Effectivement les deux lignes de BHNS d'une part Lille-Villeneuve d'Ascq et d'autre part Villeneuve d'Ascq-Marcq-en-Baroeul vont permettre de nouvelles liaisons de desserte de Villeneuve d'Ascq. D'autres liaisons, en lianes optimisées, sont prévues dans le Schéma Directeur des Transports pour desservir Villeneuve d'Ascq, l'objectif du schéma étant de renforcer le maillage en transport en commun de la métropole.
	Contribution du groupe Action Commune Citoyenne Écolo Solidaire pour Villeneuve d'Ascq	Les projets présentés dans le cadre de la concertation et concernant Villeneuve d'Ascq ne répondent que partiellement aux besoins. Villeneuve d'Ascq est en effet concernée par deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). La première la relie à Lille. Le tracé proposé passe par la rue des Fusillés, très mal desservie actuellement : une ligne de BHNS y comblerait un vrai manque. La deuxième relie Lezennes à Saint-André-lez-Lille, en passant par Villeneuve d'Ascq, Mons-en-Barœul et Marcq-en-Barœul. Elle vise à « accompagner le développement des zones en devenir », dont la Borne de l'Espoir. Notre groupe redit son opposition au développement de cette zone, alors que la création d'une coulée verte reliant Villeneuve d'Ascq, Lezennes et Ronchin avait été envisagée. Quoi qu'il en soit, pour remplir leurs promesses d'efficacité, ces futures lignes devront impérativement être en site propre, c'est-à-dire circuler sur une voie leur étant exclusivement dédiée. Du site propre pour les bus, c'est aussi moins de place accordée à la voiture, dans un contexte sanitaire et climatique où le trafic automobile doit impérativement être réduit. Le site propre, c'est le gage de rapidité et de fiabilité attendu par celles et ceux qui hésitent encore à laisser leur voiture au garage ! Leur fréquence doit aussi être revue à la hausse : un bus toutes les 10 minutes, c'est la fréquence la plus basse pour un BHNS ! À titre de comparaison, la ligne BHNS Aixpress (Métropole d'Aix-Marseille-Provence) a une fréquence de 6 à 7 minutes en heure de pointe. La mise en œuvre de ces lignes devra s'accompagner d'une véritable réflexion sur la circulation, notamment automobile, sur le territoire villeneuvois. Cette réflexion devra impérativement aboutir à la mise en place d'un plan de circulation incitatif pour les déplacements en vélo et en transport en commun. La cartographie des deux projets est cependant implacable : ce sont les trois quarts de Villeneuve d'Ascq, le cœur de la ville, qui sont oubliés. L'arrêt abrupt à la limite de Villeneuve d'Ascq de la future ligne de tramway Tourcoing-Roubaix-Hem est une incompréhensible anomalie ! Pourquoi ne pas la prolonger jusque la 4e ville de la Métropole, où se rendent des étudiants, des salariés, des métropolitains attirés par la chaîne des lacs ? Un tel prolongement aurait le mérite de remplacer la regrettée liane 4. En l'état, les étudiants roubaisiens et tourquennois devront continuer de passer par Lille pour se rendre sur le campus du Pont de bois. Une liane optimisée traversant Villeneuve d'Ascq du nord au sud, telle qu'évoquée lors de la réunion publique du 1er mars n'est pas de nature à proposer un service aussi performant et donc aussi incitatif qu'un tramway. Elle impliquerait une rupture de charge sur un itinéraire justifiant pourtant d'être continu.	Bonjour, L'objectif du projet est d'offrir une desserte en transports collectifs performants à haut niveau de service, ce qui induit une priorité absolue aux carrefours, une intégration préférentielle au maximum en site propre avec des stations dédiées, accessibles et regroupant l'ensemble des services aux voyageurs. L'ambition est d'atteindre une majorité de part site propre sur le long du parcours pour rendre ce futur mode de transport performant. Au regard des aménagements prévus, le BHNS développera une vitesse commerciale moyenne de 20 à 21 km/h, soit une performance accrue par rapport à la ligne actuelle. Au-delà de cette vitesse commerciale, la maîtrise des aléas permettra d'atteindre un haut niveau de service pour les usagers. La fréquence retenue au stade des études de faisabilité est de 10 minutes maximum en période de pointe. Compte tenu de la modélisation de la fréquentation, il n'apparait pas à ce jour nécessaire d'augmenter la fréquence. Cette ligne sera néanmoins réanalysée dès sa mise en service, et si la fréquentation le nécessite, il sera possible de passer à une fréquence de 8 minutes, l'infrastructure physique étant réalisée et le permettant. La seconde ligne de Bus à Haut Niveau de Service soumise à concertation relie Villeneuve d'Ascq à Marcq-en-Baroeul permet une desserte du centre de Villeneuve d'Ascq à sa partie nord-ouest, en longeant le Boulevard de l'Ouest jusque Mons-en-Baroeul. Les quatre projets soumis à concertation sont les projets structurants du Schéma Directeur des Infrastructures qui comporte au total une vingtaine de projets allant du prolongement du métro jusqu'à l'amélioration du niveau de service de certaines lignes existantes ou la création de lignes de bus circulaires et la mise en place de liaisons de bus express. La déclinaison des autres liaisons du Schéma Directeur des Infrastructures se poursuivra dans les mois et années à venir afin de les rendre opérationnelles à horizon 2035, l'objectif étant de créer un véritable maillage en transports en commun de la métropole. Une étude de liane optimisée entre Hem et Villeneuve d'Ascq sera notamment proposée en passant ainsi par le nord-est villeneuvois.
Le tracé et les variantes	Le tracé et les variantes	Lomme et Lambersart pourraient aussi se trouver directement desservis par cette BHNS, dans un tracé en boucle par exemple, complémentaire de la ligne de métro N°2	Bonjour, Le BHNS doit éviter des itinéraires trop long afin de maintenir un bonne gestion de son parcours. Il doit rester sur des corridors structurants. La prolongation vers le centre de Lomme pose notamment la question de la performance sur des axes locaux étroits peu propices à absorber un BHNS. Lambersart est actuellement desservie par la ligne 2 du métro et les lignes de bus 10, 51, 76 et C03. Dans le cadre du projet du tramway de Lille et sa couronne, le quartier Canon d'Or se situera à proximité de la ligne dans son franchissement vers Pont Royal. Par ailleurs, est prévue au schéma directeur des infrastructures de transport une liaison (Liaison R - Lomme Marcq-en-Baroeul) en liane optimisée en rocade entre la ligne 2 du métro à Lomme et le Grand Boulevard en passant par Saint-André-lez-Lille et Marquette-lez-Lille.
L'aménagement de l'espace public	Relancer le métro !	Pour décongestionner la Métropole, il faut augmenter l'offre de transports en commun... mais du vrai transport ! Le bus ne doit servir que pour les derniers km, pas pour un service long. Ceux qui ont connus les services de bus qui reliaient Lille aux universités de Villeneuve d'Ascq avant l'arrivée du métro se souviennent de la galère des bus surchargés... Le tramway est une bonne solution mais une ou deux lignes de métro supplémentaires avec des aménagements P+R motiveraient beaucoup de monde à abandonner leur voiture s'ils ont un moyen rapide et efficace pour se déplacer. Cela coûte plus cher qu'un tram et c'est plus long à mettre en place mais des liaisons Wambrechies-Lesquin et Lambersart-Seclin serait fortement utilisées...	Bonjour, Le choix du mode est un consensus entre la capacité au regard du niveau de fréquentation attendu, les performances, le coût d'investissement et les impacts environnementaux. L'analyse conduisant au choix du mode s'inscrit dans une vision à moyen et long terme de l'évolution du territoire, des pratiques de mobilités et de l'environnement traversé. Pour cette ligne, les fréquentations attendues ont conduit à proposer un mode BHNS. Le BHNS développera les mêmes caractéristiques que le tramway : vitesse commerciale, priorisation aux feux, aléas minimisés, confort des usagers et sera donc adapté à un service long tout comme au derniers km des déplacements.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Faire passer la ligne Lille - Villeneuve par le Marais de Lomme	La ligne 10 la bas est toujours bouchée en heure de pointe et la ligne BHNS Lille - Villeneuve-d'Ascq passe trop loin des habitants du quartier du Marais de Lomme, cette future ligne sera très pratique pour les habitants du Marais, il serait bien qu'elle puisse passer par la rue de l'égalité et la rue Thénard à Lomme pour que les habitants puissent avoir facilement accès à cette nouvelle ligne qui leur passerait sous le nez à moins de marcher 15min a pied jusqu'à la rue Hegel.	Bonjour, L'étude d'un tracé d'un projet de transport collectif à haut niveau de service doit permettre de trouver le juste équilibre entre desserte fine du territoire et performance du niveau de service. Pour cette ligne, il sera difficile d'atteindre le coeur de Lomme sans en détériorer sa vitesse commerciale. Une réflexion sera menée dans la poursuite des études afin de réorganiser le réseau bus à l'horizon de la mise en service des nouvelles lignes de tramway et de BHNS.
Le tracé et les variantes	Mettre les terminus des 2 BHNS à 4 Cantons	En raison du P+R de 4 Cantons sous utilisé, mettre le terminus des 2 BHNS à 4 Cantons. L'une (Lambersart Villeneuve d'Ascq) peut passer derrière la Haute Borne et l'autre rejoindre directement le stade Pierre Mauroy, ou prendre l'Avenue Paul Langevin et passer à Cité Scientifique Prof. Gabillard..	Bonjour, Les tracés soumis à concertation proposent une connexion des deux projets de lignes de BHNS au niveau du stade Pierre Mauroy. Le terminus du tracé de la ligne Lille - Villeneuve d'Ascq est envisagé à 4 Cantons avec une proposition variante d'un terminus à Hôtel de Ville. Le terminus du tracé de la ligne Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Baroeul est envisagé au stade Pierre Mauroy avec en variante une extension à la zone du Hellu. Nous prenons en compte votre proposition de mutualisation des terminus des deux lignes de BHNS à 4 Cantons dont la pertinence sera analysée dans l'approfondissement des études.
Le tracé et les variantes	Proposition de variante : jonction du pôle des gares	Prolongation du BHNS jusqu'aux gares Lille Europe-Flandres via l'av. du Pdt Hoover, le Pont de Flandres puis l'av. Willy Brandt ou la rue du Luxembourg. Cette proposition reprend la proposition de variante du tramway de Lille à cet endroit, mais vise à relier directement les bassins d'emploi aux gares, sans report sur le métro et/ou le tramway. La jonction BHNS / Tramway de Lille, pour être pleinement efficace, ne doit pas se faire devant l'hôtel de région, mais au niveau des gares.	Bonjour, Cette proposition reprend en partie le tracé de la variante d'extension soumise à la concertation préalable sur le projet du tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne. A ce stade l'insertion en tramway est privilégiee sur l'axe du Président Hoover compte tenu du tracé de la ligne de tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne. Pour le BHNS la demande est plus importante pour rejoindre la place de la République et l'Est de Lille depuis l'Ouest et Eurachnologies aussi c'est le tracé qui a été privilégié à ce stade. Par ailleurs, l'insertion du terminus du tramway et la connexion avec la ligne BHNS est plus aisée dans le secteur de l'Hôtel de Région que dans celui de la gare Lille Europe.
Le projet	Priorité absolue indispensable pour une bonne efficacité	Les BHNS ne seront efficaces que s'ils ont une priorité absolue aux carrefours, avec des couloirs dédiés. Les règles de circulation doivent être les mêmes qu'un tram. Il nous semble ainsi essentiel de viser également 20 km/h pour ces lignes de BHNS. C'est possible, comme par exemple avec les BHNS Busway à Nantes (21.5 km/h de moyenne) et TVM en Val-de-Marne (22 km/h). Nous privilégions également le maillage du réseau. C'est une très bonne chose que la ligne Villeneuve – Lille atteigne Euratechno	Bonjour, L'objectif du projet est d'offrir une desserte en transports collectifs performants à haut niveau de service. Afin de garantir ce haut niveau de service, le programme des projets de BHNS prévoit une priorité absolue aux carrefours, une intégration préférentielle au maximum en site propre avec des stations dédiées, acessibles et regroupant l'ensemble des services aux voyageurs. Les nouvelles lignes de transport vont venir compléter les lignes structurantes existantes afin de renforcer le maillage en transports en commun de la métropole. Ainsi la future ligne BHNS Lille - Villeneuve d'Ascq viendra en interconnexion avec les lignes de métro existantes ainsi qu'avec la future ligne de tramway pôle métropolitain Lille et sa couronne et la ligne BHNS Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Baroeul.
Le tracé et les variantes	Jonction avec les gares Flandres et Europe	Je propose une variante du tracé pour relier les gares Lille Flandres et Lille Europe via l'avenue du Président Hoover et le Pont de Flandres. Proposition plus détaillée via le lien suivant : https://drive.google.com/file/d/1fxMq16qE-rvb6GgEYX73oiob5S1tphOc/view?usp=sharing	Bonjour, Nous prenons note de votre proposition qui viendra alimenter le bilan de la concertation. Cette proposition reprend en partie le tracé de la variante d'extension soumise à la concertation préalable sur le projet du tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne. A ce stade l'insertion en tramway est privilégiee sur l'axe du Président Hoover compte tenu du tracé de la ligne de tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne. Pour le BHNS la demande est plus importante pour rejoindre la place de la République et l'Est de Lille depuis l'Ouest et Eurachnologies aussi c'est le tracé qui a été privilégié à ce stade. Par ailleurs, l'insertion du terminus du tramway et la connexion avec la ligne BHNS est plus aisée dans le secteur de l'Hôtel de Région que dans celui de la gare Lille Europe.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Villeneuve d'Ascq Nord	Bonjour, Pourquoi quand on parle de Villeneuve d'ascq, on se limite toujours a Villeneuve d Ascq Sud (V2 / 4 Cantons) ? Villeneuve d Ascq fait plus de 7 Km de long, et on la limite a 3 km.. C etait deja le cas avec la mobilité Vélo... et c est de nouveau le cas avec ces proposition.. Pourquoi restreindre autant ? Cordialement	Bonjour, La seconde ligne de Bus à Haut Niveau de Service soumise à concertation reliant Villeneuve d'Ascq à Marcq-en-Baroeul permet une desserte du centre de Villeneuve d'Ascq à sa partie nord-ouest, en longeant le Boulevard de l'Ouest jusque Mons-en-Baroeul. Les quatre projets soumis à concertation sont les projets structurants du Schéma Directeur des Infrastructures qui comporte au total une vingtaine de projets allant du prolongement du métro jusqu'à l'amélioration du niveau de service de certaines lignes existantes ou la création de lignes de bus circulaires et la mise en place de liaisons de bus express. La déclinaison des autres liaisons du Schéma Directeur des Infrastructures se poursuivra dans les mois et années à venir afin de les rendre opérationnelles à horizon 2035, l'objectif étant de créer un véritable maillage en transports en commun de la métropole. Une étude de liane optimisée entre Hem et Villeneuve d'Ascq sera notamment proposée en passant ainsi par le nord-est villeneuvois.
L'aménagement de l'espace public	Garantir la circulation en site propre, notamment en centre ville	La description du projet parle d'un « tracé majoritairement en site propre » sans plus de détails. Pour que ce BHNS soit attractif, il est important qu'il soit en site propre afin d'être plus efficace que la voiture. Par exemple, la rue Nationale ne possède actuellement une voie de bus que sur une partie du tracé proposé.	Bonjour, L'objectif du projet est d'offrir une desserte en transports collectifs performants à haut niveau de service, ce qui induit une priorité absolue aux carrefours, une intégration préférentielle au maximum en site propre avec des stations dédiées, acessibles et regroupant l'ensemble des services aux voyageurs. L'ambition est d'atteindre une majorité de part site propre sur le long du parcours pour rendre ce futur mode de transport performant.
L'aménagement de l'espace public	Protéger les vélos sur les boulevards	Sur les boulevards Louis XIV et de la Liberté, les vélos circulent actuellement sur la voie de bus. Cela fonctionne assez bien actuellement car le trafic bus est relativement restreint en dehors des heures de pointe. Mais avec la fréquence accrue du BHNS, il pourrait y avoir nettement plus de bus qui dépassent les cyclistes, ce qui aurait pour effet de réduire le sentiment de sécurité et l'attractivité du vélo. L'idéal serait d'aménager des pistes cyclables sécurisées sur ces axes.	Bonjour, Les nouveaux aménagements générés par la création des nouvelles lignes de transport visent à garantir la sécurité et le confort pour l'ensemble des modes : piétons, cycles et transports collectifs. L'objectif est bien de développer le long des futures lignes à haut niveau de service des aménagements cyclables de qualité, en fonction des possibilités d'insertion, et ainsi d'avoir une voie dédiée pour le BHNS séparée d'une piste cyclable dédiée pour les vélos. Au-delà des paramètres de sécurité/confort, la vitesse commerciale du transport collectif passe en effet par une voie qui lui est dédiée. L'introduction d'autres usagers sur les sites propres, qu'il s'agisse de voitures ou de vélos, conduit nécessairement à diminuer la performance. Une analyse fine des conséquences de chaque dérogation à la réalisation de sites propres devra être menée, avec comme premier principe l'absolue nécessité de cette dérogation.
Le projet	Pour une vraie BHNS en site propre (pas une Liane...)	Bonjour, je rebondis sur la remarque de l'Union des Voyageurs du Nord - FNAUT : en effet, cette nouvelle ligne de bus à haut niveau de service n'a d'intérêt que si elle circule en site propre sur l'intégralité du parcours. On l'a bien vu, l'efficacité des Lianes actuelles - avec leurs très modestes tronçons en site propre - est toute relative... Recommencer les mêmes erreurs serait un luxe qu'on ne peut plus se payer.	Bonjour, L'objectif du projet est d'offrir une desserte en transports collectifs performants à haut niveau de service, ce qui induit une priorité absolue aux carrefours, une intégration préférentielle au maximum en site propre avec des stations dédiées, acessibles et regroupant l'ensemble des services aux voyageurs. L'ambition est d'atteindre une majorité de part site propre sur le long du parcours pour rendre ce futur mode de transport performant.
Le matériel roulant et les services en ligne et/ou en station	Et pourquoi pas un trolley-bus ?	Bonjour, je suis étonné qu'à Lille personne n'évoque jamais l'idée d'un trolley-bus. Ce mode de transport électrique, moins cher qu'un tramway et moins polluant qu'un bus à haut niveau de service (BHNS), a pourtant été relancé dans de nombreuses villes européennes. En France, une ville comme Lyon continue à le développer. Pourquoi pas chez nous ?	Bonjour, Les BHNS seront à énergie propre, dont la technologie reste à définir (biogaz, hydrogène, batteries avec recharge en ligne ou au terminus, voire trolley) dans la poursuite des études. La recherche d'énergie propre sera un critère de choix. Les trolleys peuvent intégrer des caténaires ou non, les derniers modèles ne présentent pas nécessairement de caténaires sur tout leur parcours et rechargent leurs batteries dans les secteurs équipés, d'autres systèmes prévoient des portiques de rechargement à certaines stations ou seulement aux terminus. Les piles à combustibles qui utilisent de l'hydrogène sont rechargées au dépôt.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Crt-aeroport Lesquin	Bonjour, Quid de l'accès Villeneuve-d'Ascq exemple métro Jean Jaurès ou les près-CRT-aeroport de Lesquin? Merci d avance	Bonjour, La desserte en transports en commun de l'aéroport est assurée par la Ligne de bus 68 Ilévia depuis le métro 4 cantons avec une fréquence de 20 à 30 minutes en heures de pointe (trajet en 17 minutes). La desserte du CRT est assurée par cette même ligne ainsi que par la Z3 et la Z8 depuis 4 Cantons. La future ligne BHNS Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Baroeul permettra aux usagers de la ligne 2 du métro (via l'arrêt Fort de Mons) de se rendre jusqu'à la ligne 1 du métro (via l'arrêt Hôtel de Ville) pour rejoindre 4 Cantons.
Le tracé et les variantes	Desserte Hôtel de Ville	Le trajet de référence permet de desservir deux stations de métro (4 cantons et Triolo), qui donnent un accès rapide à l'Hôtel de Ville. La variante n'est donc pas indispensable et il est préférable d'assurer la desserte de la Haute Borne.	Bonjour, Nous prenons note de votre préférence pour le tracé de référence qui dessert la Haute Borne avec le BHNS. Si la variante était retenue, la ligne de BHNS, après avoir desservie le Stade Pierre Mauroy, ne poursuivrait pas son chemin vers la N227 et bifurquerait directement rue de Versailles pour rejoindre le métro Hôtel de Ville. Dans cette hypothèse, la desserte de la Haute Borne ne serait pas assurée par la ligne de BHNS mais serait proposée par un circuit local en bus classique à partir de 4 Cantons.
Le tracé et les variantes	Marais de Lomme	Bonjour, j'habite dans le marais de Lomme et je me rends tous les jours boulevard Vauban. Cette ligne de bus me serait très utile si elle n'était pas à 15 minutes à pied de chez moi. La ligne 10 est toujours bondée en heure de pointe pour rejoindre le métro et la 18 passe trop de temps dans les petites rues de bois blanc pour être efficace. Je pense qu'un trajet passant par rue Victor Hugo ou avenue Arthur Notebart améliorerait la desserte des quartiers environnants. Serait t'il possible d'étendre la ligne dans le marais pour permettre à ce foyer de population assez dense d'accéder à un service de transport moins saturé et plus efficace ? Je me doute que ça implique des changements et une organisation au niveau du terminus, mais avoir une ligne de bus qui court le long de la deule n'est pas ce dont le quartier a besoin. Ce dont il a besoin, c'est un transport de qualité qui passe en son centre et désengorge la seule ligne de bus qui le traverse efficacement...	Bonjour, Merci pour votre proposition. L'étude d'un tracé d'un projet de transport collectif à haut niveau de service doit permettre de trouver le juste équilibre entre desserte fine du territoire et performance du niveau de service. Pour cette ligne, il sera difficile d'atteindre le coeur du quartier du Marais de Lomme sans en détériorer sa vitesse commerciale néanmoins les études ultérieures vont permettre de localiser plus précisément le terminus de cette ligne dans la continuité du quai Hegel et il n'est pas exclu de desservir la première partie de la rue Victor Hugo, puis la rue Jean-Baptiste Dumas, pour aboutir au Boulevard du Marais à Sequedin. Par ailleurs, une réflexion sera menée dans la poursuite des études afin de réorganiser le réseau bus à l'horizon de la mise en service des nouvelles lignes de tramway et de BHNS.
Le tracé et les variantes	Proposition de prolongation BHNS Lille-Villeneuve d'Ascq	Bonjour, je propose que la ligne démarre à l'actuel arrêt "Lomme Anatole France" localisé avenue Notebart. Cette avenue est en ligne droite, ne modifiera pas les performances attendues d'un BHNS et pourra également permettre de drainer une partie de la population du quartier sur cette nouvelle ligne. Par ailleurs, la jonction avec l'actuel tronçon est aisé.	Bonjour, Merci pour votre proposition. L'étude d'un tracé d'un projet de transport collectif à haut niveau de service doit permettre de trouver le juste équilibre entre desserte fine du territoire et performance du niveau de service. Pour cette ligne, il sera difficile d'atteindre le coeur du quartier du Marais de Lomme sans en détériorer sa vitesse commerciale. La rue Notebart est étroite et la présence d'un établissement scolaire induit des aléas de circulation, difficiles à gérer sans site propre, aussi le passage du BHNS induirait un report de certaines fonctions circulatoires et de stationnements sur les rues adjactentes. Les études ultérieures vont permettre de localiser plus précisément le terminus de la ligne en considérant votre point d'attention d'essayer d'étendre l'attractivité du BHNS sur Lomme. Par ailleurs, une réflexion sera menée dans la poursuite des études afin de réorganiser le réseau bus à l'horizon de la mise en service de la nouvelle ligne de BHNS et ainsi de rabattre les tracés de ligne de bus locales vers cette nouvelle ligne structurante.
L'aménagement de l'espace public	Passage du pont de Tournai	Comment est prévu le passage du Pont de Tournai ? S'agissant d'une section stratégique pour l'efficacité du BHNS, il semble indispensable que celui-ci soit en site propre sur le pont. Pour cela et pour continuer à permettre le passage des voitures en heure de pointe, peut-il être envisagé d'augmenter la largeur du pont ? Sans reprendre toute la structure du pont, le report des piétons et cyclistes sur des passerelles latérales plus légères, de part et d'autre du pont, pourrait libérer plus d'emprise sur le pont lui-même pour un BHNS en site propre. Par ailleurs, le passage du pont étant particulièrement dangereux pour les piétons et les cyclistes, cela permettrait de mieux sécuriser ces flux à cet endroit.	Bonjour, Le Pont de Tournai est effectivement un point d'attention du tracé. Plusieurs solutions sont à l'étude afin de pouvoir garantir la performance du transport collectif sur ce tronçon. Il est ainsi possible de minimiser les contraintes en développant une stratégie de régulation et de site propre sur la rue de St-Amand et Cordonnier. L'objectif est de créer, via les feux tricolores, un espace disponible pour le BHNS sur le pont et de coordoner les deux carrefours, de part et d'autre du pont, pour créer un effet booster lorsque le BHNS est sur le pont. A ce stade nous étudions également la faisabilité de créer une passerelle modes actifs à côté du pont de Tournai, ce dernier ne pouvant plus accepter un élargissement par encorbeillement. La poursuite des études permettra de retenir une solution devant répondre à la fois au passage du BHNS tout en permettant une sécurisation des flux piétons et cycles.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
La mobilité	Villeneuve Nord	Bonjour, Tout à fait d accord avec Xavier. Je n'arrive pas à laisser de commentaires. Villeneuve Nord n est desservi que par les bus qui ne sont pas toujours fonctionnels. Je mets 10 min en voiture pour aller travailler à Lille, 15 min en vélo, 35min à pied autant voir plus en transport en commun (bus ou bus plus metro). Comment valoriser les transports en commun dans ces conditions? D'autant qu'on ne peut presque plus se garer au métro pont de bois, station de la ligne 1 la plus proche... Cette partie de la ville n'apparaît à priori pas dans les nouveaux tracés et c'est dommage. Nous nous sentons oubliés	Bonjour, La seconde ligne de Bus à Haut Niveau de Service soumise à concertation reliant Villeneuve d'Ascq à Marcq-en-Baroeul permet une desserte du centre de Villeneuve d'Ascq à sa partie nord-ouest, en longeant le Boulevard de l'Ouest jusque Mons-en-Baroeul. La halte ferroviaire Pont de Bois est située à environ 300m à pied de l'itinéraire. La lisibilité de la liaison piétonne entre ces deux points sera à prendre en compte dans le projet. Les quatre projets soumis à concertation sont les projets structurants du Schéma Directeur des Infrastructures qui comporte au total une vingtaine de projets allant du prolongement du métro jusqu'à l'amélioration du niveau de service de certaines lignes existantes ou la création de lignes de bus circulaires et la mise en place de liaisons de bus express. La déclinaison des autres liaisons du Schéma Directeur des Infrastructures se poursuivra dans les mois et années à venir afin de les rendre opérationnelles à horizon 2035, l'objectif étant de créer un véritable maillage en transports en commun de la métropole. Une étude de liane optimisée entre Hem et Villeneuve d'Ascq sera notamment proposée en passant ainsi par le nord-est villeneuvois.
L'aménagement de l'espace public	Site propre sur le pont de Tournai	Bonjour, Concernant le pont de Tournai, lors de la réunion vous évoquiez l'idée de ne faire le site propre du BHNS que dans un sens. Étant étudiant en transport de voyageurs, j'ai eu l'occasion de travailler sur une alternative qui me semble intéressante pour cette zone : un site propre en "voie réversible", le principe est simple : le BHNS emprunte le site propre dans le sens de circulation le plus assujetti aux congestions. Ce système est utilisé à Madrid depuis 1995 (il se nomme "BUS VAO" sur l'A-6), en semaine ce site propre en sens unique est emprunté le matin vers Madrid et le soir vers les banlieues (le sens est inversé le week-end afin de faciliter les départs/retours de week-end). Merci de m'avoir lu.	Bonjour, Merci de votre intérêt pour le domaine des transports et en particulier pour cette concertation. Votre proposition fait partie des solutions étudiées pour pouvoir garantir la performance du transport collectif sur ce tronçon névralgique du Pont de Tournai. L'analyse des trafics du Pont de Tournai montre néanmoins une distribution des trafics relativement similaires aux pointes de trafic, ce qui rend difficile le choix du sens pour un site propre réversible. Un autre solution à l'étude est de développer une stratégie de régulation et de site propre sur la rue de St-Amand et Cordonnier. L'objectif est de créer, via les feux tricolores, un espace disponible pour le BHNS sur le pont et de coordoner les deux carrefours, de part et d'autre du pont, pour créer un effet booster lorsque le BHNS est sur le pont. A ce stade nous étudions également la faisabilité de créer une passerelle modes actifs à côté du pont de Tournai, ce dernier ne pouvant plus accepter un élargissement par encorbeillement. La poursuite des études permettra de retenir une solution ayant pour objectif de garantir la performance du système de transport collectif sur cet axe.
Le tracé et les variantes	Proposition de variante - Hotel de Ville via rue des Fusillés	Bonjour Est ce que la ligne ne pourrait pas remonter toute la rue des Fusillés et rejoindre Hotel de Ville par la rue des techniques puis le bvd Van Gogh? Avec des arrêts Ferme Dupire et Trémière. Et par la suite elle rejoint le stade par la variante dessinée, tronçon commun avec l'autre BHNS VdA - Marcq ça permettrait: - de mieux desservir cette zone dense (Triolo nord, Terroir et Résidence) au lieu de passer par le Bvd de Tournai déjà desservi par 2 stations de métro - de conserver le terminus au 4 Cantons via la Haute Borne tout en passant par Hotel de Ville	Bonjour, Merci pour votre proposition qui sera analysée dans la poursuite des études. L'étude d'un tracé d'un projet de transport collectif à haut niveau de service doit permettre de trouver le juste équilibre entre desserte fine du territoire et performance du niveau de service. Votre proposition permet de passer au coeur de la zone dense mais allonge le parcours et donc le temps de trajet de la ligne. Le tracé par le boulevard de Tournai permet de développer des vitesses plus élevées et une meilleure lisibilité de la ligne.
La mobilité	Tarif transport Lille	Bonjour à tous et toute J'aurais voulu faire une proposition. Les transports en commun sont très pratique pour tout le monde. Malheureusement quand nous n'avons pas les moyens c'est souvent un frein. J'aurais proposé des transports gratuit pour les étudiants en difficulté et pour les demandeurs d'emploi qui ne perçoivent pas de ressources financières. Ce qui permettrait beaucoup plus de facilité pour certaines personnes pour faire des recherches d'emploi de ne pas être coupée du reste du monde car les transports bloque. Des personnes fraude les transports non pas car ça les amuses mais par ce que elle ne peuvent pas payer le transport. Je pense à beaucoup de personnes qui sont dans la même galère que moi être contraint de marché pendant 2h pour un rdv médical. Votre métropole a tout pour accueillir des personnes. Elle a pas mal d'atouts mais pour certaines personnes qui sont heureuses d'être sur votre territoire les transports en commun les bloque dans leur déplacement. Cordialement	Bonjour, Dpuis le 1er janvier 2022, les jeunes de moins de 18 ans habitants la Métropole Européenne de Lille peuvent circuler gratuitement sur l'ensemble du réseau Ilévia (Bus, Métro, Tramway) ainsi qu'emprunter librement un V'Lille. Cette mesure favorise le pouvoir d'achat des familles et vise à encourager les plus jeunes à emprunter les transports en commun en ancrant cette pratique pour l'avenir. Par ailleurs depuis 2016, une tarification sociale et solidaire existe sur la métropole. Cette tarification suivant le revenu permet un abonnement aux transports collectifs pour les revenus les plus modestes entre 3,25 et 30,50 €/mois. Toutes les informations sur les tarifs du réseau sur le site internet d'Ilévia : https://www.ilevia.fr/fr/27-tarifs

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le tracé et les variantes	Desservir le métro Triolo et V2	Merci pour la possibilité donnée de contribuer au projet ! Le tracé dessiné sur les cartes semble privilégier un passage de la ligne sur le boulevard de Tournai. Si la ligne reste sur le boulevard de Tournai tout du long dans Villeneuve d'Ascq, elle passera notamment à environ 150-200 m de la station de métro Triolo. Une telle distance à faire au quotidien serait très contraignante pour les personnes à mobilité réduite et globalement peu attractive pour toutes les personnes souhaitant faire une correspondance BHNS<>métro. Concernant les besoins des usagers potentiels de la ligne dans le secteur Résidence et rue des Fusillés, on peut s'attendre à ce qu'ils soient attirés en priorité par une liaison la plus pratique possible pour atteindre le centre de Villeneuve (centre commercial V2/Hotel de Ville) et la ligne 1 du métro à Triolo pour rejoindre le centre de Lille (Gare, Rihour). Compte tenu de tout cela, serait-il possible de rapprocher le tracé de la ligne de BHNS du métro Triolo et du secteur du centre commercial V2? Par exemple, il serait envisageable de faire passer la ligne sur le site propre du BHNS Villeneuve d'Ascq<>Marcq en tronc commun entre le Stade Pierre Mauroy et le Rond-Point de Valmy, pour rejoindre ensuite le Boulevard de Tournai via la rue Trudaine avec un arrêt au plus près de la station de métro dans cette rue. Le cinéma "Mélies" et le centre commercial du Triolo s'en trouveraient également mieux desservis. La rue Trudaine est sûrement trop étroite pour un site propre, mais elle n'est pas sujette à des bouchons et ne devrait donc pas nuire à la performance de la ligne. Il s'agit bien ici d'une proposition pour renforcer l'attractivité de la ligne en desservant au plus près les pôles de correspondance et les centres d'intérêts susceptibles d'intéresser les futurs passagers et donc de leur faire gagner du temps.	Bonjour, Merci pour votre proposition qui sera analysée dans la poursuite des études. L'étude d'un tracé d'un projet de transport collectif à haut niveau de service doit permettre de trouver le juste équilibre entre desserte fine du territoire et performance du niveau de service. Votre proposition permet de passer au coeur de la zone dense mais le passage par la rue de Trudaine risque d'augmenter les aléas. Le tracé par le boulevard de Tournai permet de développer des vitesses plus élevées et une meilleure lisibilité de la ligne. Votre point d'attention concernant l'accessibilité à la station Triolo sera intégré dans l'approfondissement des études afin de proposer un traitement de la liaison entre l'entrée de la station de métro et la station du futur BHNS permettant une correspondance optimale et accessible à tous.
	Garantir un site propre	Le site propre est nécessaire pour pouvoir parler de haut niveau de service. Sans site propre, les bus sont freinés par les bouchons, notamment en heure de pointe, il est difficile de s'engager sur la fiabilité du service et d'en faire une alternative solide à la voiture individuelle. Pour être attractifs, les bus doivent permettre un temps de trajet qui se rapproche voire dépasse celui de la voiture, ce qui ne peut pas être le cas sans infrastructure spécifique. Pour ces raisons, les élu·e·s écologistes souhaitent que le site propre soit un impératif qui ne puisse pas être écarté au profit de l'espace réservé à la voiture. Le dossier de concertation annonce une ligne « majoritairement » en site propre. Cette indication est très floue et s'oppose à toutes les images du dossier qui montrent des bus en site propre. Quelle proportion des lignes et stations ne bénéficieront pas du site propre ? Quelle est la vitesse commerciale estimée de la ligne ? Le site propre doit notamment être garanti sur la rue des Fusillés. Le fait que la mise en place d'un site propre dans cette rue implique de supprimer une bande de stationnement nécessite qu'une politique concertée du stationnement soit menée, en lien avec les riverain·e·s. La question se pose également pour la rue de Turenne. Enfin, le pont de Tournai est un point noir connu pour les cyclistes comme pour les automobilises. Refuser de repenser cet axe, c'est manquer une occasion majeure d'effacer une rupture majeure entre le sud de Lille et le territoire est et empêcher tout BHNS digne de ce nom. Saturé aux heures de pointes, le pont impactera l'ensemble de la ligne en empêchant les bus qui l'emprunteront d'avoir la rapidité et la fiabilité attendue pour un BHNS. Sans site propre et avec une fréquence d'un bus toutes les 10 minutes, ce bus n'aura aucune valeur ajoutée par rapport à l'actuelle ligne 18. L'image montre, en bleu, les rues où le dossier de cocnertation présente le site propre come absent ou incertain. L'ensemble de la contribution du groupe MECS est ici : https://groupemecs.wordpress.com/2022/03/22/des-lignes-de-transports-oui-mais-lesquelles/	Bonjour, L'objectif du projet est d'offrir une desserte en transports collectifs performants à haut niveau de service, ce qui induit une priorité absolue aux carrefours, une intégration préférentielle au maximum en site propre avec des stations dédiées, accessibles et regroupant l'ensemble des services aux voyageurs. L'ambition est d'atteindre une majorité de part site propre sur le long du parcours pour rendre ce futur mode de transport performant. La rue des Fusillés fait partie des secteurs étudiés pour la mise en place d'un site propre. Les aménagements prévus se feront en concertation avec les riverains, en particulier pour le sujet du stationnement. Au regard des aménagements prévus, le BHNS développera une vitesse commerciale moyenne de 20 à 21 km/h, soit une performance accrue par rapport à la ligne actuelle. Au-delà de cette vitesse commerciale, la maîtrise des aléas permettra d'atteindre un haut niveau de service pour les usagers.
La mobilité	Tronçon Lille-Loos	Sur les 6km du tronçon Lille-Loos, le potentiel de desserte est en fait le plus important de l'ensemble des tronçons de lignes présentées dans le projet, avec 74 500 habitants et 81 500 emplois. Ailleurs, un tramway est mis en place pour des potentiels de dessertes bien moindres. Un bus est-il à même de satisfaire les besoins sur ce tronçon? Quelle est la fréquentation attendue de cette ligne sur ce tronçon ? L'intégralité de la contribution du groupe MECS est disponible ici : https://groupemecs.wordpress.com/2022/03/22/des-lignes-de-transports-oui-mais-lesquelles/	Bonjour, La ligne BHNS Lille-Villeneuve d'Ascq traverse un tissu urbain dense, mais est déjà dotée d'une offre de desserte avec le métro, la liane 1 ou les autres lignes de bus. A ce stade des études, les simulations donnent une fréquentation de +/- 12 000 à 14 000 voy/jour (la variation dépend de la configuration génrale du réseau). Un tramway devient pertinent pour une fréquentation de 35 à 40 000 voy/jour. Le mode BHNS semble ainsi pertinent pour cette ligne.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le matériel roulant et les services en ligne et/ou en station	Réhausser la fréquence des BHNS	La fréquence prévue (« un bus toutes les 10 minutes ») est imprécise. La fréquence de 10 minutes s'appliquera-t-elle bien sur toute la journée ou, comme le mentionne le dossier de presse de la MEL sur le même projet, seulement en heure de pointe, pour 12 minutes en heure creuse? En tout état de cause, cette fréquence est bien trop faible. -Parmi les 73 lignes de BHNS répertoriées en France, 53 lignes font mieux en heure de pointe , 13 lignes font même mieux en heure creuse. -C'est près de deux fois moins que la fréquence des tram (6 minutes en heure de pointe), alors que le projet annonce que le propre du BHNS est de s'en rapprocher. -Plusieurs lianes déjà existantes sur notre territoire, et qui ne sont pas considérées comme des BHNS, ont déjà une fréquence d'un passage toutes les 10 minutes en journée (L3, L5, L7) ou en heure de pointe (L2, L4, L6). Le diagnostic effectué en préparation du SDIT pointe que « l'efficience globale du réseau est à améliorer en termes de rendement et d'attractivité (vitesse commerciale notamment) ». Si elles ont la même fréquence que les lianes actuelles, les nouvelles lignes n'auront aucune valeur ajoutée. Pour l'ensemble de ces raisons, la fréquence de 10 minutes est un minimum à renforcer en heure de pointe pour pouvoir parler de haut niveau de service. Alignons-nous sur Strasbourg (un bus toutes les 4 minutes en heure de pointe et toutes les 6 à 9 minutes en heure creuses) ou Marseille (un bus toutes les 6 minutes en heure de pointe, toutes les 10 minutes en heure creuse) qui offrent un véritable service performant. L'affirmation, lors d'une des réunions publiques de concertation, que la fréquence pourrait être revue à la hausse en cas de succès des lignes ne répond pas à notre préoccupation. La fréquence doit être rehaussée d'emblée pour constituer un atout déterminant en matière d'incitation à emprunter les transports en commun pour les déplacements du quotidien. La contribution complète du groupe MECS est ici : https://groupemecs.wordpress.com/2022/03/22/des-lignes-de-transports-oui-mais-lesquelles/	Bonjour, Outre la fréquence, les lignes de BHNS se différencient des lignes classiques par leur régularité de passage et la fiabilité des horaires, l'objectif étant de réduire l'aléa lié notamment au trafic automobile. La fréquence retenue au stade des études de faisabilité est de 10 minutes maximum en période de pointe. Compte tenu de la modélisation de la fréquentation, il n'apparait pas à ce jour nécessaire d'augmenter la fréquence. Cette ligne sera néanmoins réanalysée dès sa mise en service, et si la fréquentation le nécessite, il sera possible de passer à une fréquence de 8 minutes, l'infrastructure physique étant réalisée et le permettant.
Le matériel roulant et les services en ligne et/ou en station	Baisser le Bruit des bus !	Bonjour, Les bus Illévia sont une bonne chose pour la mobilité mais Dieu qu'ils sont bruyants...lorsque leur moteur vrombi on entend qu'eux.. pire que les motos. Vroum vroum, une plaie pour la qualité de vie des habitants sur leur chemin.	Bonjour, Les nouvelles lignes de BHNS seront équipées d'un matériel roulant à énergie propre dont la motorisation est à l'étude. Le fait de ne plus avoir recours au diesel aura pour effet de diminuer les nuissances sonores liées à la motorisation.
Le tracé et les variantes	Conséquence sur les lignes de bus existantes notamment la ligne 18	Le trajet du BHNS reprend en partie le trajet de la ligne 18 (Lomme, Lille - rue nationale, bd Liberté, bd Louis XIV, etc-, Lezennes). Quelles conséquences pour cette ligne de proximité et pour les autres (10, 76, etc). Il ne faudrait pas que la mise en place du BHNS supprime des lignes de proximité notamment la ligne 18 qui traverse aujourd'hui le marais, les bois blancs, Vauban, etc.	Bonjour, La ligne 18 assure actuellement une fonction de desserte locale et une fonction de desserte métropolitaine. Le BHNS vient accentuer cette fonction métropolitaine en desservant 5 secteurs attractifs : Euratechnologies, le centre de Lille, le boulevard de Tournai/Lezennes, le sud de Villeneuve d'Ascq et la Haute Borne. L'étude d'un tracé d'un projet de transport collectif à haut niveau de service doit permettre de trouver le juste équilibre entre desserte fine du territoire et la performance du niveau de service. Une réflexion sera menée dans la poursuite des études afin de réorganiser le réseau bus à l'horizon de la mise en service des nouvelles lignes de tramway et de BHNS. Cette mise en oeuvre du BHNS sera accompagnée obligatoirement par une restructuration des lignes existantes. Concrètement sur les secteurs Vauban, Marais, Bois Blancs, il sera nécessaire de créer du rabattement vers le BHNS qui vient desservir localement tout le secteur.
Le tracé et les variantes	Le cœur de Lomme encore perdant	Certes la ville de Lomme est traversée par le métro, mais les habitants du Marais sont coincés entre la ligne de chemin de fer, le projet de LINO éternellement reporté, et la Deûle. Aucune station de V Lille, la ligne 10 toujours bondée, la circulation est dangereuse : seule la ligne 18 permet un souffle vers République, mais si elle s'éloigne vers le quai Hégel elle perdra son intérêt : autant MARCHER vers le métro... Ma proposition : coupler la BHNS avec la ligne 10, au delà du terminus du 18, désengorger la rue du Marais de Lomme et la rue de l'Egalité. Les réponses indiquant la nécessité d'une voie large pour faire passer le BHNS sont étonnantes car le quai Hégel n'est pas plus large que l'avenue Arthur Notebart ?	Bonjour, La question du terminus Ouest de cette ligne BHNS a été soulevée dans le cadre de la concertation et sera regardée attentivement dans la suite des études. Le passage d'un BHNS dans le coeur du quartier du Marais est complexe en raison de l'étroitesse des rues. Ce passage impliquerait un impact fort sur les fonctions actuelles et d'importantes suppression de stationnements pour libérer la surface pour le passage du BHNS. Compte tenu de la configuration des rues, l'atteinte de la performance d'un haut niveau de service dans ces rues n'est pas garantit. Il est à ce jour plutôt privilégié de travailler sur le rabattement vers le BHNS pour assurer la liaison avec le centre de Lomme.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
Le projet	SDIT – contributions concertation publique par Citéo, médiation et facilitation	L'aménagement des 2 lignes de Tramway et des 2 lignes de BHNS s'inscrivent dans un projet métropolitain ambitieux visant le développement des infrastructures et offres de services de mobilités associées. Pour que les projets répondent DURABLEMENT aux 4 enjeux majeurs affichés : -Un projet de mobilité : développer et promouvoir l'intermodalité, le maillage territorial et la complémentarité des infrastructures et offres de mobilités, -Un projet d'aménagement urbain : améliorer le cadre de vie et favoriser l'attractivité territoriale, -Un projet social : rendre accessible l'offre de mobilités, développer la desserte de zones enclavées/en QPV/NPNRU…, -Un projet environnemental : développer des modes de transports plus respectueux de l'environnement, …. leur déploiement doit être source d'innovations ambitieuses dans l'accompagnement de bonne fin. Les grands travaux de réaménagements de l'espace urbain/public de ce type ont un impact indéniable sur les habitants au sens large et leur cadre de vie, et ce, durant toute la durée de déroulement du projet : Avant (concertation/phase études de faisabilité tracés) : inquiétudes, questionnements quant au bien-fondé du projet, ses impacts, la durée des travaux, les conséquences sur le cadre de vie, … Pendant (travaux d'aménagement) : inquiétudes, questionnements, mécontentement quant aux désagréments causés par les travaux (poussière, bruit, accessibilité, retards, aléas, etc…) Après (exploitation du réseau et nouveaux usages): questionnements quant aux nouveaux équipements, liaison avec les autres moyens de transports + accompagnement des usagers sur leur mobilité et comment réduire l'utilisation de la voiture individuelle, etc… Ces grands travaux sont des projets de long terme et les marchés doivent intégrer un accompagnement ambitieux inclusif, tant à la mise en œuvre qu'à l'usage. D'expériences, un accompagnement à plusieurs niveaux est nécessaire pour leur réussite, pour toutes les parties prenantes / acteurs du projet : les habitants, l'AMO et les entreprises du BTP en charge des travaux d'aménagement et d'exploitation des réseaux, l'AMO-COM, les collectivités, les associations diverses, etc…. et cet accompagnement doit intégrer des enjeux RSE forts en termes d'emploi, de mesures partagées d'impacts, d'amélioration en termes de mobilités et d'environnement… Cet accompagnement aux changements doit porter sur au moins 2 volets : -Un volet/accompagnement AMO « infrastructures » : accompagner les habitants / commerçants / riverains, sur l'acceptabilité des travaux, par un service d'information et de communication de proximité, mobilisant des agents de proximité sur le terrain, en relation avec les parties prenantes des territoires concernés par les tracés, -Un volet/accompagnement AMU « usages » : post-travaux, accompagner les acteurs au meilleur usage des nouveaux équipements / offres de mobilité. En effet, un dispositif d'information et de communication de proximité ambitieux, c'est la voix, les oreilles et le cœur du projet. C'est le bras opérationnel de la communication institutionnelle. C'est permettre d'accompagner les habitants et les usagers à la conduite du changement, au quotidien, sur le terrain et de faire remonter les informations en temps réel à l'AMO. Faire l'impasse d'un tel dispositif, c'est potentiellement : -Prendre du retard dans le calendrier prévu de livraison des différents équipements (retards de livraisons = pénalités), -S'autoriser à ne pas se doter d'une communication de terrain adaptée (en fonction des territoires), et ne pas laisser « de voix » au projet, -Prendre le risque de ne pas fédérer le maximum de personnes autour du projet (et rendre les usagers ambassadeurs du réseau), -Ne pas accompagner les habitants à la prise en main de leur nouveau cadre de vie/équipements/offres de mobilité. La médiation sociale professionnelle sur les 2 volets ci-dessus est le fruit de plus de 20 ans d'expériences en médiation/facilitation de CITEO et se base sur d'importantes réalisations similaires en Ile-de-France.	Bonjour, Nous vous remercions de votre contribution. La MEL est pleinement conscience des enjeux liés à la communication et à l'accompagnement au changement. Elle mettra en œuvre les outils et actions nécessaires pour pouvoir répondre à ces enjeux.
	Accès ligne BHNS Villeneuve d'Ascq	Comment sera connecté l'aéroport de Lesquin à la future ligne de bus Lille-Villeneuve d'Ascq ? Cela permettrait d'avoir une courbe de voitures se rendant à l'aéroport inversement proportionnel à l'augmentation de trafic des passagers.	Bonjour, La desserte en transports en commun de l'aéroport est actuellement assurée par la Ligne de bus 68 Ilévia depuis le métro 4 cantons avec une fréquence de 20 à 30 minutes en heures de pointe (trajet en 17 minutes). La future ligne BHNS Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Baroeul permettra aux usagers de la ligne 2 du métro (via l'arrêt Fort de Mons) de se rendre jusqu'à la ligne 1 du métro (via l'arrêt Hôtel de Ville) pour rejoindre 4 Cantons.
Le tracé et les variantes	Contribution La ligne de Bus à haut niveau de service (bhns)	Contribution recueillie via la boîte mail (le 05/04/2022): participationcitoyenne@lillemetropole.fr Bonjour, Le trajet étant trop long et passant par Lille pour les changements de ligne, nombre d'habitants du nord de la métropole prennent leur véhicule pour rejoindre Villeneuve d'Ascq. La ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) semble une bonne solution. Pourquoi ne pas relier par exemple Bondues-les Francs à l'entrée d'autoroute) à la Cité Scientifique ou 4 cantons Villeneuve-d'Ascq ? Merci par avance pour votre relais.	Bonjour, Merci pour votre contribution. Effectivement les deux lignes de BHNS d'une part Lille-Villeneuve d'Ascq et d'autre part Villeneuve d'Ascq-Marcq-en-Baroeul vont permettre de nouvelles liaisons de desserte de Villeneuve d'Ascq. D'autres liaisons, en lianes optimisées, sont prévues dans le Schéma Directeur des Transports pour desservir Villeneuve d'Ascq, l'objectif du schéma étant de renforcer le maillage en transport en commun de la métropole.

Thème	Titre	Message	Réponse MEL
	Contribution du groupe Action Commune Citoyenne Écolo Solidaire pour Villeneuve d'Ascq	Les projets présentés dans le cadre de la concertation et concernant Villeneuve d'Ascq ne répondent que partiellement aux besoins. Villeneuve d'Ascq est en effet concernée par deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). La première la relie à Lille. Le tracé proposé passe par la rue des Fusillés, très mal desservie actuellement : une ligne de BHNS y comblerait un vrai manque. La deuxième relie Lezennes à Saint-André-lez-Lille, en passant par Villeneuve d'Ascq, Mons-en-Barœul et Marcq-en-Barœul. Elle vise à « accompagner le développement des zones en devenir », dont la Borne de l'Espoir. Notre groupe redit son opposition au développement de cette zone, alors que la création d'une coulée verte reliant Villeneuve d'Ascq, Lezennes et Ronchin avait été envisagée. Quoi qu'il en soit, pour remplir leurs promesses d'efficacité, ces futures lignes devront impérativement être en site propre, c'est-à-dire circuler sur une voie leur étant exclusivement dédiée. Du site propre pour les bus, c'est aussi moins de place accordée à la voiture, dans un contexte sanitaire et climatique où le trafic automobile doit impérativement être réduit. Le site propre, c'est le gage de rapidité et de fiabilité attendu par celles et ceux qui hésitent encore à laisser leur voiture au garage ! Leur fréquence doit aussi être revue à la hausse : un bus toutes les 10 minutes, c'est la fréquence la plus basse pour un BHNS ! À titre de comparaison, la ligne BHNS Aixpress (Métropole d'Aix-Marseille-Provence) a une fréquence de 6 à 7 minutes en heure de pointe. La mise en œuvre de ces lignes devra s'accompagner d'une véritable réflexion sur la circulation, notamment automobile, sur le territoire villeneuvois. Cette réflexion devra impérativement aboutir à la mise en place d'un plan de circulation incitatif pour les déplacements en vélo et en transport en commun. La cartographie des deux projets est cependant implacable : ce sont les trois quarts de Villeneuve d'Ascq, le cœur de la ville, qui sont oubliés. L'arrêt abrupt à la limite de Villeneuve d'Ascq de la future ligne de tramway Tourcoing-Roubaix-Hem est une incompréhensible anomalie ! Pourquoi ne pas la prolonger jusque la 4e ville de la Métropole, où se rendent des étudiants, des salariés, des métropolitains attirés par la chaîne des lacs ? Un tel prolongement aurait le mérite de remplacer la regrettée liane 4. En l'état, les étudiants roubaisiens et tourquennois devront continuer de passer par Lille pour se rendre sur le campus du Pont de bois. Une liane optimisée traversant Villeneuve d'Ascq du nord au sud, telle qu'évoquée lors de la réunion publique du 1er mars n'est pas de nature à proposer un service aussi performant et donc aussi incitatif qu'un tramway. Elle impliquerait une rupture de charge sur un itinéraire justifiant pourtant d'être continu.	Bonjour, L'objectif du projet est d'offrir une desserte en transports collectifs performants à haut niveau de service, ce qui induit une priorité absolue aux carrefours, une intégration préférentielle au maximum en site propre avec des stations dédiées, accessibles et regroupant l'ensemble des services aux voyageurs. L'ambition est d'atteindre une majorité de part site propre sur le long du parcours pour rendre ce futur mode de transport performant. Au regard des aménagements prévus, le BHNS développera une vitesse commerciale moyenne de 20 à 21 km/h, soit une performance accrue par rapport à la ligne actuelle. Au-delà de cette vitesse commerciale, la maîtrise des aléas permettra d'atteindre un haut niveau de service pour les usagers. La fréquence retenue au stade des études de faisabilité est de 10 minutes maximum en période de pointe. Compte tenu de la modélisation de la fréquentation, il n'apparait pas à ce jour nécessaire d'augmenter la fréquence. Cette ligne sera néanmoins réanalysée dès sa mise en service, et si la fréquentation le nécessite, il sera possible de passer à une fréquence de 8 minutes, l'infrastructure physique étant réalisée et le permettant. La seconde ligne de Bus à Haut Niveau de Service soumise à concertation relie Villeneuve d'Ascq à Marcq-en-Baroeul permet une desserte du centre de Villeneuve d'Ascq à sa partie nord-ouest, en longeant le Boulevard de l'Ouest jusque Mons-en-Baroeul. Les quatre projets soumis à concertation sont les projets structurants du Schéma Directeur des Infrastructures qui comporte au total une vingtaine de projets allant du prolongement du métro jusqu'à l'amélioration du niveau de service de certaines lignes existantes ou la création de lignes de bus circulaires et la mise en place de liaisons de bus express. La déclinaison des autres liaisons du Schéma Directeur des Infrastructures se poursuivra dans les mois et années à venir afin de les rendre opérationnelles à horizon 2035, l'objectif étant de créer un véritable maillage en transports en commun de la métropole. Une étude de liane optimisée entre Hem et Villeneuve d'Ascq sera notamment proposée en passant ainsi par le nord-est villeneuvois.
Le tracé et les variantes	Le tracé et les variantes	Lomme et Lambersart pourraient aussi se trouver directement desservis par cette BHNS, dans un tracé en boucle par exemple, complémentaire de la ligne de métro N°2	Bonjour, Le BHNS doit éviter des itinéraires trop long afin de maintenir un bonne gestion de son parcours. Il doit rester sur des corridors structurants. La prolongation vers le centre de Lomme pose notamment la question de la performance sur des axes locaux étroits peu propices à absorber un BHNS. Lambersart est actuellement desservie par la ligne 2 du métro et les lignes de bus 10, 51, 76 et C03. Dans le cadre du projet du tramway de Lille et sa couronne, le quartier Canon d'Or se situera à proximité de la ligne dans son franchissement vers Pont Royal. Par ailleurs, est prévue au schéma directeur des infrastructures de transport une liaison (Liaison R - Lomme Marcq-en-Baroeul) en liane optimisée en rocade entre la ligne 2 du métro à Lomme et le Grand Boulevard en passant par Saint-André-lez-Lille et Marquette-lez-Lille.
L'aménagement de l'espace public	Relancer le métro !	Pour décongestionner la Métropole, il faut augmenter l'offre de transports en commun... mais du vrai transport ! Le bus ne doit servir que pour les derniers km, pas pour un service long. Ceux qui ont connus les services de bus qui reliaient Lille aux universités de VIlleneuve d'Ascq avant l'arrivée du métro se souviennent de la galère des bus surchargés... Le tramway est une bonne solution mais une ou deux lignes de métro supplémentaires avec des aménagements P+R motiveraient beaucoup de monde à abandonner leur voiture s'ils ont un moyen rapide et efficace pour se déplacer. Cela coûte plus cher qu'un tram et c'est plus long à mettre en place mais des liaisons Wambrechies-Lesquin et Lambersart-Seclin serait fortement utilisées...	Bonjour, Le choix du mode est un consensus entre la capacité au regard du niveau de fréquentation attendu, les performances, le coût d'investissement et les impacts environnementaux. L'analyse conduisant au choix du mode s'inscrit dans une vision à moyen et long terme de l'évolution du territoire, des pratiques de mobilités et de l'environnement traversé. Pour cette ligne, les fréquentations attendues ont conduit à proposer un mode BHNS. Le BHNS développera les mêmes caractéristiques que le tramway : vitesse commerciale, priorisation aux feux, aléas minimisés, confort des usagers et sera donc adapté à un service long tout comme au derniers km des déplacements.

Annexe 3 : Comptes rendus des ateliers participatifs

Projets de nouvelles lignes de transports Mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport

Atelier Participatif – Lille – La Madeleine Tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne

I. Informations pratiques

L'atelier participatif s'est déroulé, dans la salle du Grand Carré, à l'Hôtel de Ville de Lille, **le mercredi 9 mars 2022 de 18h à 20h.**

L'atelier participatif a permis de revenir sur la présentation générale du projet de tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne et de présenter de manière plus précise les tracés de références et variantes proposées à la concertation, sur le secteur Lille – La Madeleine. Un temps de travail collectif a été proposé aux participants.

22 personnes étaient présentes dont 6 participants qui avaient assisté à la réunion publique dédiée au projet.

Les échanges étaient animés par Simon MAZAJCZYK, AMO concertation de la MEL, Agence Eker.

Les deux garants de la concertation, désignés par la CNDP, **Christophe BACHOLLE et Jean-Claude Ruysschaert** étaient présents.

II. Accueil des participants

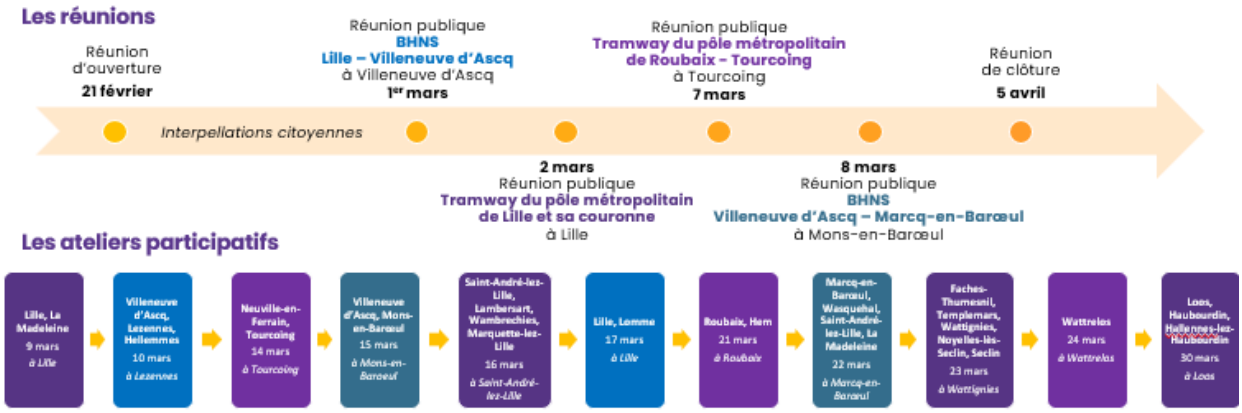
L'animateur accueille les participants. Il présente le déroulé de l'atelier. Cet atelier participatif porte sur la concertation préalable au projet du tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne, dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) de la Métropole Européenne de Lille (MEL).

Quatre projets de nouvelles lignes de transport sont présentés simultanément à la concertation :

- Le tramway du pôle métropolitain de Roubaix – Tourcoing
- Le tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne
- Le Bus à Haut Niveau de Service Lille – Villeneuve d'Ascq
- Le Bus à Haut Niveau de Service Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul

La concertation se déroule, pour une durée de six semaines, du 21 février au 5 avril 2022.

- **Le calendrier de la concertation**



- **Le site internet de la concertation** : participation.lillemetropole.fr

Il permet au public de déposer avis et contributions. Elles sont essentielles car elles nourrissent les études de conception et permettent de donner des bases solides et partagées au projet.

L'objectif de ces temps d'atelier est de présenter plus précisément le projet sur le secteur concerné et de permettre un travail collectif des participants afin de faire émerger des avis, questions et contributions.

III. Présentation du projet et du secteur Lille – La Madeleine

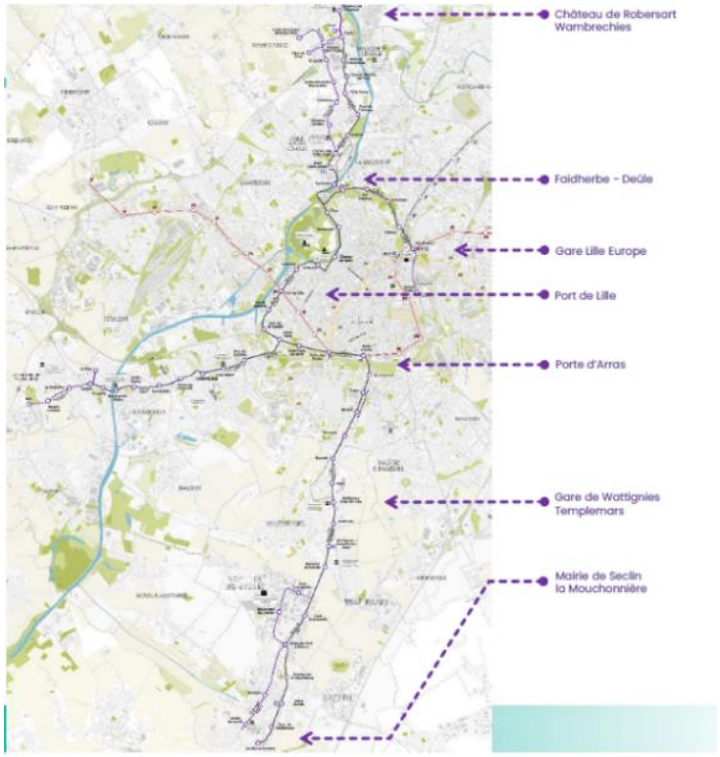
Cédric DANOS, chef de projet à la Métropole Européenne de Lille, présente le projet.

Le projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne est un projet :

- **Social,** pour rendre la métropole accessible à tous et partout et qui permettra d'accompagner les projets de renouvellement urbain en desservant les quartiers prioritaires de la politique de la ville
- **Environnemental** pour apporter une alternative crédible à la voiture individuelle dans un secteur urbain dense
- **De qualité urbaine** qui permettra de repenser et d'apaiser les espaces publics tout en accompagnant la dynamique de mutation du territoire et développer un cadre de vie plus agréable
- **De mobilité** qui permet de développer un réseau structurant et maillé pour la métropole et offrir une alternative crédible à la voiture. Le projet est pensé en

complémentarité avec le réseau bus existant et les modes actifs. Il permettra la desserte de 155 000 habitants et de plus de 90 000 emplois.

Les grandes caractéristiques du projet sont les suivantes :



- 29 km de ligne
- 52 stations
- Fréquence de 6 minutes en heure de pointe
- Fréquentation > 100 000 voyageurs par jour

Le tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne sera un transport à haut niveau de service. Cela induit :

- Des infrastructures de transports robustes
- Un matériel roulant moderne et confortable
- Des stations accessibles et accueillantes
- Des conditions d'exploitation performantes.

Le projet se divise en trois branches :

- Une branche nord : Marquette-lez-Lille, Saint-André-lez-Lille, Wambrechies
- Une branche ouest : Loos, Haubourdin
- Une branche sud : Templemars, Faches-Thumesnil, Wattignies, Seclin

Une couronne au niveau du secteur lillois permet de connecter les trois branches.

De nombreuses interconnexions sont développées pour permettre un maillage du réseau structurant de la métropole :

- Métro ligne 1 à Porte des Postes et au Pôle gares
- Métro ligne 2 à Porte d'Arras, Porte des Postes, Port de Lille et au Pôle gares
- Tramway RT au Pôle Gares
- BHNS Villeneuve d'Ascq – Marc-en-Baroeul à Carnot
- BHNS Lille – Villeneuve d'Ascq à Port de Lille

- TER au Pôle gares, à Saint-André, à la future halte Porte des Postes, à Wattignies – Templemars et variante à la gare de Seclin

Cédric DANOS décrit les tracés et les variantes du projet qui sont proposés à la concertation. Les contributions du public permettront la poursuite des études de conception détaillées.

1) Secteur Lille Gares :

Tracé de référence d'Euralille à la Deûle

Variante d'extension de la ligne jusque pôle Grand Palais

2) Secteur Lille Centre

Tracé par Esplanade Champs de Mars, Solférino, Lorraine, Moselle jusque Porte des Postes et Porte d'Arras.

3) Secteur Sud

Tracé de référence Faches-Thumesnil Wattignies Templemars

Variantes :

- Variantes 1 à hauteur de la Zone Industrielle de Seclin par la route de Lille sans entrer dans la Zone Industrielle
- Variante 2 par la Zone Industrielle via l'ancienne voie ferrée
- Variante 3 dans le centre-ville de Seclin par l'ancienne voie ferrée
- Variante 4 dans le centre-ville de Seclin par la rue Bouvry

4) Secteur nord :

Tracé de référence entre Wambrechies Centre et Pont royal.

Quatre variantes :

- Variante 1 : terminus avenue du Maréchal Foch
- Variante 2 : terminus Parc d'activité du Chat
- Variante 3 : rue du général Leclerc – rue d'Ypres
- Variante 4 : franchissement de la Deûle

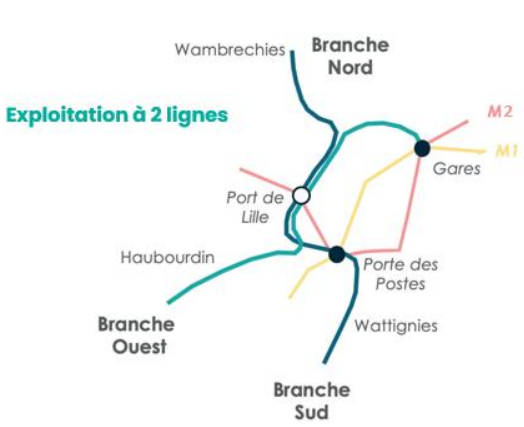
5) Secteur Ouest

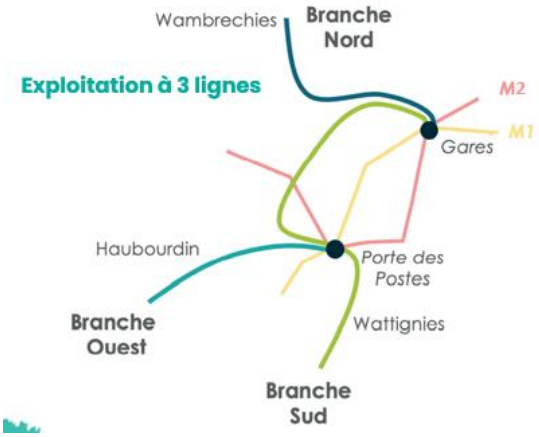
Tracé de référence par les centres-villes de Loos et Haubourdin

Variante de terminus à Hallennes-lez-Haubourdin

6) Scénarios d'exploitation

Différents scénarios d'exploitation sont possibles :





IV. Echanges

- Un participant habitant Lille sud demande quelle est la vitesse moyenne d'un tramway et quelle est la vitesse moyenne d'un métro.

Cédric DANOS explique qu'un tramway a une vitesse commerciale moyenne de 20km/h. La vitesse commerciale d'un métro est d'environ 40 km/h. Le tramway est un transport de surface qui peut adapter sa vitesse en fonction du contexte urbain, sa vitesse peut ainsi varier de 20 à 70 km/h maximum, selon les secteurs

- Un participant membre de l'union des voyageurs du nord explique avoir contribué en ligne sur le site de la concertation. Il se questionne sur le tracé du tramway et le contournement du centre de Lille. Il demande si des transformations du tracé de référence sont toujours possibles.

Elodie DESRY, directrice générale adjointe en charge du SDIT Métropole Européenne de Lille, explique que le travail et les échanges des participants au cours de cet atelier vont porter sur le tracé et les variantes. Le tracé qui est proposé aujourd'hui à la concertation traduit les orientations du Schéma Directeur des Infrastructures des Transports (SDIT) adoptées par le Conseil métropolitain en 2019. Les avis sur le tracé et ses variantes sont les bienvenus et seront analysés dans le cadre du bilan de la concertation, en revanche l'objet n'est pas de créer un nouveau projet de tramway ou une nouvelle liaison ne répondant pas aux objectifs visés par le SDIT.

Marc-Antoine DOCHEZ, adjoint en charge du SDIT, Métropole Européenne de Lille, précise que l'objectif du tramway est de répondre à une demande de déplacements entre Lille et sa couronne et de compléter la desserte actuelle. Les parties centrales et Est de Lille disposent déjà d'un maillage en transports en commun important. Le projet a été élaboré en co-construction avec la ville, en adoptant une vision urbaine et une logique d'élargissement du cœur urbain lillois de manière à décongestionner le centre de Lille. L'objectif est donc de développer de nouveaux points d'intersection, à l'image de la Porte des Postes pour équilibrer le réseau.

- Un participant pose une question sur la manière dont la future ligne sera exploitée.

Ludwig MAUDRICH, chef de projet à la Métropole Européenne de Lille explique que la question de l'exploitation et du fonctionnement de ces différentes branches est l'un des sujets de la concertation. Trois branches permettront de rejoindre la centralité lilloise. Une branche en direction de Lille Europe complète le réseau. Il s'agit désormais de définir comment ces branches seront exploitées et en combien de lignes.

- Un participant demande ce que deviendra la LIANE 1 avec l'arrivée du tramway.

Marc Antoine DOCHEZ, précise que des réflexions sur la réorganisation du réseau de bus seront menées à l'horizon de la mise en service des différentes lignes présentées à la concertation. Par exemple, le tracé sud de la LIANE 1 pourra être repensé. D'une manière générale, ces différentes lignes de bus sont pensées comme des lignes de rabattement vers le réseau structurant (métro et tramway).

V. Temps de travail collectif

Un temps de travail collectif d'une quarantaine de minutes est proposé aux participants.

Les participants répartis librement en trois groupes, sont invités à travailler sur les éléments suivants :

- Quels sont les avantages et les inconvénients du tracé global sur le secteur Lille – La Madeleine ?
- Quels sont les avantages et les inconvénients de la variante de terminus à Grand Palais sur le secteur Lille – La Madeleine ?
- Quels sont les avantages et les inconvénients de la variante traversée de la Deûle sur le secteur Lille – La Madeleine ?

Les participants peuvent également indiquer des points spécifiques d'attention ou d'opportunité sur le secteur en le positionnant sur une carte du secteur mise à leur disposition.

Un rapporteur est désigné, au sein de chaque groupe, pour restituer le travail réalisé. Les éléments restitués par chacun des groupes sont listés ci-après.

Groupe 1 :

<u>Avantages :</u>

- Le tracé global et le projet de tramway permet de diminuer la place de la voiture et une requalification urbaine des boulevards.
- Le groupe s'accorde sur l'avantage d'une exploitation de la ligne à trois branches pour permettre aux habitants de Wambrechies de rejoindre directement les gares sans passer par Port de Lille.

Questions diverses :

- Interrogation quant au temps de trajet entre Wambrechies et la place de la République. Est-ce concurrentiel de la LIANE 1 ?
- Comment sera traité la cohabitation du tramway avec les voitures au niveau de Pont Royal ?
- Comment sera faite la requalification urbaine des boulevards Vauban, Liberté et Victor Hugo ?
- Le métro va-t-il être amélioré ?

Inconvénients :

- La ligne crée un parallèle avec le métro 2.
- Certains secteurs au cœur de Lille sont oubliés et ne sont pas desservis comme le secteur Vauban où il y a déjà un grand nombre d'activités.
- Importance d'un terminus à la gare de Flandres, il faut réaliser une liaison en tramway entre les deux gares.
- Il faudrait desservir le centre-ville de Lille avant de desservir la périphérie.
- Lillénium est un point d'attention particulier qui mérite une desserte.

Points spécifiques sur des secteurs :

- Si la variante à Grand Palais est réalisée : serait-il possible de faire une boucle vers Porte des Postes en passant par le boulevard Victor Hugo.
- Si la variante traversée de la Deûle n'est pas réalisée il faut faire un détour par Pont Royal en ajoutant un arrêt à Lambersart.
- Avec le nouveau franchissement de la Deûle, réserver la nouvelle passerelle pour les modes actifs et le Pont Royal pour les automobilistes.
- Nécessité de créer des parkings relais pour permettre un rabattement efficace vers le tramway. Attention à bien développer le stationnement à Porte des Postes, pour ne pas congestionner ce secteur avec l'arrivée de la nouvelle gare et de la cité administrative notamment.

➔ **Jacques RICHIR, quatrième adjoint à ville de Lille et conseiller métropolitain Métropole Européenne de Lille** rappelle que l'un des objectifs du projet est la réduction des flux automobiles à Porte des Postes et l'atténuation de son caractère autoroutier. Il précise que le tramway passera au sein de la ville de Lille et que la desserte de la gare Lille Flandres est déjà optimale.

➔ **Marc-Antoine DOCHEZ** précise que la question des parkings relais sera prise en compte dans les études.

Groupe 2 :

Avantage :

- Les avantages du tracé global sont nombreux, tout ce qui sera réalisé en termes de transport en commun sera toujours positif.
- Meilleure desserte de la citadelle et de son pôle de loisirs.
- Meilleure desserte du sud de la madeleine et du futur palais de justice.
- Un schéma d'exploitation à 3 branches permet, à partir du nord, d'accéder directement aux gares.
- La liaison avec le métro à Porte des Postes est favorable pour les habitants d'Haubourdin.

Inconvénients :

- Le centre de Lille n'est pas assez desservi (quartiers Saint Sauveur et Moulins) même si le secteur est déjà dense en transport en commun c'est aussi la place culturelle, économique et politique de la ville.
- Il faut desservir la gare Lille Flandres. Une distance de 400 mètres entre la gare et le terminus du tramway n'est pas une solution pour permettre de réduire la part de la voiture.
- Le tracé ne permet pas forcément de désengorger les gares alors qu'un nouveau HUB à République aurait pu permettre de reporter certains flux voyageurs.
- Imaginer une variante à Porte des Postes et faire passer le tramway au-dessus du périphérique, rue de Marquillies pour permettre de rejoindre Eurartisanat et une connexion plus simple à la future gare TER.
- Le tracé manque de connexions avec les gares SNCF d'Haubourdin et CHU par exemple.

Sur les variantes :

- Le coût, de 30 millions d'euros supplémentaires pour le terminus à Grand Palais est élevé, alors que ce tracé sera similaire à celui de la ligne de métro 2. Cette variante n'a d'intérêt que si elle est le premier maillon d'une boucle qui passerait par Saint-Sauveur et le boulevard Victor-Hugo afin de rejoindre la Porte des Postes.
- Le surcoût lié à la création d'une nouvelle passerelle sur la Deûle semble trop élevé par rapport au gain de temps de 3 minutes. Cette variante serait intéressante si le schéma d'exploitation permettait de ne pas réaliser de changement. Si ce détour par Pont Royal est réalisé il serait intéressant de prolonger le tramway jusqu'à Lambersart, autre secteur oublié du tracé.
- En cas de non-réalisation de la variante, le coût du prolongement vers Grand Palais pourrait plutôt être utilisé pour réaliser un tracé vers la gare de Lille Flandres.
- Le projet doit être l'opportunité de mener une grande réflexion sur les pistes cyclables pour permettre aux modes actifs d'avoir une mobilité sécurisée.

Groupe 3 :

Avantages :

- Accord des participants pour développer les transports en commun les plus efficaces et favoriser le report modal.
- Le gain de temps permis par la variante de franchissement de la Deûle est important pour les usagers qui viennent de la branche nord.

Inconvénients :

- Le tracé n'est pas connecté à la gare Lille Flandres. Il faut en plus du tracé de référence proposer une nouvelle branche qui soit connectée à la gare de Lille Flandres.
- Inverser le tracé entre le tramway et le futur BHNS Lille -Villeneuve d'Ascq sur le boulevard Vauban.
- Étudier une possibilité de tracé sur le boulevard Victor Hugo pour rejoindre le quartier Saint-Sauveur.
- Il est important de se rapprocher davantage du quartier du vieux Lille et de rejoindre la gare de Lille Flandres. D'autres projets de desserte de cette gare avaient préalablement été étudiés. Le fait que le tramway passe à Lille Flandres est également symbolique et permettrait de développer le report modal.
- En plus d'un accès à la gare de Lille Flandres il faut aussi rejoindre Grand Palais (toutes les possibilités doivent être réalisées).

<u>Points d'attention sur des secteurs particuliers :</u>

- Il est intéressant de développer un HUB à porte des Postes mais attention à ce que la station soit aménagée en conséquence. Il faudrait également requalifier la place entièrement pour favoriser son apaisement.
- Intérêt de connecter le tramway au jardin des plantes.
- Une gare routière va-t-elle être développée en lien avec la station à la gare de Lille Europe ?

Jacques RICHIR rappelle que l'opportunité d'un tramway est différente de celle d'un BHNS. Un tramway est nécessaire à partir de 30 000 flux voyageurs/jour. La gare Lille Flandres dispose aujourd'hui d'une desserte très élevée (2 lignes de métro, 1 ligne de tramway, 12 lignes de bus). Il ajoute que le tramway sera un outil de requalification urbaine majeur notamment à Porte des Postes. Enfin, il précise que le boulevard Vauban va être requalifié pour devenir un aménagement totalement dédié aux modes actifs.

VI. Conclusion

Christophe BACHOLLE, garant de la concertation, remercie les participants pour leurs nombreuses contributions et éclairages sur les inconvénients et les avantages du projet. Il attire l'attention des participants sur le fait qu'une fois la concertation préalable terminée, le 5 avril, un temps de concertation continue permettra de

poursuivre les échanges, tout au long de la vie du projet jusqu'à la phase d'enquête publique.

Elodie DESRY remercie participants, elle souligne la richesse des échanges et rappelle que les différentes contributions des participants vont permettre d'approfondir le projet. Elle retient, à chaud, plusieurs sujets qui sont revenus principalement au cours des échanges :

- Un plébiscite de l'arrivée de ces nouvelles lignes de tramway.
- Une convergence des participants sur l'intérêt d'un tracé interne à Lille et relié au secteur des gares.
- Une convergence des participants sur un scénario d'exploitation à 3 branches.
- Des avis variables sur les variantes Grand Palais et traversée de la Deûle.
- Des points d'attention :
  - Par secteur : le secteur des gares, la Porte des Postes,
  - Sur l'insertion du tramway et le traitement des pistes cyclables.

1) Rappel des prochains rendez-vous :

Les prochains ateliers par secteur organisés pour le projet de tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne sont les suivants :

- Secteur Saint André-lez-Lille, Lambersart, Wambrechies, Marquette-lez-Lille : le 16/03/2022 à Saint André-lez-Lille
- Secteur Faches-Thumesnil, Templemars, Wattignies, Noyelles-lès-Seclin, Seclin : le 23/03/2022 à Wattignies
- Secteur Loos, Haubourdin, Hallennes-lez-Haubourdin : le 30/03/2022 à Loos

Les étapes suivantes sont également prévues :

- Réunion de clôture le 5 avril 2022
- Bilan des garants en mai 2022
- Délibération de la MEL en juin 2022.

2) Rappel des modalités de participations du public :

Le site internet de la concertation permet au public de formuler avis et contributions sur le projet :

https://participation.lillemetropole.fr

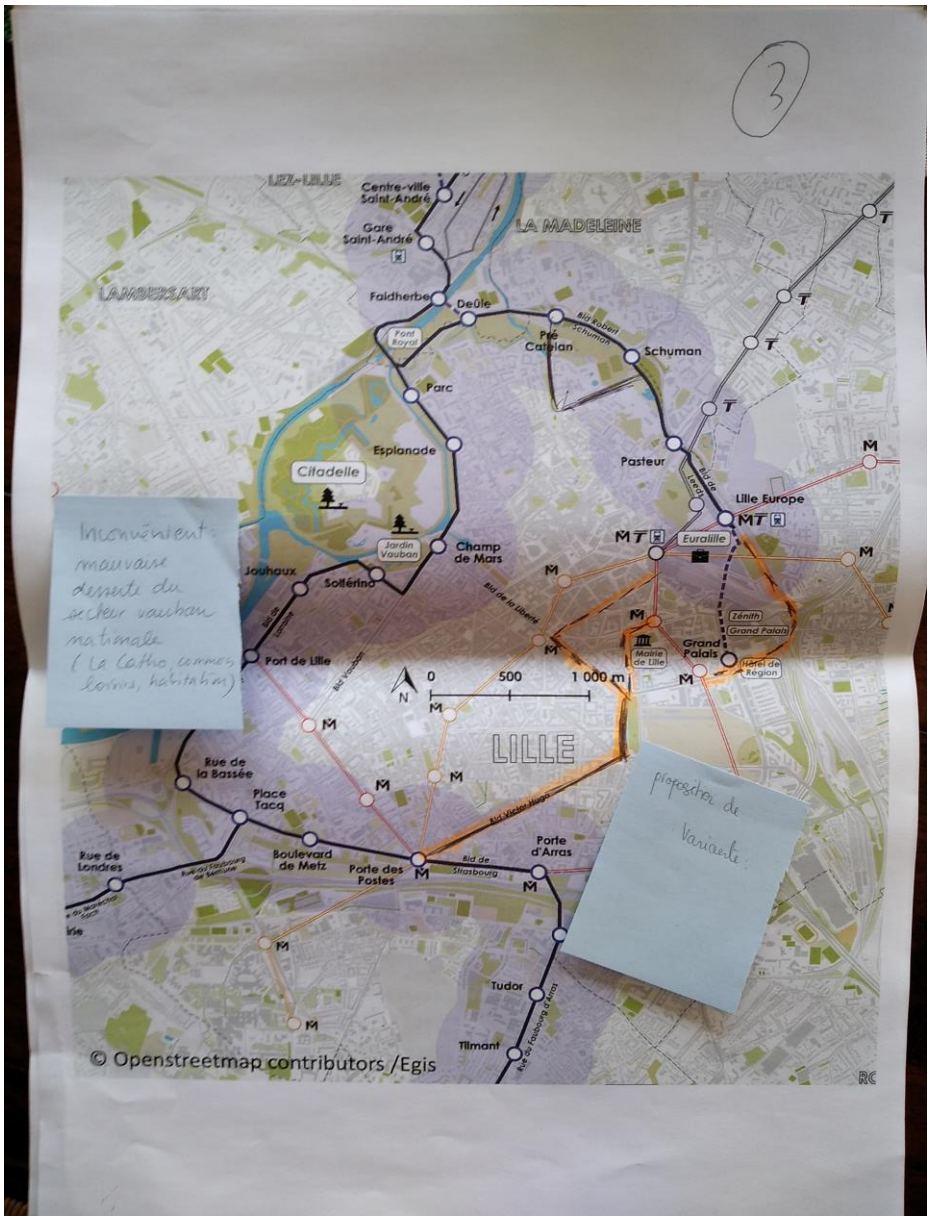
Il est également possible de contacter les garants de la concertation :

- christophe.bacholle@garant-cndp.fr
- jean-claude.ruysschaert@garant-cndp.fr

Annexe 1 : Photographies des ateliers et contribution

Annexe 2 : Liste détaillée des contributions

VII. Annexes 2 : photographie des contributions


3
LEZ-LILLE
LA MADELEINE
LAMBERSART
Centre-ville Saint-André
Gare Saint-André
Faidherbe
Deûle
Pré Catelan
Schuman
Parc
Esplanade
Citadelle
Pasteur
Lille Europe
Euralille
Champ de Mars
Jardin Vauban
Jouhaux
Solférino
Fort de Lille
Mairie de Lille
Grand Palais
Zénith
Hôtel de Région
0
500
1 000 m
N
LILLE
Rue de la Bassée
Place Tacq
Rue de Londres
Boulevard de Metz
Porte des Postes
Porte d'Arras
Tudor
Tilmant
Inconvénient : mauvaise desserte du secteur vauban notamment (la Citadelle, commerces, habitants)
Proposition de variante
© Openstreetmap contributors /Egis

Projets de nouvelles lignes de transports
Mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport

Atelier Participatif – Villeneuve d'Ascq – Lezennes – Hellemmes
BHNS Lille – Villeneuve d'Ascq

I. Informations pratiques

L'atelier participatif s'est déroulé, dans la salle Grémaux, à Lezennes **le jeudi 10 mars 2022 de 18h à 20h.**

L'atelier participatif a permis de revenir sur la présentation générale du projet de bus à haut niveau de service (BHNS) Lille - Villeneuve d'Ascq et de présenter de manière plus précise les tracés de références et variantes proposées à la concertation, sur les secteurs de Villeneuve d'Ascq, Lezennes et Hellemmes. Un temps de travail collectif a été proposé aux participants.

9 personnes étaient présentes.

- 5 habitants Lezennes
- 1 habitant Fives
- 3 habitants Lille

Les échanges étaient animés par Simon MAZAJCZYK, AMO concertation de la MEL, Agence Eker.

L'ensemble des travaux réalisés par les participants sont restitués dans ce compte-rendu. Ces travaux seront également versés comme contributions au bilan de la concertation.

II. Accueil des participants

L'animateur accueille les participants. Il présente le déroulé de l'atelier. Cet atelier participatif porte sur la concertation préalable au projet de bus à haut niveau de service Lille – Villeneuve d'Ascq, dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) de la Métropole Européenne de Lille (MEL).

Quatre projets de nouvelles lignes de transport sont présentés simultanément à la concertation :

- Le tramway du pôle métropolitain de Roubaix – Tourcoing
- Le tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne
- Le Bus à Haut Niveau de Service Lille – Villeneuve d'Ascq
- Le Bus à Haut Niveau de Service Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul

La concertation se déroule, pour une durée de six semaines, du 21 février au 5 avril 2022.

- **Le calendrier de la concertation**

- **Le site internet de la concertation** : http.participation.lillemetropole.fr

Il permet au public de déposer avis et contributions. Elles sont essentielles car elles nourrissent les études de conception et permettent de donner des bases solides et partagées au projet.

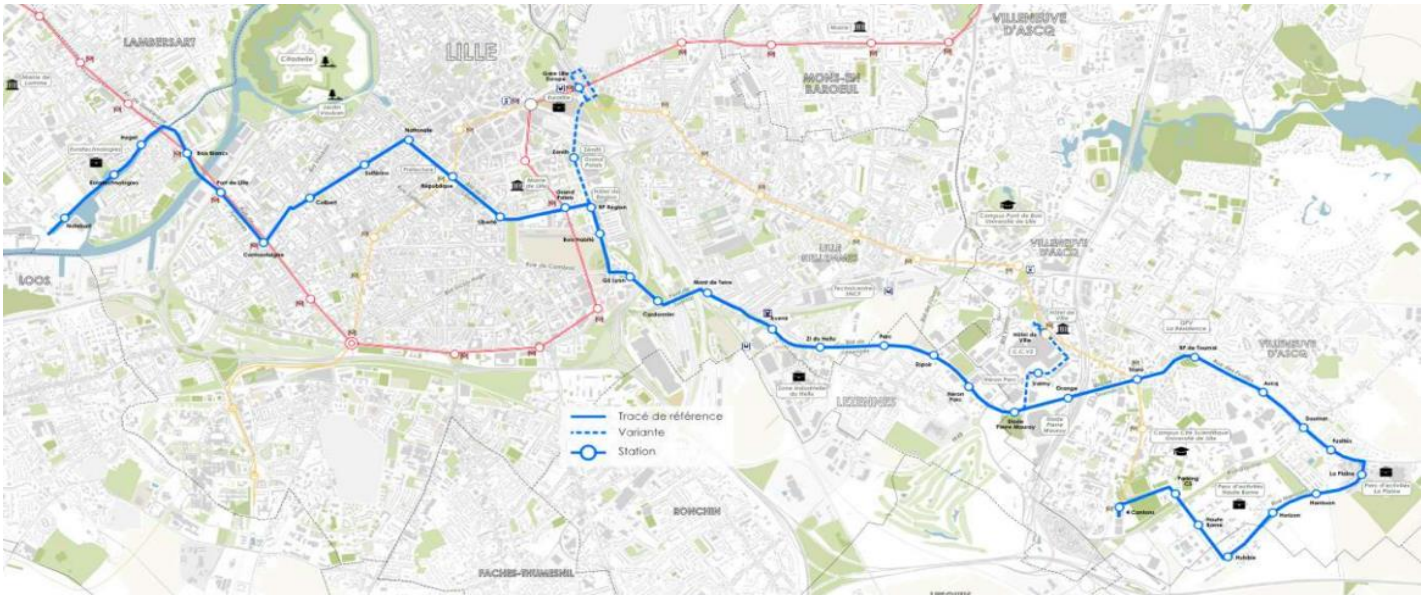
III. Présentation du projet et du secteur Villeneuve d'Ascq – Lezennes – Hellemmes

Agathe JOBERT, Cheffe de projet BHNS à la MEL, présente le projet.

Le projet de BHNS Lille – Villeneuve d'Ascq est un projet :

- Social, pour rendre la métropole accessible à tous et partout et qui permettra d'accompagner les projets de renouvellement urbain en desservant les quartiers prioritaires de la politique de la ville
- Environnemental pour apporter une alternative crédible à la voiture individuelle dans un secteur urbain dense
- De qualité urbaine qui permettra de repenser et d'apaiser les espaces publics tout en accompagnant la dynamique de mutation du territoire et développer un cadre de vie plus agréable
- De mobilité qui permette de développer un réseau structurant et maillé pour la métropole et offrir une alternative crédible à la voiture. Le projet est pensé en complémentarité avec le réseau bus existant et les modes actifs. Il permettra la desserte de 105 000 habitants et de plus de 126 500 emplois.

Les grandes caractéristiques du projet sont les suivantes :



- 6,5 km de ligne
- 36 stations
- Fréquence toutes les 10 minutes

Le BHNS Lille – Villeneuve d'Ascq sera un transport à haut niveau de service. Cela induit :

- Des infrastructures de transports robustes
- Un matériel roulant moderne et confortable
- Des stations accessibles et accueillantes
- Des conditions d'exploitation performantes.

De nombreuses interconnexions sont développées pour permettre un maillage du réseau structurant de la métropole :

- Les deux lignes de métro existantes
- Le futur BHNS Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul
- Le futur tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne

Cette ligne couvre deux objectifs principaux : une desserte Lille - Villeneuve d'Ascq et une desserte plus locale de la zone de la Haute Borne. Ainsi, est soumise à la concertation une variante de tracé où la ligne de BHNS s'arrêterait à Hôtel de Ville et la Haute Borne ferait l'objet d'une desserte locale en bus.

La seconde ligne de BHNS soumise à la concertation "Marcq-en-Barœul - Villeneuve d'Ascq" dessert également le secteur avec une variante d'extension qui permettrait de desservir la zone industrielle du Hellu à Lezennes et trois arrêts supplémentaires.

Laurent ROUSSEAU, Egis, AMO en charge des études de faisabilité, décrit les tracés et les variantes du projet qui sont proposées à la concertation. Il rappelle que le réseau de transports en commun lillois a connu peu d'évolution et que le projet vise à réduire la part modale de la voiture sur la métropole.

Il précise que dans le secteur de Lezennes, le BHNS Lille – Villeneuve d'Ascq aura deux fonctions :

- Une fonction de rabattement vers le métro pour les déplacements de longue distance
- Une ligne pour des déplacements de plus courte distance

Il ajoute que pour offrir un haut niveau de service le choix a été fait de ne pas faire circuler le futur BHNS à l'intérieur du centre-ville de Lezennes, c'est pourquoi une variante d'extension est proposé pour la ligne de BHNS Villeneuve d'Ascq – Marc-en-Baroeul, afin d'offrir notamment une nouvelle possibilité de rabattement vers le métro.

IV. Echanges

- Une participante demande ce qu'il adviendra de la ligne 18 actuelle ?

Laurent ROUSSEAU explique que le tracé de la ligne 18 est similaire a celui du futur BHNS. La ligne 18 sera donc supprimée sur ce tracé. Au contraire la corolle fonctionnera toujours, puisqu'elle propose une desserte locale de Lezennes et un rabattement vers le métro Hôtel de Ville à Villeneuve d'Ascq.

- Une participante suggère que le réseau existant devrait être représenté sur la carte, diffusée aux participants, pour plus de clarté.

Elodie DESRY précise qu'à l'horizon de la mise en service de ces nouvelles lignes de BHNS, le réseau de bus préexistant sera restructuré afin de permettre un meilleur rabattement vers les nouveaux transports en commun structurants de la métropole.

- Un participant explique qu'il est important que le BHNS desserve les nouveaux projets en développement sur le site ADEO et l'ancien complexe moto

- Un participant demande quel est le but de l'atelier et quelles sont les marges de modification des éléments qui sont présentés.

L'animateur explique que l'atelier, contrairement à la réunion publique qui visait à présenter l'ensemble de la ligne, permet de rentrer plus en détail sur la manière dont le BHNS va s'inscrire sur le territoire de Villeneuve d'Ascq – Lezennes – Hellemmes. Le travail qui sera proposé aux participants a pour but de formaliser des contributions sur le projet. Ces contributions seront intégrées au bilan de la concertation et nourriront la décision de la MEL pour la poursuite du projet.

Elodie DESRY ajoute qu'il est indispensable d'avoir l'avis des participants sur l'opportunité du projet, le tracé, les variantes et les points d'attention à prendre en compte pour la suite des études.

Aujourd'hui la liaison Lille – Villeneuve d'Ascq a été définie mais le tracé n'est pas encore affiné dans une version définitive. Les variantes, la position des stations et plus généralement les futurs aménagements urbains (place du végétal, des modes actifs…) sont encore à fixer.

- Un participant souligne que la variante proposée pour le BHNS Lille – Villeneuve d'Ascq est en doublon avec le tracé du BHNS Villeneuve d'Ascq – Mons-en-Barœul.

Laurent ROUSSEAU explique que ces deux lignes auront des vies différentes. Elles seront toutefois travaillées ensemble pour offrir un service complémentaire.

- Un participant demande s'il est sûr que le BHNS Villeneuve d'Ascq – Mons-en-Barœul desservira l'Hôtel de Ville de Villeneuve d'Ascq.

Laurent ROUSSEAU explique que plusieurs études ont été faites et qu'à ce stade, ce tracé est celui qui parait le plus pertinent

- Un participant explique qu'il est important de desservir le campus de la cité scientifique puisque cette zone est très encombrée le matin.

Agathe JOBERT explique que deux possibilités d'exploitation sont possibles pour la ligne de BHNS Lille – Villeneuve d'Ascq :

  - Dans la première option la ligne se prolonge jusqu'à la zone de la Haute Borne
  - Dans une seconde option, la ligne se scinde en deux à partir du stade Pierre Mauroy. Une ligne autonome se prolonge jusqu'à la zone de la Haute Borne.

- Un participant rappelle que les usagers se tourneront vers les solutions de déplacements qui sont les plus rapides pour eux. Il explique que si la variante Hôtel de Ville est abandonnée, il faudra changer de BHNS au stade Pierre Mauroy pour se rendre dans le centre-ville de Villeneuve d'Ascq. Cette solution n'apparait pas optimale et le temps de parcours en voiture sera plus rapide.

Laurent ROUSSEAU explique que l'enquête ménage réalisée a permis de relever que la vitesse moyenne d'une voiture sur la métropole s'élevait à 17 km/h. La vitesse commerciale (incluant temps d'arrêt aux stations) du BHNS sera de 20 km/h, contre 14 à 15 km/h pour la ligne 18. Il sera donc attractif. Le temps de parcours estimé entre le stade Pierre Mauroy et la zone industrielle de la haute Borne sera de 15 minutes.

- Un participant demande quelle sera la future fréquence de la ligne de BHNS.

Laurent ROUSSEAU précise que la fréquence du BHNS sera d'un bus toutes les 10 minutes contre 12 minutes aujourd'hui avec la Ligne 18. Le BHNS circule majoritairement en site propre, ce qui permet de réduire les aléas de circulation et d'offrir des temps de parcours constants tout au long de la journée. Ainsi, la fréquence de 10min est estimée par rapport aux besoins à horizon 2035 mais elle pourrait être diminuée an ajoutant des véhicules si l'offre venait à augmenter.

- Un participant souhaite avoir des précisions sur la manière dont la circulation sur le Pont de Tournai sera fluidifiée.

Laurent ROUSSEAU explique que le pont de Tournai est effectivement un point d'attention du tracé. Plusieurs solutions sont à l'étude afin de pouvoir garantir la performance du transport collectif sur ce tronçon. Il est ainsi possible de minimiser les contraintes en développant une stratégie de régulation et de site propre sur la rue de St-Amand et Cordonnier. L'objectif est de créer, via les feux tricolores, un espace disponible pour le BHNS sur le pont et de coordonner les deux carrefours, de part et d'autre du pont, pour créer un effet booster lorsque le BHNS est sur le pont.

A ce stade est également analysé la faisabilité de créer une passerelle modes actifs à côté du pont de Tournai, ce dernier ne pouvant plus accepter un élargissement par encorbeillement.

La poursuite des études permettra de retenir une solution devant répondre à la fois au passage du BHNS tout en permettant une sécurisation des flux piétons et cycles.

- Un participant demande si le feu réagit aux moyens de capteurs installés au sol.

Laurent ROUSSEAU explique qu'il existe différentes manières de capter la présence des matériels roulants pour leur donner une priorité aux feux (GPS, capteurs, caméras…) et que le choix n'est pas arrêté.

- Un participant suggère de penser un aménagement plus global sur le pont de Tournai pour réellement apaiser la circulation.

Elodie DESRY précise que ces nouvelles lignes de transports en commun sont également un moyen de requalifier l'environnement urbain. Des pistes cyclables et des espaces sanctuarisés pour les piétons seront mis en place pour sécuriser l'ensemble des déplacements des modes actifs, sans attendre la mise en œuvre du projet. Par ailleurs, le pont de Tournai est le point dur du tracé, il fera l'objet d'approfondissement dans les études à venir avec le questionnement du réaménagement de l'ouvrage.

V. Temps de travail collectif

Un temps de travail collectif d'une quarantaine de minutes est proposé aux participants.

Les participants répartis librement en deux groupes, sont invités à travailler sur les éléments suivants :

- Quels sont les avantages et les inconvénients de l'intégralité du tracé ?
- Quels sont les avantages et les inconvénients du tracé de référence Haute Borne ?
- Quels sont les avantages et les inconvénients de la variante Hôtel de Ville ?
- Quels sont les avantages et inconvénients de la seconde ligne de BHNS Marcq-en-Barœul - Villeneuve d'Ascq et sa variante de desserte de la zone du Hellu ?

Les participants peuvent également indiquer des points spécifiques d'attention et d'opportunité sur le tracé du futur BHNS, sur une carte.

Un rapporteur est désigné, au sein de chaque groupe, pour restituer le travail réalisé. Les éléments restitués par chacun des groupes sont listés ci-après.

L'animateur présente les différents points spécifiques d'attention relevés par les participants :

- Penser au projet Saint-Sauveur - Five Caille
- Améliorer les traversées des modes actifs sur le pont de Tournai
- Aménager un vrai corridor vert, notamment pour les coureurs, vers le stade Pierre Mauroy
- Soigner les traversées pour les modes doux sur le boulevard de Lezennes
- Rendre les modes doux prioritaires sur la voiture notamment sur les zones les plus fréquentées
- La variante sud vers la zone du Hellu est importante et permet de desservir le golf, la potentielle future patinoire, les nouveaux logements (vers le golf et le stade Pierre Mauroy)
- Être vigilant à maintenir un lien entre Lezennes et Triolo pour permettre un accès au collège (exploitation en 1 ligne à privilégier)
- Importance de prendre en compte le projet Grand Angle
- Intérêt d'un P+R à Stade Pierre Mauroy et d'y avoir la connexion entre les 2 lignes de BHNS
- Aucune desserte du parc du Héron n'est prévue
- Importance de sécuriser les futures stations de BHNS et mettre en place un système de vidéo verbalisation pour les voitures qui emprunteraient le site propre.

Laurent ROUSSEAU indique que les stations de BHNS seront sécurisées. Néanmoins, il n'est pas possible de mettre en place un système de verbalisation automatique pour les voitures circulant sur le site propre, eu égard aux préconisations de la CNIL.

Groupe 1 :

Sur l'intégralité du tracé :

- Vigilance quant à l'arrivée du BHNS sur le pont de Tournai
- Intérêt du tracé pour le réaménagement de la rue nationale et des pistes cyclables dans le centre-ville de Lille
- Importance de mettre en place des P+R facilement accessibles à divers points du tracé
- L'intermodalité avec les vélos doit être développée en offrant des parkings sécurisés pour les vélos en station
- La variante d'extension du BHNS Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul vers la zone du Hellu est très importante
- Il ne faut pas que les cycles empruntent le site propre du BHNS

Variante Hôtel de Ville :

Débat au sein du groupe

- Pas d'intérêt pour certains à condition que la correspondance entre les deux BHNS soit efficace et synchronisée
- Intéressant pour permettre un rabattement direct vers le métro Hôtel de Ville depuis Lezennes

Tracé de référence Haute Borne

- Les participants habitant à Lezennes se sentent peu concernés par ce tronçon
- Le tracé donne le sentiment d'une perte de temps
- Proposition d'une nouvelle banche pour former une boucle autour de 4 cantons à partir du stade Pierre Mauroy

Groupe 2 :

Sur l'intégralité du tracé :

- Avec la suppression de la Ligne 18, il est indispensable d'augmenter la fréquence de la corolle pour maintenir une desserte locale de Lezennes.
- La variante du BHNS Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul est indispensable pour desservir la zone du Hellu. La desserte sud est importante pour accompagner les différents projets de construction le long de la N48.

Tracé de référence Haute Borne

- La desserte de la Haute Borne est indispensable
- Le lien direct de Lezennes vers Triolo est important, notamment pour la desserte du collège
- Mettre en place une seule ligne pour les Lezennois pour aller à la Haute Borne. Si les usagers sont obligés de changer de ligne il n'y aura pas de report modal efficace.

Variante Hôtel de Ville :

- Elle n'est pas utile et est en doublon avec la ligne de BHNS Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul

VI. Conclusion

Elodie DESRY remercie les participants et rappelle que leurs différentes contributions vont permettre d'approfondir le projet. Elle précise qu'à la suite de la concertation, la MEL, après avoir débattu, prendra une décision quant à la suite du projet.

Un projet de transport s'inscrit sur le temps long. Après des études de conception plus détaillée, le public sera invité à se prononcer à nouveau sur le projet dans le cadre de l'enquête publique, afin d'obtenir les décrets d'utilité publique, indispensables au lancement des travaux. La mise en service progressive de ces lignes est envisagée à partir de mi-2028.

1) Rappel des prochains rendez-vous :

Les prochains ateliers par secteur organisés pour les projets de BHNS sont les suivants :

- BHNS Lille – Villeneuve d'Ascq - Secteur Lille-Lomme : le 17/03/2022 à Lille
- BHNS Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul :
    - Le 15 mars à Mons-en-Barœul pour le secteur Villeneuve d'Ascq Mons-en-Baroeul
    - Le 22 mars à Marcq-en-Barœul pour le secteur Marcq-en-Baroeul, Saint-André-lez-Lille, La Madeleine

Les étapes suivantes sont également prévues :

- Réunion de clôture le 5 avril 2022
- Bilan des garants en mai 2022
- Délibération MEL en juin 2022.

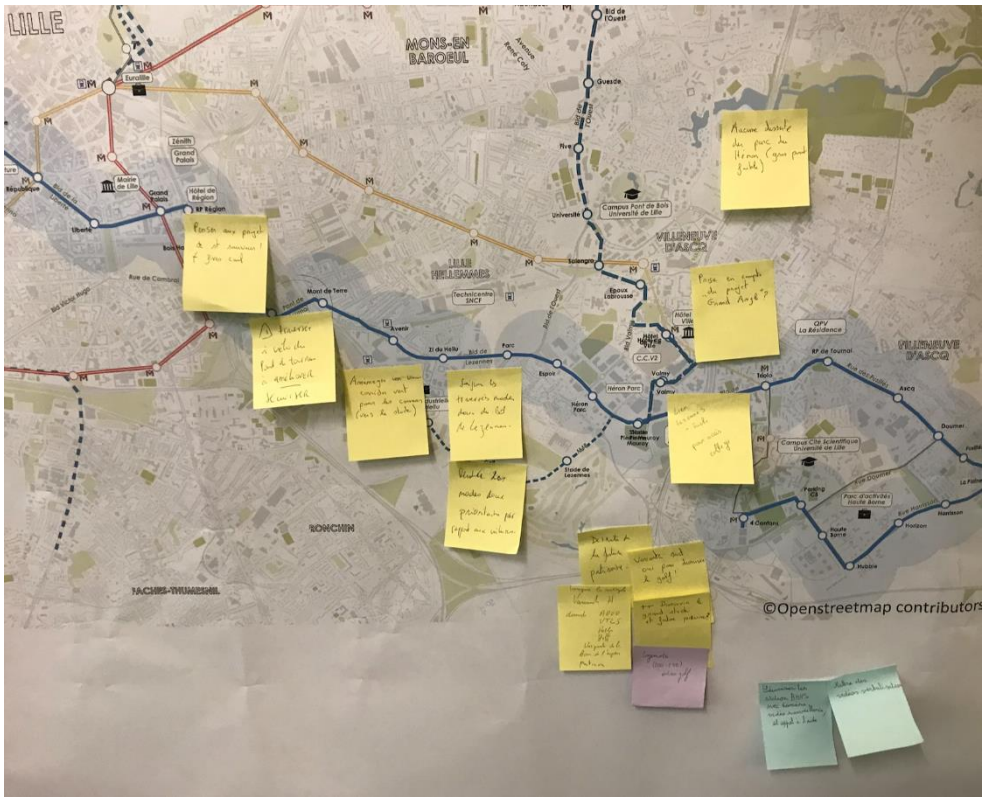
2) Rappel des modalités de participations du public :

Le site internet de la concertation permet au public de formuler avis et contributions sur le projet :

https://participation.lillemetropole.fr

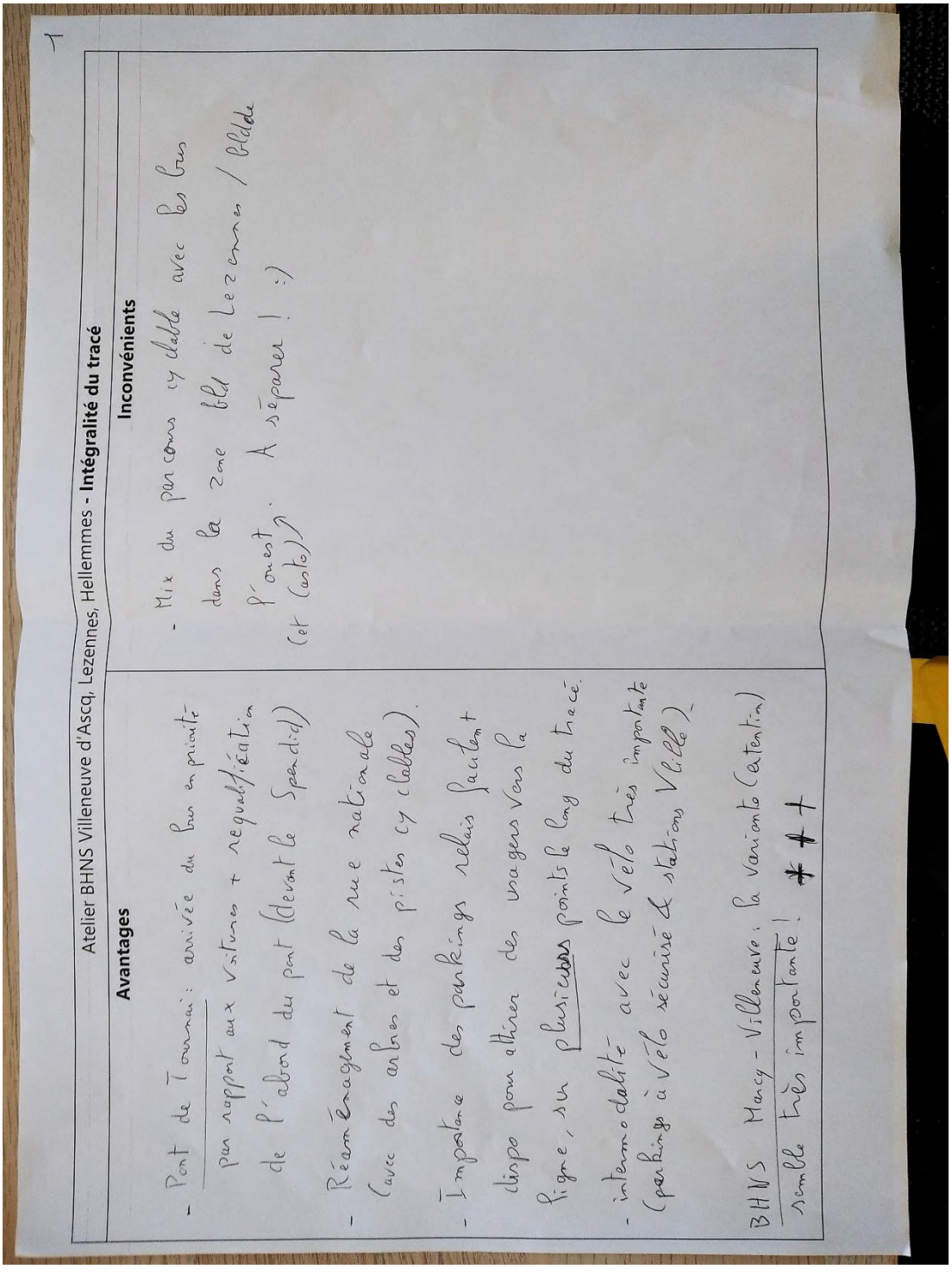
VII. Annexe 2 : Photographies des ateliers et contributions

1) Photographies des ateliers



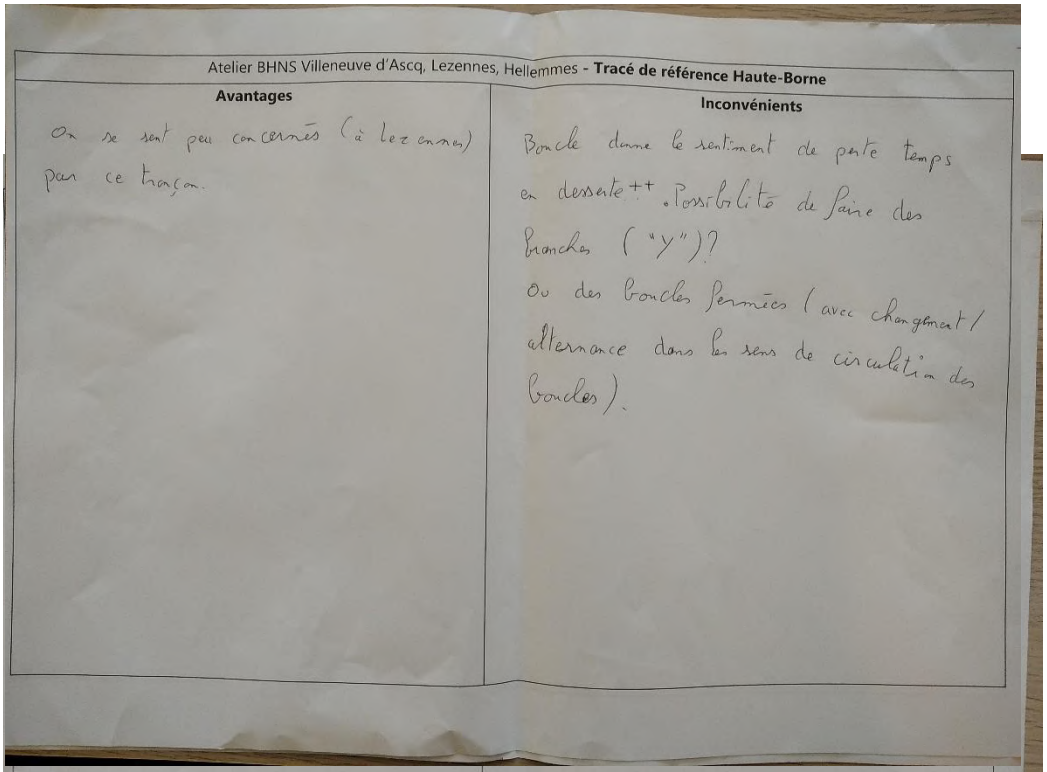
2) Contributions par groupe

Groupe 1 :



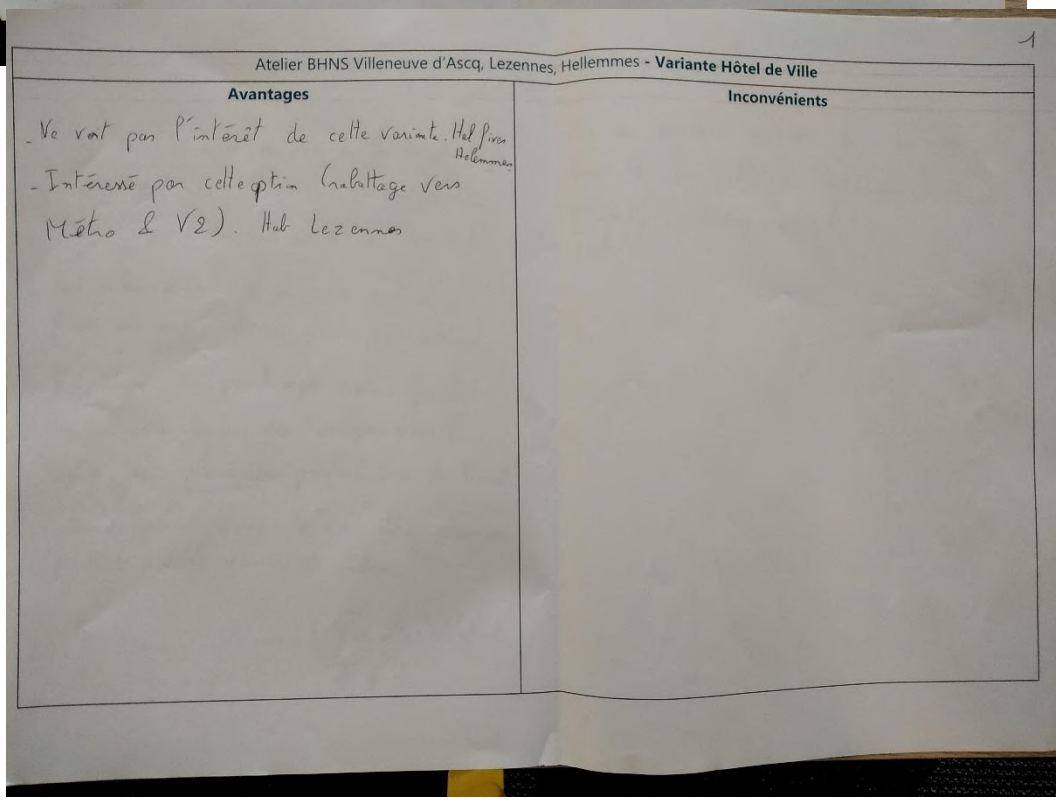
Atelier BHNS Villeneuve d'Ascq, Lezennes, Hellemmes - **Intégralité du tracé**

Avantages	Inconvénients
- Pont de Tournai : arrivée du Bus en priorité par rapport aux voitures + requalification de l'abord du pont (devant le Spar did)	- Mix du parcours cyclable avec les bus dans la zone bld de Lezennes / Bldde l'ouest. A séparer ! :) (cet (auto))
- Réaménagement de la rue nationale (avec des arbres et des pistes cy (allées)).	
- Implantation des parkings relais facilitant dispo pour atteindre des usagers vers la ligne, sur plusieurs points le long du tracé.	
- intermodalité avec le vélo très importante (parking à vélo sécurisé à stations Vilpo)	
BHNS Nancy - Villeneuve : la variante (attention) semble très importante ! +++	



Atelier BHNS Villeneuve d'Ascq, Lezennes, Hellemmes - **Tracé de référence Haute-Borne**

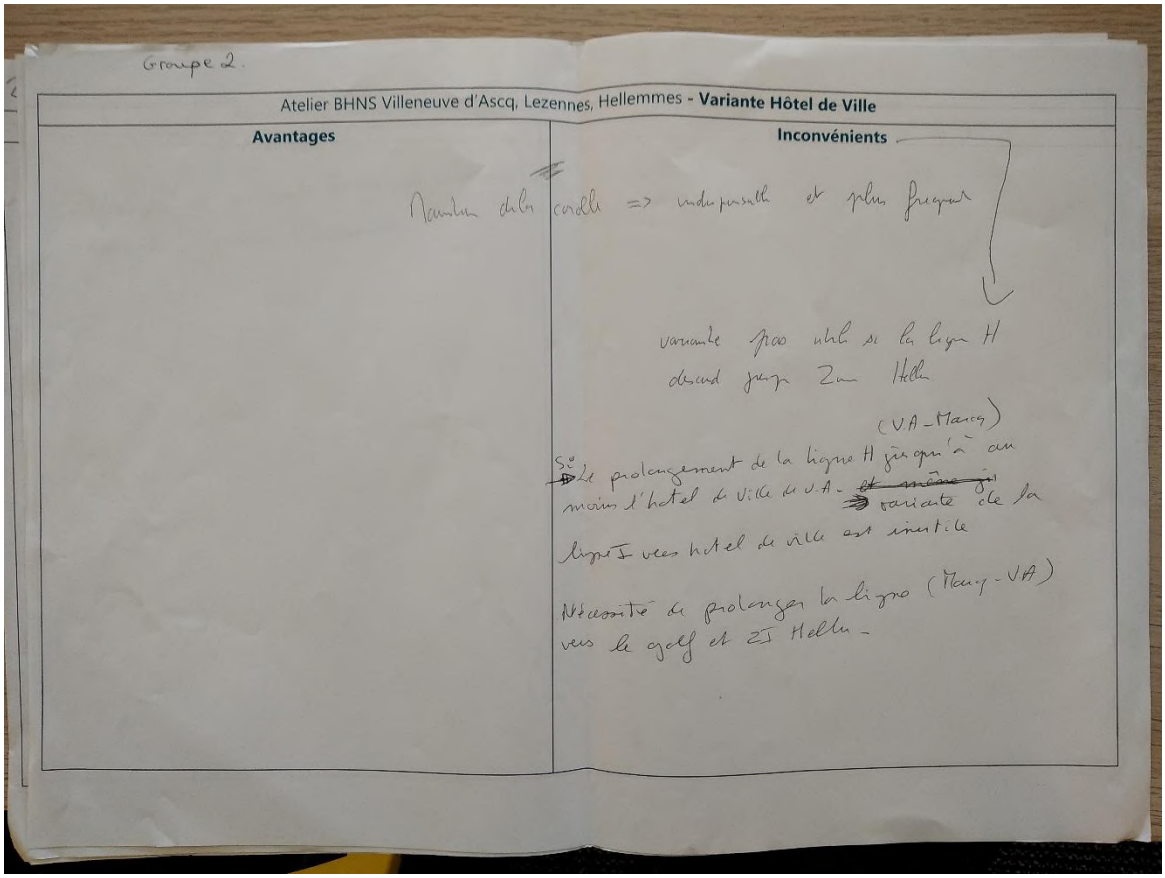
Avantages	Inconvénients
On se sent peu concernés (à Lezennes) par ce tronçon.	Boucle donne le sentiment de perte temps en descente ++. Possibilité de faire des branches ("Y")? Ou des boucles fermées (avec changement/ alternance dans les sens de circulation des boucles).



Atelier BHNS Villeneuve d'Ascq, Lezennes, Hellemmes - **Variante Hôtel de Ville**

Avantages	Inconvénients
- Ne voit pas l'intérêt de cette variante. Hel fives Hellemmes - Intéressé par cette option (rabattage vers Métro & V2). Hub Lezennes	

Groupe 2 :


Groupe 2.
Atelier BHNS Villeneuve d'Ascq, Lezennes, Hellemmes - Variante Hôtel de Ville
Avantages
Inconvénients
Nombre de la
cadre => indispensable et plus fréquent
variante pas utile si la ligne H
descend jusqu'au Zac Hellu
(V.A - Marcq)
Le prolongement de la ligne H jusqu'à au
moins l'hotel de Ville de V.A - variante de la
ligne I vers hotel de ville est inutile
Nécessité de prolonger la ligne (Marcq - VA)
vers le golf et ZI Hellu -

1 2

Atelier BHNS Villeneuve d'Ascq, Lezennes, Hellemmes - **Tracé de référence Haute-Borne**

Avantages	Inconvénients
- Desserte de la Haute Borne sur les pentes - Entrée par rue Dumez.	

Projets de nouvelles lignes de transports
Mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport

Atelier Participatif – Tramway pôle métropolitain Roubaix - Tourcoing
Secteur Neuville-en-Ferrain/ Tourcoing

I. Informations pratiques

L'atelier participatif s'est déroulé, à l'Hôtel de Ville de Tourcoing, le lundi 14 mars 2022 de 18h à 20h.

L'atelier participatif a permis de revenir sur la présentation générale du projet de tramway du pôle Roubaix - Tourcoing et de présenter de manière plus précise les tracés de références et les variantes proposées à la concertation, sur le secteur Neuville-en-Ferrain/ Tourcoing.

Un temps de travail collectif a été proposé aux participants.

34 personnes étaient présentes dont 13 participants avaient assisté à la réunion publique dédiée au projet du 7 mars 2022.

Les échanges étaient animés par Simon MAZAJCZYK, AMO concertation de la MEL, Agence Eker.

Les deux garants de la concertation, désignés par la CNDP, Christophe BACHOLLE et Jean-Claude Ruysschaert étaient présents.

II. Accueil des participants

L'animateur accueille les participants. Il présente le déroulé de l'atelier. Cet atelier participatif porte sur la concertation préalable au projet du tramway du pôle Roubaix- Tourcoing, dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) de la Métropole Européenne de Lille (MEL).

Il rappelle l'objet et les dates des réunions précédentes. Il explique le format spécifique des ateliers participatifs qui permettent de cibler des problématiques localisées et de se focaliser sur des questions et des enjeux précis qui peuvent difficilement être traités en réunion publique.

Dans un second temps, l'animateur rappelle le cadre général de la concertation. Celle-ci porte sur

- 4 projets étudiés simultanément (deux lignes de tramway et deux lignes de BHNS)
    - 50 km de tramway
    - 25 km de BHNS

La concertation se déroule du 21 février au 5 avril.

III. Présentation du projet et du secteur Neuville-en-Ferrain et Tourcoing

Ludwig MAUDRICH, chef de projet à la Métropole Européenne de Lille, introduit l'atelier en présentant les enjeux du projet soumis à la concertation. Il s'agit bien sûr d'un projet de transports mais ce dernier questionne de nombreux aspects (social, environnemental, politique, urbain) attenant à la vie quotidienne des habitants. Le projet est aussi l'occasion de construire de nouveaux espaces publics et d'en profiter pour améliorer le cadre de vie, et notamment de :

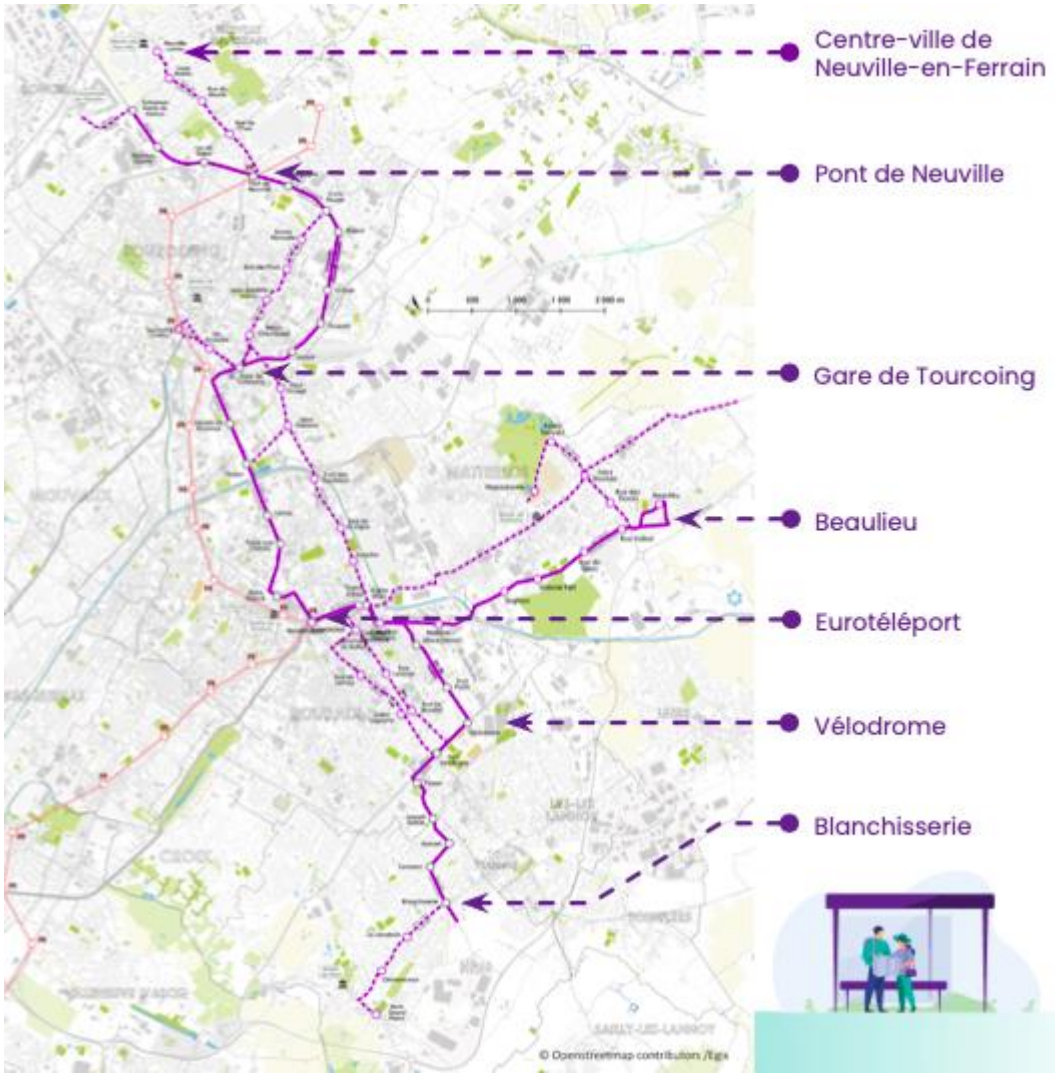
- diminuer la dépendance à la voiture
- favoriser la place du végétal en ville
- accompagner les dynamiques en cours dans le périmètre de la métropole

Le projet de mobilité du pôle Roubaix/ Tourcoing concerne environ 60 000 emplois et 135 000 habitants. Cette desserte de proximité viendra en réponse aux 660 000 déplacements quotidiens prévus. Le projet s'appuie sur le réseau de transport en commun existant et nécessitera de repenser et redéployer le réseau de bus actuel.

Ludwig MAUDRICH, présente la ligne de tramway sur laquelle les participants vont travailler, trois axes se distinguent :

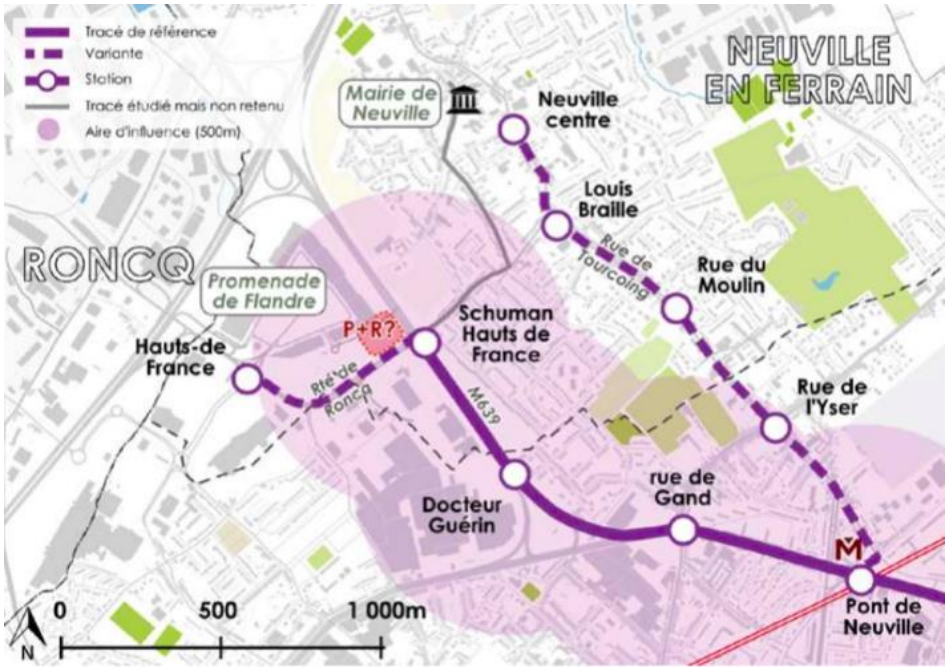
- un axe Nord/ Sud s'étendant de Neuville-en-Ferrain jusqu'à Hem (avec la proposition d'une variante à Hem)
- un axe Ouest/ Est reliant Eurotéléport jusqu'à Wattrelos
- une extension du Mongy du centre ville de Tourcoing jusqu'à la gare

Les grandes caractéristiques du projet sont les suivantes :



Ludwig MAUDRICH, chef de projet à la Métropole Européenne de Lille se concentre ensuite sur le secteur Neuville-en-Ferrain / Tourcoing et présente en détail les variantes du secteur sur lesquelles les participants sont invités à se prononcer.

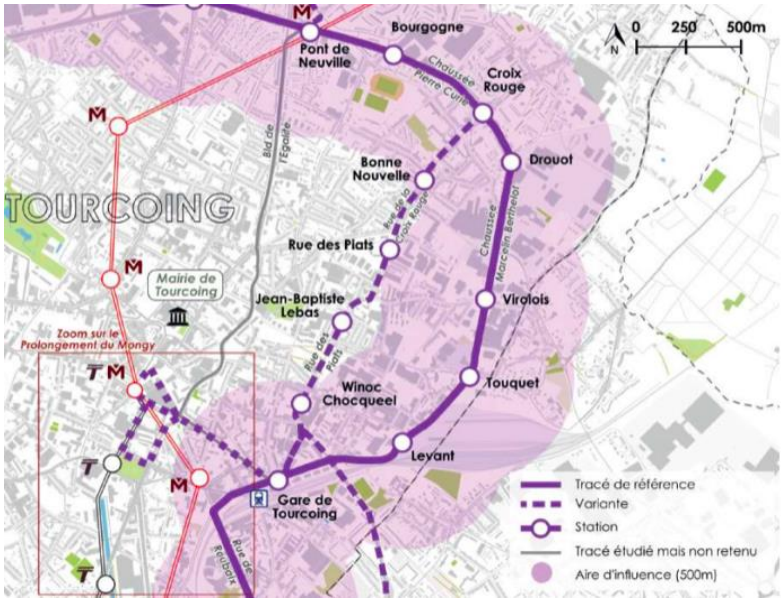
1) Secteur Neuville-en-Ferrain - Pont de Neuville



Le tracé de référence emprunte le boulevard des Hauts de France, chaussées Forest/ Gramme, cet itinéraire permet une insertion aisée, il crée un itinéraire des modes actifs sur le long du boulevard.
Deux variantes sont à l'étude :

- une desserte direct du centre-ville de Neuville-en-Ferrain via la rue de Tourcoing (rues étroites)
- une desserte du centre commercial Promenade des Flandres qui implique une réduction des places de stationnement et un surcoût de l'ordre de 17 millions d'euros

2) Secteur Pont de Neuville - Gare de Tourcoing



Un tracé de référence qui emprunte le boulevard industriel, la chaussée Gramme, Curie, Berthelot, les rues du Levant et Chateaubriand, avenue Le François et la place Pierre Semard. Ce tracé permet la transformation du boulevard en accompagnement au projet de ceinture verte et des projets urbains du secteur.
Une variante :

- via la rue de la Croix Rouge et rue des Piats en coeur de ville

3) Secteur Gare de Tourcoing (extension du Mongy)

› Variante 1 - Rebroussement

› Variante 3 - Place de la République

› Variante 2 -Par la rue Fidèle Lehoucq

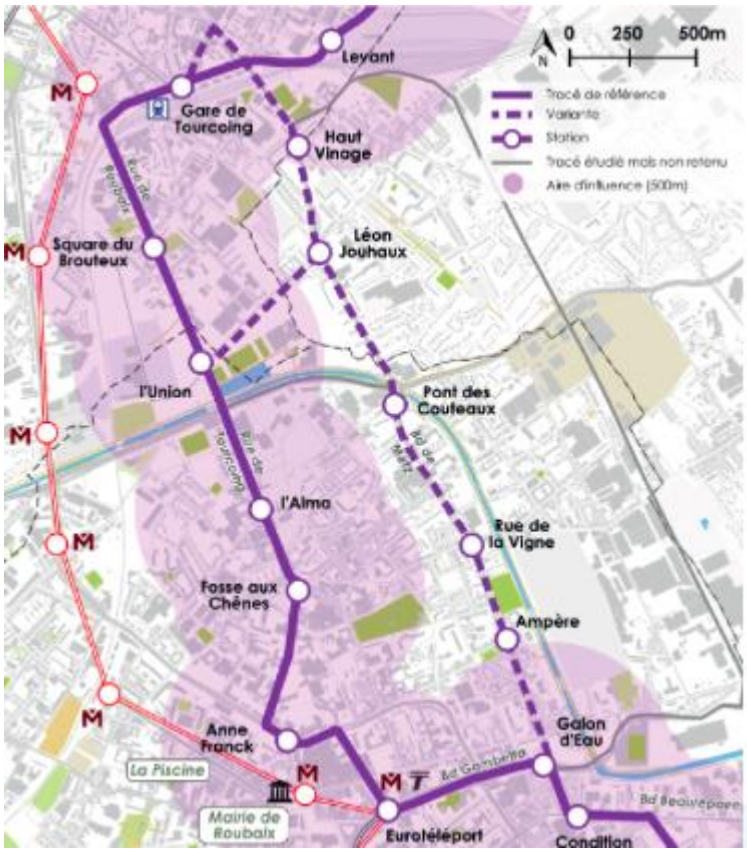
› Variante 4 - Sens uniques Chanzy et Faidherbe

Sur ce secteur, il n'y a à ce stade pas de tracé de référence mais quatre variantes proposées, le but étant de renforcer le lien entre la gare et le centre-ville de Tourcoing en prolongeant le Mongy :

- Variante 1 : nécessite une insertion sur la rue Fidèle Lehoucq qui concentre de nombreux usages et pose des questions techniques et un impact foncier forts
- Variante 2 : variante la plus rapide mais des difficultés d'insertion sont à noter avec une potentielle mise en sens unique de la rue Fidèle Lehoucq
- Variante 3 : desserte directe du centre-ville mais des impacts patrimoniaux plus forts

- Variante 4 : suppression du double sens du tramway en voie unique rue de Chanzy et réorganisation des fonctions rue de Faidherbe

4) Secteur Gare de Tourcoing - Eurotéléport



Un tracé de référence qui emprunte l'avenue Le François, rues de Roubaix, des Retrouvailles, de Tourcoing, avenue de la Fosse aux Chênes, Nations Unies, rue Jean Monnet et place de la Liberté. Ce tracé permet l'accompagnement des projets de redynamisation du centre-ville de Roubaix. Cet itinéraire crée également une desserte de proximité entre la gare de Tourcoing, l'Union et Eurotéléport, via les zones urbaines denses et accompagne la requalification et le désenclavement des quartiers traversés notamment le quartier Epidème et le quartier de l'Alma.
Deux variantes :

- par les boulevards Léon Jouhaux, des Couteaux, de Metz et de Strasbourg : desserte des quartiers du Tilleul et des Villas, mais un tracé sinueux à la gare et reprise à faire du pont des Tilleuls
- par les boulevards Léon Jouhaux et la rue de l'Union qui dessert les quartiers du Tilleul et des Villas mais ce tracé est plus long

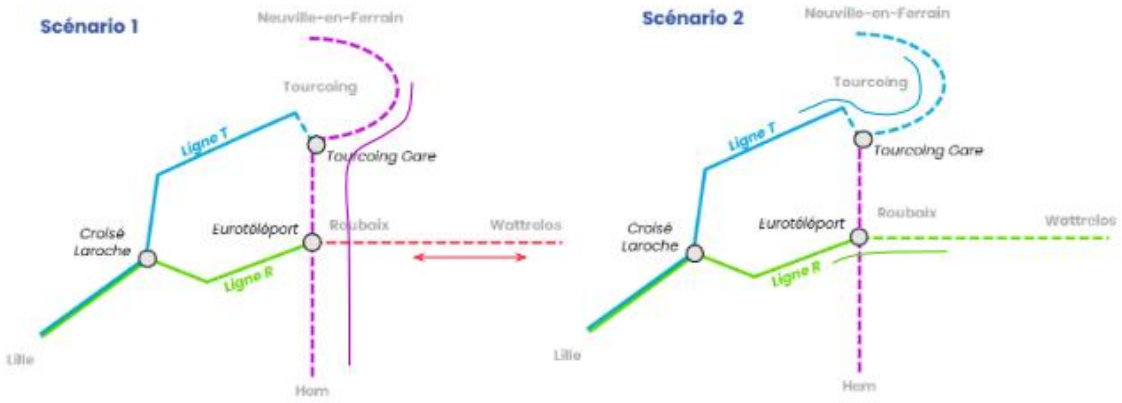
Vincent Gascon, Assistant à maîtrise d'ouvrage du bureau d'études Egis, complète la présentation en détaillant plusieurs cas d'insertion urbaine du tramway dans des rues à faible gabarit à l'aide d'illustrations de projets de transports français. Le défi est bien de maintenir les performances du

tramway tout en priorisant les usages et ainsi favoriser le déport des voitures en transit via d'autres axes routiers. À titre d'exemple sur l'avenue de Roubaix, 10 000 voitures transitent chaque jour.

Enfin, le matériel roulant, moderne, sera étudié de façon à ce que les vibrations induites soient réduites. Lorsque le tramway passe à proximité des façades, des dalles flottantes amortissant les vibrations seront installées pour la pose des voies. Au niveau acoustique, il est précisé que le passage d'un tramway équivaut au passage de trois voitures.

- **Scénarios d'exploitation**

Enfin, deux scénarios d'exploitation possibles sont présentés, ils sont tous deux présentés dans le dossier de concertation avec un enjeu de connexion fort entre les différents tronçons du tracé :



IV. Échanges

Suite au temps de présentation, un temps de questions réponses est mené

- Un participant, habitant sur les grands boulevards dit être témoin depuis quelques années de travaux de rénovation du tramway (notamment le remplacement du ballast), il insiste sur les nuisances induites et remarque que la largeur et l'écartement des rails semble avoir un impact sur la longévité et les nuisances du tramway. Il demande alors aux intervenants si la partie ancienne du tramway sera refaite avec des dalles flottantes et si l'écartement sera plus large qu'il ne l'est actuellement.

Ludwig MAUDRICH, indique qu'un projet de renouvellement du tramway est prévu, les rames du Mongy seront remplacées fin 2024/début 2025. Cette modernisation comportera également la reprise des quais mais pas à la modernisation des voies en elles-mêmes, ni de l'écartement des rails.

- Un habitant du quartier Monceau, demande si les tracés ont été pensés en fonction des quartiers non desservis, ou en fonction des moyens de connexion entre les points de forte fréquentation notamment à la gare de Tourcoing. Il s'interroge sur la manière dont les habitants de Wasquehal peuvent rejoindre la gare de Tourcoing et propose un passage via la

place de la Victoire. De plus, il s'inquiète du devenir des lignes de bus (notamment les lianes) sur les axes en centre-ville déjà très fréquentés.

Ludwig MAUDRICH, précise que ces questions expliquent l'élaboration des variantes sur ce secteur. Un critère de fréquentation a été pris en compte pour l'élaboration du tracé tout comme la nécessité de desservir des zones de densité, des zones de travail et des zones d'équipements, celles-ci ont été déterminées suite à la réalisation d'enquêtes poussées.

Aujourd'hui une réflexion est en cours sur les réseaux existants et les réseaux supplémentaires pour maximiser les dessertes et éviter les doublons. A l'horizon de la mise en service des nouvelles lignes de tramway le réseau bus sera revu afin d'optimiser le rabattement vers ces nouvelles lignes structurantes.

V. Temps de travail collectif

Simon MAZAJCZYK, explique les modalités de participation : un temps de travail collectif d'une quarantaine de minutes est proposé aux participants.

Les participants répartis librement en groupes, sont invités à travailler sur les éléments suivants :

- les variantes proposées
- l'insertion du tramway dans les espaces publics et les quartiers traversés

Après le temps de travail collectif, **Simon MAZAJCZYK,** restitue un premier niveau de contribution. Les participants ont pu placer sur une carte des points d'attention spécifiquement localisés. Plusieurs sujets sont abordés :

- la question de la congestion des autoroutes est soulignée avec la nécessité des parkings relais le long du parcours
- plusieurs contributions et questions au sujet de l'avenue Gustave Dron : quel nombre de bus en circulation resteront présents avec le tram ? des remarques sur le stationnement difficile actuellement sur l'avenue et qui pourrait être aggravé par le projet
- la question de la protection des riverains avec des tapis anti vibration
- des points de vigilance formulés dans le secteur de la gare, notamment en raison des nouveaux aménagements réalisés. Les participants soulignent qu'il serait regrettable de démolir des zones récemment renouvelées.
- Un intérêt pour le stationnement et les P+R si affluence est au rendez-vous du déploiement du tramway à Promenade des Flandres
- deux contributions en faveur du prolongement du tramway sur la ceinture du boulevard industriel pour favoriser la liaison avec le côté Ouest
- des remarques sur la nécessité de connecter le tramway avec la gare de Tourcoing
- des inquiétudes concernant la desserte du quartier de l'Alma notamment pour des questions d'insécurité : impossibilité de dévier le tramway en cas de problème sur un secteur desservi.

Ensuite les rapporteurs de chaque groupe prennent la parole pour partager, les principales réflexions menées au sein du groupe :

Groupe 1 :

Le groupe 1 s'est focalisé sur le secteur de Neuville-en-Ferrain, l'extension vers le centre-ville de Neuville-en-Ferrain ne représente aucun avantage pour le groupe. Les participants proposent un terminus situé rue de Bailly pour éviter la partie la plus sinueuse du tracé. Les voies du secteur sont déjà très fréquentées et les usages rue de Tourcoing sont nombreux, le passage du tramway risque de mettre à mal le stationnement des riverains. De plus, les membres du groupe ont formulé des craintes quant aux éventuelles expropriations.

Ensuite, l'extension de la ligne vers le centre-commercial ne fait pas l'unanimité au sein de ce groupe. Ce dernier met en avant le coût très élevé de 17 millions d'euros desservant avant tout les intérêts du centre commercial. Le groupe préfère un terminus maintenu à Schuman, complété d'une navette électrique si besoin. Selon le groupe, cette extension paraît très prématurée par rapport au bénéfice possible.

Enfin, le groupe s'est interrogé sur l'insertion du tramway sur le boulevard des Hauts-de-France et sur les nuisances induites pour les habitants du secteur ainsi que sur les questions techniques, l'évacuation des eaux de pluie sur la rue de Tourcoing est notamment interrogée.

Une dernière question est soulevée par le groupe, en raison des futurs lotissements envisagés dans le secteur, au moins 200 nouvelles habitations sont prévues, le groupe se demande alors quel sera l'impact de l'arrivée de ces nouveaux usagers dans le quartier et notamment l'équilibre à trouver entre les différents modes de transport.

Groupe 2 :

Le groupe 2 s'est d'abord interrogé sur les dépenses induites par les variantes et notamment celle de l'extension de la ligne du Mongy vers la gare en comparaison des bénéfices. Le groupe a pensé à une navette électrique pour remplacer cette liaison et éviter des coûts exorbitants pour un trajet d'une minute. Une variante proposant le passage du tramway place de la Victoire pour revenir vers le centre-ville a été pensée.

La question du devenir des lignes de bus a également été soulevée.

Le groupe 2 remarque les potentialités de la variante du centre commercial à Neuville-en-Ferrain. Un parking relais avantagerait les automobilistes venant de l'autoroute et leur permettrait de continuer vers le centre-ville en transport en commun. Toutefois cette option peut aussi favoriser la concurrence pour les commerces du centre-ville de Tourcoing en facilitant l'accès au centre-commercial.

Enfin, le groupe remarque l'opportunité de coupler le tramway passant par le boulevard industriel à un corridor écologique et apprécie cette solution. Un tel aménagement permettrait de donner de la visibilité à la ville et de définir de grands axes structurants qui auraient un effet de levier pour le foncier environnant.

Groupe 3 :

Le groupe 3 insiste sur la nécessité d'inclure dans les réflexions, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et de connecter le futur tramway avec le réseau actuel, d'où l'enjeu du prolongement en gare de Tourcoing.

Dans un second temps, le groupe s'est concentré sur la variante à Neuville-en-Ferrain avec l'extension du tramway vers le centre commercial. Selon le groupe, il ne faut pas écarter trop vite la possibilité du passage de tramway sur l'autoroute pour permettre la continuité de la ligne jusqu'à la commune de Roncq.

Groupe 4 :

Le groupe s'est prononcé en faveur de l'extension vers le centre commercial sur le secteur de Neuville-en-Ferrain, en effet, la chaussée rue de Tourcoing paraît trop étroite et les usages sont déjà nombreux sur cet axe, un bus serait plus opportun. La variante à Promenade des Flandres permet une option avec la poursuite de la ligne jusqu'à Roncq. L'installation d'un parking relais au sortir de l'autoroute est pertinente pour le groupe. De plus, le groupe remarque que les opportunités de construction sont moindres dans le centre-ville de Neuville-en-Ferrain.

Quant à la variante à Eurotéléport, le groupe note la problématique du poids supporté par le pont mais aussi le grand intérêt de la desserte de l'écoquartier et des quartiers de l'Union, Monceau ou encore la Tour Mercure. La variante passant par le centre-ville inquiète les membres du groupe qui redoutent une perte de clientèle pour les commerçants.

La circulation dense rue de Tourcoing est de nouveau soulignée, des inquiétudes sont formulées à ce sujet tout comme la place accordée au vélo et le report futur des automobilistes sur les axes routiers connexes.

Les variantes extension gare de Tourcoing posent la question de l'insertion du tramway notamment au regard des enjeux patrimoniaux avec le parvis de l'église Saint-Christophe. De nombreux usages sont à prendre en compte pour trouver un équilibre qui convient à tous, cyclistes, piétons et transports.

Des points d'attention sont notés pour plusieurs variantes sur ce secteur de la gare :

- la variante 1 propose de passer par des rues déjà très saturées, il faut faciliter les points intermodaux
- la variante 3 paraît intéressante si les nuisances pour les riverains restent raisonnables

Groupe 5 :

Le groupe 5 s'est concentré dans un premier temps sur la problématique du secteur de Roubaix et a formulé des inquiétudes quant aux futurs travaux et les flux routiers induits par le report automobile suite à l'arrivée du tramway. En effet, l'encombrement actuel des axes annexes est mis en évidence. Ces remarques concernent directement les riverains du secteur tout comme les nuisances et l'impact des caténaires.

De plus, la question des dépenses et la perte du haut niveau de service dans le cœur de Tourcoing sont évoqués. En effet, le bus actuel propose 5 arrêts sur ce secteur contre deux avec le futur tramway. Selon le groupe, la desserte est déjà suffisante en centre-ville et le futur tramway risque d'impacter les habitants et les possibilités de stationnement notamment.

Enfin, le groupe remarque que sur le secteur Neuville-en-Ferrain, la rue de Tourcoing, proposée par la variante est déjà très saturée, aujourd'hui les bus ont même du mal à circuler en double sens. De plus, le groupe se prononce en défaveur de l'extension du tracé vers la Promenade des Flandres.

Groupe 6 :

Le groupe est en faveur du passage vers la ceinture industrielle sur le secteur de Tourcoing, les bus étant déjà très présents en centre-ville. Cette option a donc l'avantage de desservir le boulevard industriel qui possède un grand potentiel pour la construction. Ce tracé pose également la question des friches SNCF et de requalification de la ceinture qui représente actuellement une rupture urbaine avec les quartiers extérieurs. Le tramway apporterait un cadre de vie agréable et une mise en valeur des quartiers.

Enfin des inquiétudes ont été notées à propos du revêtement choisi pour le site propre du tramway ainsi que pour les futures nuisances sonores, la circulation ou encore le devenir du stationnement. De plus, des réserves ont été formulées sur le secteur gare de Tourcoing, ce secteur ayant fait récemment l'objet de rénovation.

VI. Conclusion

Christophe BACHOLLE, garant de la concertation, remercie les participants et rappelle que les contributions seront très utiles pour les futurs travaux du projet et la suite des réflexions. Afin de répondre aux nombreuses interrogations quant au rôle des garants de la concertation, il précise que tous deux - avec **Jean-Claude Ruysschaert -** ont été nommés comme garants de la concertation par la Commission Nationale du Débat Public. La CNDP a validé le processus de concertation proposé par la MEL. La CNDP est une autorité administrative indépendante chargée de veiller à l'élaboration de toutes les décisions publiques pour les grands projets ayant un impact sur l'environnement. Les garants s'assurent de la sincérité de l'information apportée au public et la bonne prise en compte des remarques, contributions, arguments et questions des participants. Ils tireront un bilan de cette phase de concertation et une concertation continue permettra au public de continuer à s'exprimer jusqu'à l'enquête publique.

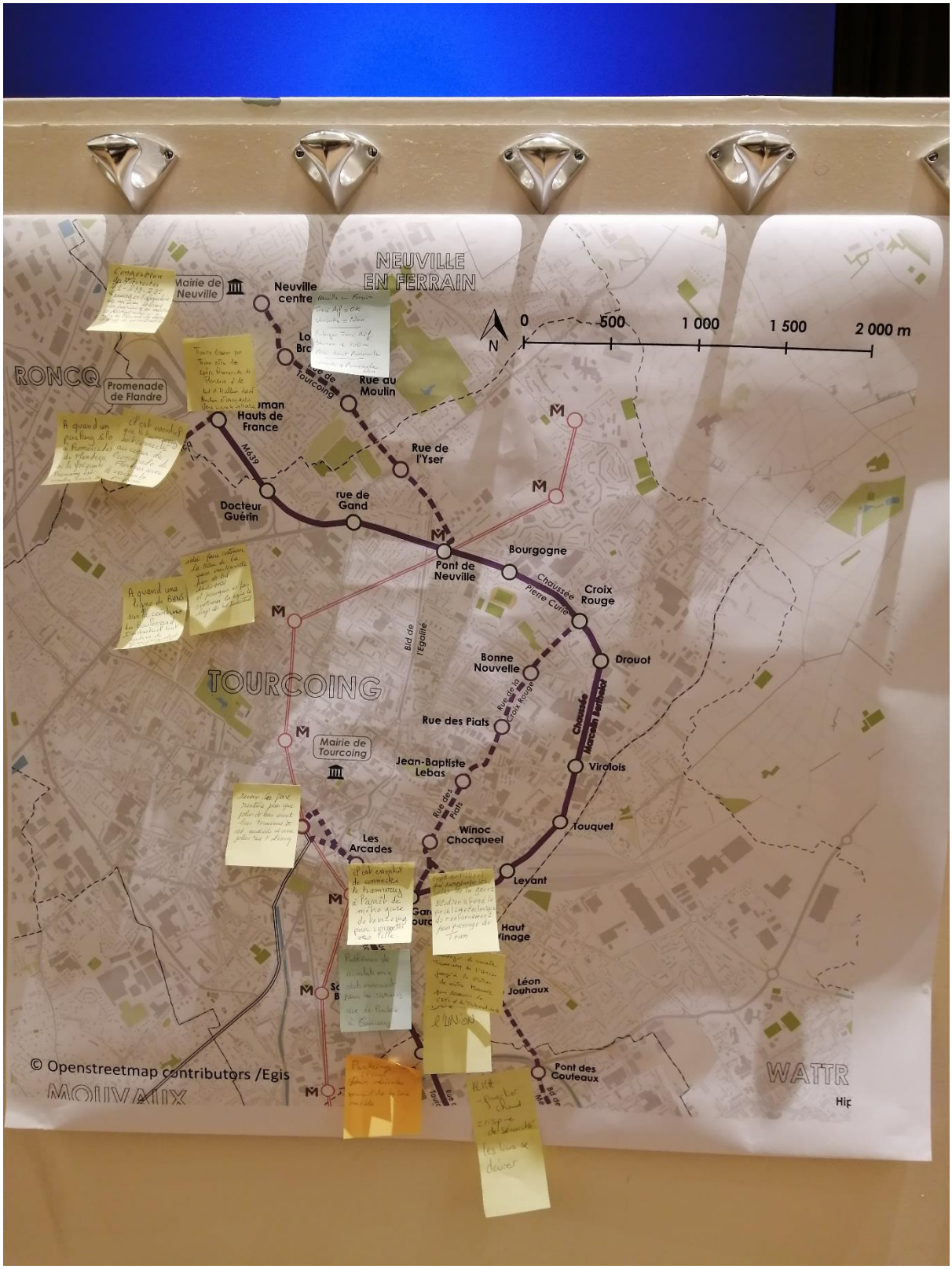
Élodie DESRY, directrice générale adjointe en charge du SDIT Métropole Européenne de Lille, remercie la salle à son tour et précise qu'elle est très satisfaite de la soirée, la grande majorité des secteurs concernés ont pu être représentés et les contributions ont été riches. Elle remarque que les avis sur les variantes sont très partagés. Les équipes techniques prendront en compte les points d'attention formulés notamment les inquiétudes pour les nuisances des travaux.

Élodie DESRY rappelle les modalités de la concertation et précise que le bilan des garants sera publié un mois après la fin de la concertation fixée au 5 avril. Cet avis sera suivi de la délibération de la MEL et des études d'approfondissement du projet pour pouvoir détailler avec précision l'insertion du tramway dans chacune des rues.

Les dates des deux ateliers suivants concernant le même projet de tramway sont rappelées :

- le 21/03 à l'hôtel de ville de Roubaix pour le secteur Roubaix/ Hem
- le 24/ 03 à la salle Jean Jaurès de Wattrelos pour le secteur de Wattrelos

VII. Annexe 2 : Photographie des contributions



Projets de nouvelles lignes de transports
Mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport

Atelier Participatif – Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Villeneuve d'Ascq/ Marcq-en-Barœul
Secteur Mons-en-Barœul – Villeneuve d'Ascq

I. Informations pratiques

L'atelier participatif s'est déroulé, à la mairie de Mons-en-Barœul, le mardi 15 mars 2022 de 18h à 20h.

L'atelier participatif a permis de revenir sur la présentation générale du projet de BHNS Villeneuve d'Ascq/ Marcq-en-Barœul et de présenter de manière plus précise les tracés de références et les variantes proposées à la concertation.

Un temps de travail collectif a été proposé aux participants.

3 personnes étaient présentes (deux habitants de la commune de Hellemmes, dont un membre d'une association d'usager des transports membre de la FNAUT et un professionnel du monde immobilier).

Les échanges étaient animés par Simon MAZAJCZYK, AMO concertation de la MEL, Agence Eker.

II. Accueil des participants

L'animateur accueille les participants et présente le déroulé de l'atelier. Cet atelier participatif porte sur la concertation sur le projet de BHNS Villeneuve d'Ascq/ Marcq-en-Barœul et plus précisément sur le secteur de Mons-en-Barœul Villeneuve d'Ascq, dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) de la Métropole Européenne de Lille (MEL).

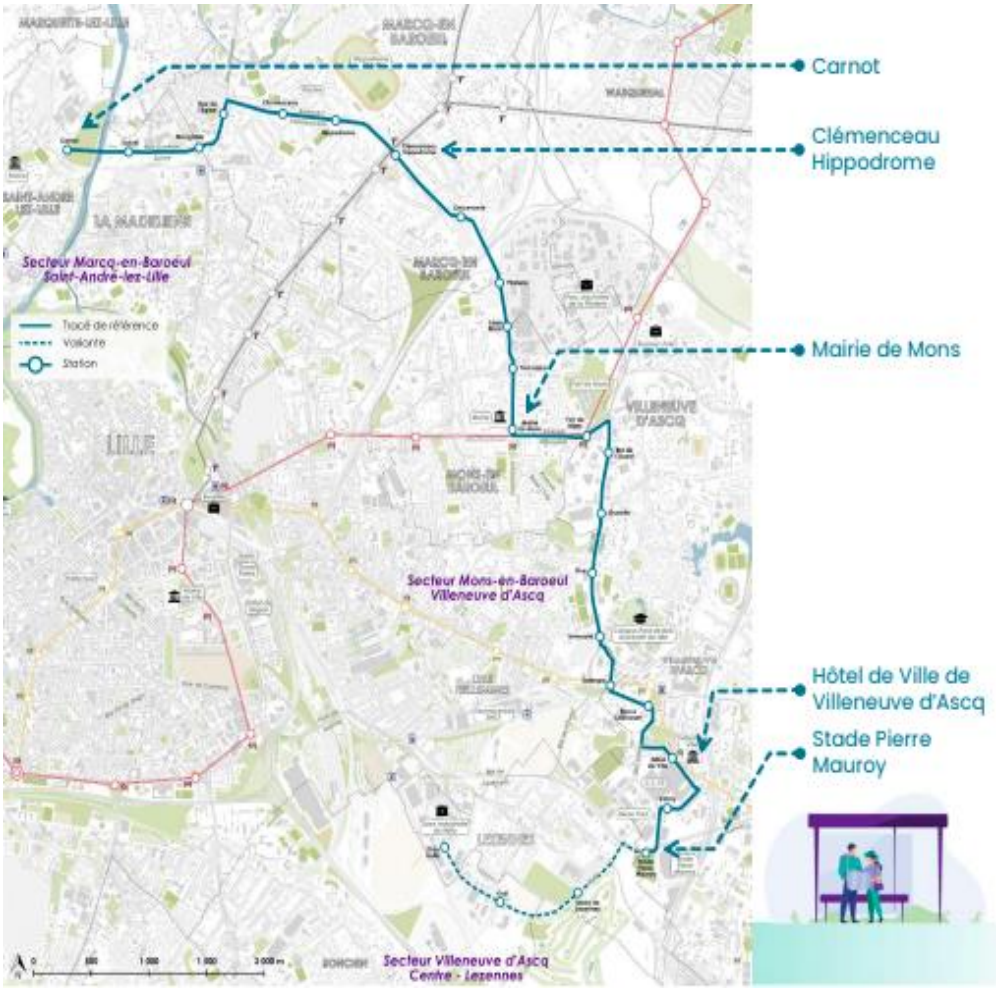
La réunion s'inscrit dans le cadre de la concertation des 4 projets de transport de la MEL : deux projets de tramway et deux projets de BHNS. Simon MAZAJCZYK rappelle la date de la réunion de clôture qui achève cette première période de concertation, le 5 avril.

Il précise qu'après la phase de réunions publiques, la concertation propose à présent un cycle d'ateliers. Ce dernier a pour objectif de présenter l'intégration locale des projets et de permettre au public de travailler plus en profondeur sur le projet.

III. Présentation du projet BHNS Villeneuve d'Ascq Marcq-en-Baroeul

Agathe JOBERT, chef de projet à la Métropole Européenne de Lille, précise qu'il ne s'agit pas seulement d'un projet de transport en commun, mais que plusieurs réflexions sont menées simultanément pour construire un projet à la fois social (desserte des quartiers prioritaires, accessibilité pour tous), environnemental (réduction des nuisances sonores, intégration des problématiques du réchauffement climatique) et de qualité urbaine (requalification des espaces urbains). Elle rappelle que ces éléments, au même titre que l'aménagement d'un tramway, sont essentiels dans l'insertion d'un BHNS au cœur d'une commune.

Agathe JOBERT, revient sur le tracé global du projet qui s'étend de la commune de Saint-André-lez-Lille jusqu'à Villeneuve d'Ascq avec une prolongation proposée à la concertation jusqu'à la zone industrielle du Hellu à Lezennes. Agathe JOBERT insiste ensuite sur la connexion du projet avec l'autre ligne de BHNS reliant Lille et Villeneuve d'Ascq, soumise à la concertation et les actuels réseaux de transports en commun.



IV. Les caractéristiques du mode BHNS

Agathe JOBERT, explique les spécificités du haut niveau de service attendu pour la future ligne :

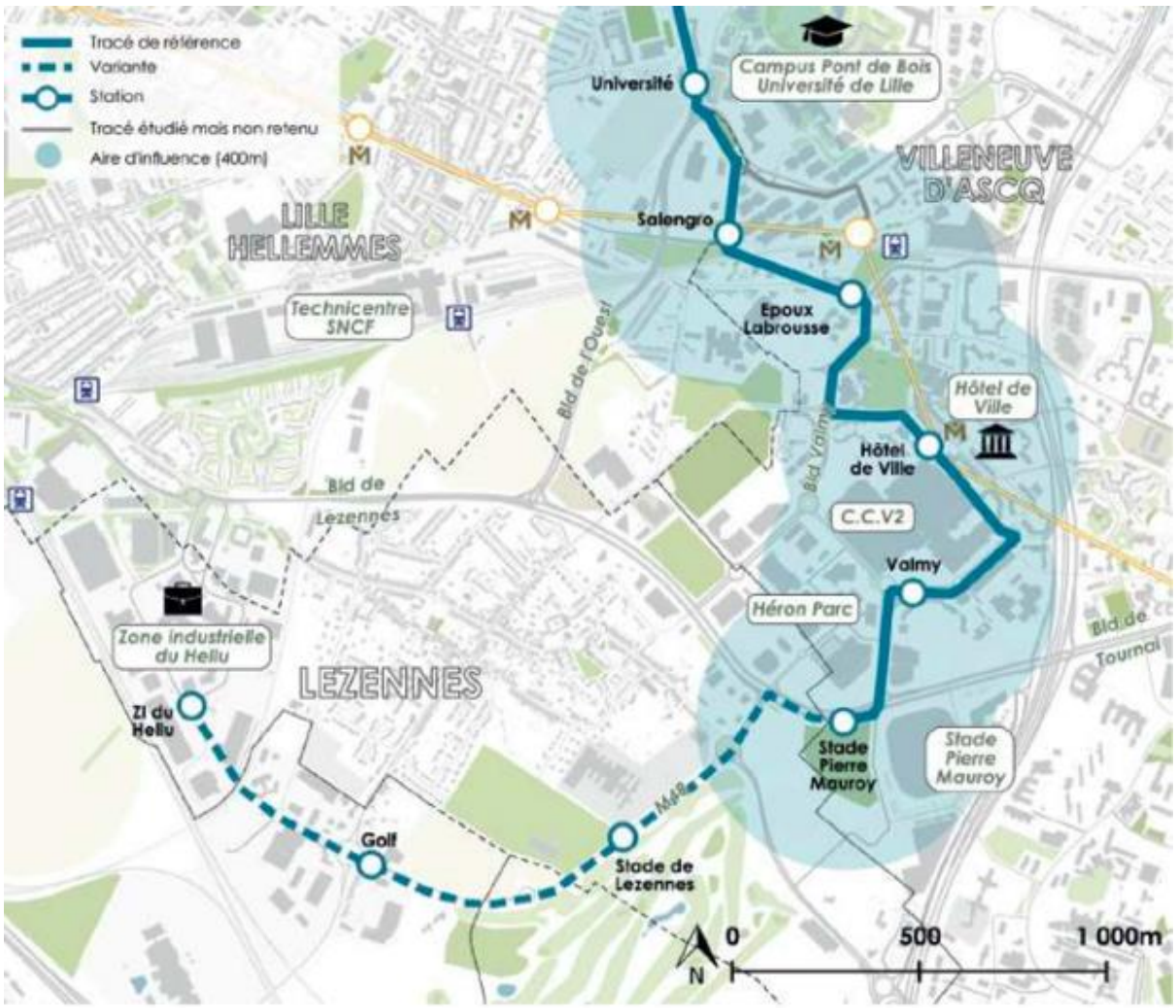
- une infrastructure robuste
- un matériel roulant moderne et confortable
- des stations accessibles et accueillantes offrant de nombreux services aux voyageurs (information voyageur, achat de tickets, etc)
- des conditions d'exploitation performantes avec une priorité aux carrefours et un site dédié aux bus

Agathe JOBERT s'appuie sur des illustrations de projets français, pour projeter les différentes possibilités d'insertion de ce mode de transport dans la ville. Par exemple, l'intégration de végétation sur le parcours pour éviter les îlots de chaleur et garantir une qualité paysagère, qui est un des grands objectifs pour la commune de Mons-en-Barœul.

V. Le tracé

Laurent ROUSSEAU, Egis, AMO étude de faisabilité, revient en détail sur le tracé étudié pour le projet. Il indique que le bus viendra renforcer le lien entre le nord et le sud du pôle lillois et le pôle Roubaix/ Tourcoing.

Présentation de la variante sur le secteur Villeneuve d'Ascq :



La variante propose de relier le BHNS à la zone de Hellu, une zone en pleine restructuration qui est pour l'instant enclavée. Demain elle sera connectée directement à la future ligne de BHNS Villeneuve d'Ascq/ Marcq-en-Baroeul et à environ 700 m de l'autre projet de BHNS.
Le tracé dessert ensuite le stade Pierre Mauroy qui est un point névralgique du secteur avec la volonté de dynamiser ce secteur et de favoriser les événements et les déplacements vers le grand stade. De plus, l'environnement urbain actuel y est plutôt propice, en offrant une grande zone de stationnement permettant d'inclure un P+R et une accessibilité à partir

d'axes routiers structurants. Compte tenu de la future correspondance avec l'autre ligne de BHNS, le stade Pierre Mauroy pourra être demain un pôle multimodal important.

Après la desserte du stade, la ligne emprunte le boulevard de Valmy. Il s'agit ici d'un des endroits les plus embouteillé de Villeneuve d'Ascq. Le tracé prend la partie Est du boulevard et rejoint ensuite la rue verte. Cette rue va connaître de nombreux réaménagements, et sera dédiée aux riverains et à une desserte locale.
Le tracé prend ensuite les axes Nord pour rejoindre le plus directement possible le secteur Époux Labrousse qui se rapproche de la station du Pont de Bois qui propose une connexion ferroviaire intéressante.

Le tracé emprunte ensuite le premier pont pour rejoindre le pôle de l'université par la façade Ouest plutôt que par le Sud, pour avoir la place d'installer du site propre. Le BHNS passe ensuite sur le boulevard urbain qui d'ici 15 ans a beaucoup de potentiel en termes d'aménagement urbains (programmes d'emplois et de logements).

Ensuite ce sont posées deux options pour le passage du BHNS :

- soit rue René Coty
- soit rejoindre la station Fort de Mons, cette dernière a été choisie pour connecter la ligne avec le réseau actuel et desservir le centre-ville de la commune de Mons-en-Barœul jusqu'au giratoire de la Pilaterie et pour ensuite rejoindre Marcq-en-Barœul.

Le choix a été contraint, car les voiries ne permettaient pas d'autres tracés. Le tracé du BHNS suit alors l'itinéraire de la corolle mais avec un gain de vitesse de 5km/h et un temps d'attente réduit à 10 minutes pour 20 aujourd'hui. Enfin, le BHNS rejoint la commune de Saint-André pour desservir le nouveau quartier Quai 22 et proposer une connexion avec le nouveau projet de tramway Lille et sa couronne.

II. Temps d'échanges

- Un participant demande quels sont les intérêts particuliers desservis par la ligne de BHNS et quel est le projet exact pour la station Fort de Mons qui n'est pas selon lui, un pôle multimodal pour le moment.

Laurent ROUSSEAU, précise que la ligne vient chercher et connecter des éléments structurants du territoire, son but est de proposer des connexions multimodales rapides, les études ont montré que les futurs usagers de la ligne seront davantage des personnes en transit entre deux correspondances plutôt que des personnes empruntant la ligne pour son tracé complet.

À propos de Fort de Mons, il est question d'intégrer les questions paysagères et environnementales de l'avenue pour aménager en même temps que le site propre un cadre de vie de qualité en cohérence avec les projets de la commune, le stationnement de vélo privatif et la connexion aux autres modes de transport.

- Le même participant s'interroge sur des trajets précis, notamment pour aller de 4 Cantons jusqu'au Nord par exemple. Il remarque également que la future ligne emprunte un peu du parcours de l'actuelle liane 6, il se demande alors que deviendra cette ligne et quels sont les gains du BHNS par rapport à celle-ci ? Il explique qu'il trouve que la liane 6 est déjà efficace, il s'interroge également sur la liaison des deux lignes de métro et les gains de temps effectués pour rejoindre Tourcoing par exemple.

Laurent ROUSSEAU, explique que pour les grandes distances, le métro demeure le moyen de transport le plus efficace et le plus rapide. Quant au secteur de 4 Cantons, Laurent Rousseau rappelle l'existence de la passerelle piétonne permettant de relier les différents arrêts de transports en commun.

- Le participant soulève la question de l'arrêt à Époux Labrousse, éloigné de la station Pont de Bois et regrette que la ligne ne soit pas prolongée pour rejoindre ce nœud ferroviaire Pont de Bois. Il évoque une sensation de perte d'efficacité par rapport au réseau actuel.

Laurent ROUSSEAU, répond qu'il n'y pas d'intérêt quand on vient du sud d'aller à Pont de bois car la station Hôtel de Ville est située plus en amont et propose la halte ferroviaire. Ensuite, il précise qu'au niveau de l'Université le passage se fait plutôt par l'Ouest que par le Sud pour favoriser la liaison avec la ligne de métro 1 et la ligne de métro 2 à Fort de Mons. Laurent ROUSSEAU indique que le BHNS est plus performant que la liane 6 car le tracé est plus rectiligne et est complètement prioritaire.

- Un autre participant demande quels seront les aménagements dans le secteur du stade Pierre Mauroy et quelles sont les connexions prévues avec le BHNS. Enfin, il demande pour quelle année est prévue la mise en service de la ligne.

Laurent ROUSSEAU, répond que la mise en service est prévue pour l'horizon 2028. Il explique que le projet doit inscrire dans la continuité des projets de logements futurs, de la probable mutation progressive de la partie commerciale, des aménagements pour atténuer la voirie du grand boulevard ou encore des projets de places et d'espaces publics sur le secteur.

- Le second participant habitant la commune d'Hellemmes demande comment sera organisé le retournement du bus aux terminus. Le premier participant complète en exprimant son inquiétude relative au temps de retournement pris par le bus durant plusieurs minutes à certains endroits.

Laurent ROUSSEAU, indique que deux voies parallèles (rue de Versailles et rue Victoire) ont été repérées pour opérer une boucle si le terminus venait à se faire au niveau du Grand stade. Ainsi, la montée et la descente se feraient au même endroit pour les usagers. Il existe plusieurs possibilités encore étudiées à ce stade.

- Un participant regrette que le projet ne desserve pas la commune d'Hellemmes et trouve dommage que la connexion avec le réseau actuel se fasse à l'Hôtel de ville plutôt qu'à Pont de Bois.

Laurent ROUSSEAU, fait remarquer que des aménagements piétons font aussi partie de l'ambition générale du projet, afin de faciliter les accès entre les différents points névralgiques. Au niveau d'Hellemmes, la passerelle du technicentre notamment fait partie d'un projet de réhabilitation de la MEL.

- Le même participant note la pertinence de la passerelle piétonne mais revient sur l'option du boulevard René Coty qui semble avoir été écarté et qui proposerait pourtant une proximité directe avec le métro par rapport à l'option choisie à Fort de Mons. Il remarque que le boulevard est assez large et qu'un parking est disponible au niveau de l'entreprise Cora, de plus cette option intéresserait selon lui plus d'usagers.

Laurent ROUSSEAU, Egis, AMO étude de faisabilité, rappelle qu'en effet cette option a été minutieusement étudiée, mais que finalement l'insertion dans le boulevard René Coty n'est pas si simple. L'axe abrite de vieilles maisons, pour lesquelles il faut garantir des espaces de stationnement car elles ne disposent pas de garage. De plus, un passage du BHNS via l'axe Coty impliquerait que la station Fort de Mons ne soit pas desservie. De plus, l'espace libre à proximité de l'entreprise Cora est difficilement exploitable car l'entreprise en a besoin pour ses camions de livraison.

- Le participant remarque que Fort de Mons est nommé comme étant un pôle d'échanges multimodal mais trouve que l'offre en transport n'est pas suffisante, de plus il demande quels seront les aménagements prévus pour l'avenue Adenauer ?

Laurent ROUSSEAU, Egis, AMO étude de faisabilité, explique que le projet de BHNS fait partie d'un ensemble d'une vingtaine de projets d'aménagement et de transports à l'échelle

de la MEL. Il indique que rien n'est tranché dans les aménagements futurs, l'enjeu est de trouver le meilleur compromis entre la performance de la future ligne, l'aménagement des espaces tout en conservant les récentes modernisations.

- Un participant remarque que l'aménagement du boulevard de l'Ouest n'est pas optimal, de plus au sud du boulevard, la desserte du collège et du cimetière n'est pas permise et la liaison piétonne est plutôt difficile entre ces points. Dans un second temps, il explique que la Corolle 3 empruntant actuellement le même tracé que la future ligne de BHNS n'accueille que peu de voyageurs, il s'interroge alors sur le potentiel voyageur de la future ligne. Enfin il remarque que le coût annoncé de la ligne BHNS est inférieur à ceux des autres projets comparables et s'interrogent sur ce point.

Laurent ROUSSEAU, explique que les études ont montré que de nombreux voyageurs sont à envisager dans le centre-ville de Villeneuve d'Ascq et de Mons-en-Barœul. De plus, le projet Quai 22 à Saint-André, risque de générer un important flux de voyageurs (environ 6 000 usagers en plus sur ce secteur et une interconnexion intéressante avec le tramway). Certaines parties de la ligne seront peut-être un peu moins fréquentées mais cela à du sens de penser une ligne globale et continue

Le coût inférieur aux autres projets s'explique en raison des axes qui sont déjà larges et du moindre aménagement qu'ils impliquent, les voiries sont propices à l'insertion du BHNS sur l'essentiel du tracé.

- Un habitant de la commune d'Hellemmes demande si les navettes mises en place lors d'évènements au stade seront maintenues. De plus, il s'interroge sur le plan de circulation envisagé sur le boulevard de Valmy et sur la place du futur garage pour les rames.

Laurent ROUSSEAU, répond que les jours de match, les navettes seront a priori de nouveau mises en place, exceptées pour celles faisant réellement un doublon avec le BHNS.

Concernant le boulevard de Valmy, il rappelle que les questions d'insertion urbaine sont à évoquées sur une période de deux ans d'ici 2024 afin de débuter les premières études et les réflexions sur les insertions précises et détaillées sur chaque axe routier, ces points ne sont donc pas stabilisés à ce stade.
La place des garages et zones de maintenance du matériel ne sont pas stabilisés, les choix du matériel roulant et de l'énergie utilisée n'ont pas encore été fait et pourront impacter ce choix.

II. Conclusion

La métropole de Lille et l'ensemble des intervenants remercient les participants pour leurs questions et leurs contributions. Les dates de rendez-vous pour les deux projets de BHNS sont rappelées :

- le 22 mars à Marcq-en-Barœul sur le BHNS Marcq-en-Barœul – Villeneuve d'Ascq
- le 17 mars à Lille pour le secteur Lille du projet de BHNS Lille/ Villeneuve d'Ascq

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Projets de nouvelles lignes de transports
Mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport

Atelier Participatif
Tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne
Secteur Nord (Wambrechies, Marquette-lez-Lille, Lambersart, Saint-André-Lez-Lille)

I. Informations pratiques

L'atelier participatif s'est déroulé, dans la salle André Wauquier, à Saint-André-Lez-Lille, **le mercredi 16 mars 2022 de 18h à 20h.**

L'atelier participatif a permis de revenir sur la présentation générale du projet de tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne et de présenter de manière plus précise les tracés de références et variantes proposées à la concertation, sur le secteur nord du tracé. Un temps de travail collectif a été proposé aux participants.

80 personnes étaient présentes dont une majorité d'habitants de Saint-André-Lez-Lille, trois habitants de Lambersart, six habitants de Wambrechies et cinq habitants de Marquette-Lez-Lille.

Les échanges étaient animés par Simon MAZAJCZYK, AMO concertation de la MEL, Agence Eker.

Christophe BACHOLLE, garant de la concertation était présent.

II. Accueil des participants

Élisabeth MASSE, maire de Saint-André-lez-Lille, remercie tous participants. Elle salue les différents élus et maires présents.

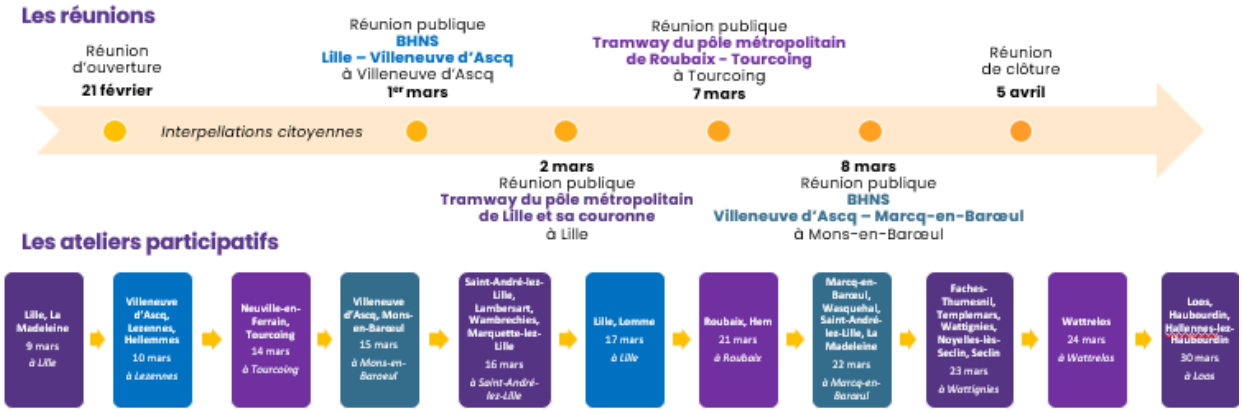
L'animateur présente le déroulé de l'atelier. Cet atelier participatif porte sur la concertation préalable au projet du tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne, dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) de la Métropole Européenne de Lille (MEL).

Quatre projets de nouvelles lignes de transport sont présentés simultanément à la concertation :

- Le tramway du pôle métropolitain de Roubaix – Tourcoing
- Le tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne
- Le Bus à Haut Niveau de Service Lille – Villeneuve d'Ascq
- Le Bus à Haut Niveau de Service Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul

La concertation se déroule, pour une durée de six semaines, du 21 février au 5 avril 2022.

- **Le calendrier de la concertation**



- **Le site internet de la concertation** : participation.lillemetropole.fr

Il permet au public de déposer avis et contributions. Ces dernières sont importantes car elles nourrissent les études de conception et permettent de donner des bases solides et partagées au projet.

L'objectif de ces temps d'atelier est de présenter plus précisément le projet sur le secteur concerné et de permettre un travail collectif des participants afin de faire émerger des avis, questions et contributions.

III. Présentation du projet et du secteur

Cédric DANOS, chef de projet à la Métropole Européenne de Lille, présente le projet.

Le projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne est un projet :

- **Social,** pour rendre la métropole accessible à tous et partout et qui permettra d'accompagner les projets de renouvellement urbain en desservant les quartiers prioritaires de la politique de la ville
- **Environnemental** pour apporter une alternative crédible à la voiture individuelle dans un secteur urbain dense
- **De qualité urbaine** qui permettra de repenser et d'apaiser les espaces publics tout en accompagnant la dynamique de mutation du territoire et développer un cadre de vie plus agréable
- **De mobilité** qui permet de compléter le réseau structurant et d'offrir un maillage de la métropole. Le projet est pensé en complémentarité avec le réseau bus existant et les modes actifs. Il permettra la desserte de 155 000 habitants et de plus de 90 000 emplois.

Les grandes caractéristiques du projet sont les suivantes :

- 29 km de ligne
- 52 stations
- Fréquence de 6 minutes en heure de pointe
- Fréquentation > 100 000 voyageurs par jour

Le tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne sera un transport à haut niveau de service. Cela induit :

- Des infrastructures de transports robustes
- Un matériel roulant moderne et confortable
- Des stations accessibles et accueillantes
- Des conditions d'exploitation performantes.

Le projet se divise en trois branches :

- Une branche nord : Marquette-lez-Lille, Saint-André-lez-Lille, Wambrechies
- Une branche ouest : Loos, Haubourdin
- Une branche sud : Templemars, Faches-Thumesnil, Wattignies, Seclin

Une couronne au niveau du secteur lillois permet de connecter les trois branches et de desservir le pôle gares.

De nombreuses interconnexions sont développées pour permettre un maillage du réseau structurant de la métropole :

- Métro ligne 1 à Porte des Postes et au Pôle gares
- Métro ligne 2 à Porte d'Arras, Porte des Postes, Port de Lille et au Pôle gares
- Tramway RT au Pôle Gares
- BHNS Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Baroeul à Carnot
- BHNS Lille – Villeneuve d'Ascq à Port de Lille
- TER au Pôle gares, à Saint-André, à la future halte Porte des Postes, à Wattignies – Templemars et variante à la gare de Seclin

Laurent Rousseau explique que le secteur nord connait un développement urbain continu, avec une série de grands projets à l'image du projet Bords de Deûle avec Grand Moulin de Paris ou Quai 22. Ce développement urbain pose un fort enjeu de mobilité, puisque l'arrivée de nouveaux habitants conduira à l'augmentation du nombre de déplacements.

Il rappelle qu'aujourd'hui l'utilisation de la voiture individuelle sur les secteurs de Saint-André-Lez-Lille et de Marquette-lez-Lille représente 53% des déplacements. Si ces habitudes de déplacements perdurent, on comptera demain 5700 déplacements en voitures / heure.

Pour arriver à diminuer la part modale de la voiture, il est donc nécessaire de développer de nouveaux équipements, qui permettent :

- Plus de Proximité
- La continuité des itinéraires cycles et piétons
- La mise en place d'une nouvelle offre de transport
- De rendre les alternatives à la voiture attractives et de ne pas augmenter les capacités pour le trafic automobile

Cédric DANOS aborde les tracés et les variantes du projet qui sont proposés à la concertation. Les contributions du public permettront la poursuite des études de conception détaillées.

Il décrit le tracé de référence entre Wambrechies Centre et Pont royal et met en avant plusieurs points :

- Une insertion urbaine globalement aisée mais contrainte rues Obert et Sadi Carnot
- Une desserte des centres-villes, des projets le long de la Deûle et de la gare de Saint-André
- Une connexion avec le futur BHNS Villeneuve-D'ascq - Marcq-en-Barœul et création d'un pôle d'échanges à la station Carnot
- La nécessité de créer un ouvrage de franchissement de la Deûle

Valérie LAINEZ, Egis, explique la manière dont l'insertion du tramway est traitée dans les secteurs les plus contraints en soulignant :

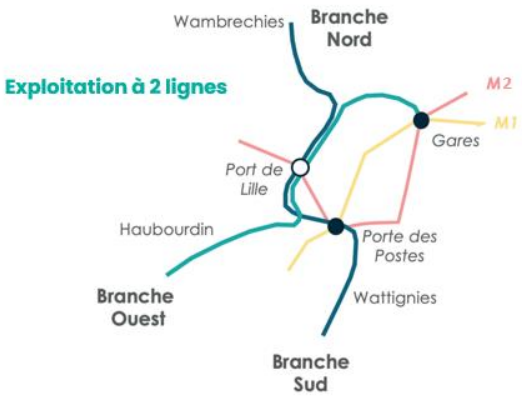
- Le respect des normes en vigueur
- L'impératif de performance du transport en commun
- La qualité des cheminements des modes actifs à maintenir,
- La qualité urbaine, requalification des espaces publics et développement du végétal en ville à penser
- La nécessaire prise en compte des fonctions et usages existants

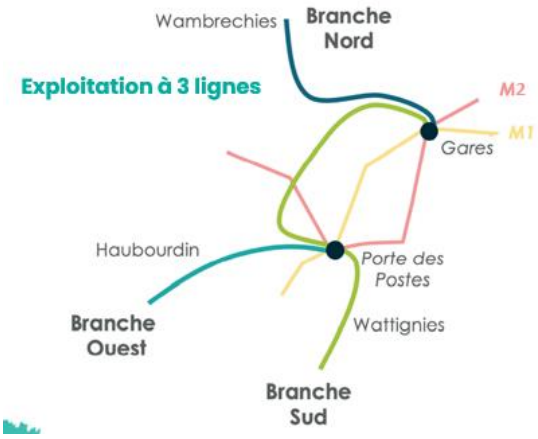
La vitesse du tramway est de 20 à 30 km/h. Dans ces secteurs contraints, le trafic routier sera fortement limité, ce qui permettra de diminuer le bruit aérien. Par ailleurs, la technique de pose de voies sur dalle flottante à proximité des façades permet d'encapsuler la plateforme pour atténuer les vibrations en créant une désolidarisation limitant la transmission de bruits solidiens. Une réflexion globale sur le stationnement et les plans de circulation est menée à l'échelle du quartier.

Cédric Danos décrit les quatre variantes dans le secteur nord :

- Variante 1 : terminus avenue du Maréchal Foch
- Variante 2 : terminus Parc d'activité du Chat
- Variante 3 : rue du général Leclerc – rue d'Ypres
- Variante 4 : franchissement de la Deûle

Il explique que différents scénarios d'exploitation de la future ligne sont possibles :





IV. Echanges

- Une participante demande que soit précisée la durée des travaux.

Cédric Danos explique que le démarrage des travaux n'interviendra qu'à l'issue des phases de conception et d'enquêtes publiques, à partir de 2026 environ. La mise en service des futures lignes est prévue de façon progressive à partir de mi-2028. Trois ans de travaux environ sont nécessaires pour réaliser le projet.

- Cyprien Richer, andrésien membre élu de l'association Osons l'alternative citoyenne, demande quand les tracés définitifs seront actés.

Elodie Desry, DGA en charge du SDIT à la MEL, rappelle que l'objectif de la concertation est de permettre d'échanger sur les tracés et les variantes. Les tracés ne pourront être stabilisés qu'au mois de juin après la délibération du Conseil métropolitain, à la suite du bilan de la concertation des garants. Néanmoins, des études approfondies de maîtrise d'œuvre devront être menées pour acter l'ensemble des tracés. Le tracé définitif sur tous les secteurs ne sera vraisemblablement stabilisé que d'ici un à deux ans.

- Un participant, habitant Saint-André-lez-Lille demande s'il est possible de circuler en voiture sur une voie du tramway.

Cédric Danos rappelle que le principe est de faire circuler le tramway en site propre. Néanmoins, dans les secteurs les plus contraints, il serait possible de faire par dérogation des voies de circulation mixtes pour répondre à des contraintes ponctuelles particulières.

- Un participant, élu de la ville de Lambersart, regrette que le tracé présenté ne desserve pas la ville de Lambersart et demande si une variante de tracé pourrait être étudiée.

Elodie Desry rappelle que les liaisons présentées lors de cet atelier, sont issues d'une concertation menée en 2019 pour adopter le schéma directeur des infrastructures de transports (SDIT). Néanmoins, il est possible d'imaginer dans le cadre du tracé proposé de positionner une station en bordure de Lambersart au niveau du franchissement de la Deûle pour faciliter la desserte de cette commune.

V. Temps de travail collectif

Un temps de travail collectif d'une quarantaine de minutes est proposé aux participants.

Les participants répartis librement en groupes, sont invités à travailler sur les éléments suivants :

- Quels sont les avantages et les inconvénients du tracé global
- Quels sont les avantages et les inconvénients des variantes

Les participants peuvent également indiquer des points spécifiques d'attention ou d'opportunité sur le secteur en le positionnant sur une carte du secteur mise à leur disposition.

L'animateur relève les points spécifiques d'attention ou d'opportunité sur le secteur notés par les participants :

Points généraux

- Possibilité d'avoir une alimentation par le sol du tramway
- La place des P+R est un point d'attention important
- La proposition de permettre la gratuité du tramway pour les riverains des rues concernées par le tracé
- Des craintes quant aux risques de dégradation des habitations avec les travaux et de perte de valeur
- Des craintes liées au bruit

Points par secteur

- La rue Sadi Carnot a une largeur très limitée
- Proposition visant à rejoindre le tracé de référence et la variante rue du Général Leclerc pour proposer un tracé mixte
- Des demandes concernant le maintien des bus sur l'avenue du général Leclerc si le tramway n'y passe pas
- Des demandes de parking pour les habitants sur les secteurs de la Deûle et de Wambrechies
- Une demande d'une desserte de Lambersart
- Une vigilance sur le report de circulations et notamment l'impact des poids lourds dans certains secteurs

Un rapporteur est désigné, au sein de chaque groupe, pour restituer le travail réalisé. Les éléments restitués par chacun des groupes sont listés ci-après. L'ensemble des contributions écrites récupérées sont annexées au présent compte-rendu.

Groupe 1 :

- Il est indispensable de mettre en place un parking relais ou une navette de rabattement pour les usagers du futur tramway qui habitent au-delà du secteur (nord de Wambrechies)
- La proposition de terminus en centre-ville de Wambrechies n'apparait pas pertinente. Il faut adopter une vision à plus long terme, en lien avec les discussions de 2019 sur la possibilité d'utiliser l'ancienne ligne TER pour un prolongement du tramway vers Comines.
- L'ancienne ligne de TER pourrait être utilisée pour le tracé à travers Saint-André-Lez-Lille. Cette proposition plus simple a un coût plus maîtrisé puisque le site est déjà aménagé avec les anciennes voies de chemin de fer.

Groupe 2 : Restitution écrite uniquement, voir annexes.

Groupe 3 :

- Le terminus au château de Wambrechies n'est pas pertinent et trop éloigné des habitations. Le tracé alternatif est jugé plus intéressant.
- Proposition de mixer le tracé de référence et la variante secteur nord pour la traversée de Saint-André-Lez-Lille
- Réflexion sur l'opportunité de relier le tramway au métro 2
- Au niveau du Pont Supérieur mettre en place un BHNS pour désenclaver la ville de Marquette-lez-Lille. Il faut casser le modèle en étoile convergeant vers les gares

Groupe 4 :

- Un terminus en centre-ville encombrerait la ville de Wambrechies
- Installer un parking-relais au niveau du Vert Galant et reprendre la voie ferrée à la halte ferroviaire de Marquette-lez-Lille pour ensuite suivre la rue Félix Faure
- Mettre en place une navette à Wambrechies pour aller vers Marquette-lez-Lille (traversée de la Deûle, passage devant le Lidl, et desserte du centre-ville de Marquette-lez-Lille)
- Le passage au début de la rue Sadi Carnot entraine le renforcement de l'enclavement du quartier Saint-Hélène, proposition pour faire passer le tramway par le quartier Sainte-Hélène pour le désengorger

Groupe 5 :

- La rue Sadi Carnot est très contrainte, beaucoup de questions quant au stationnement et au report des places de parkings
- Des craintes quant au report sur d'autres axes des camions en circulation sur la rue Sadi Carnot

- Des craintes quant aux impacts sur les habitations et leur valeur immobilière

Groupe 6 :

- L'arrêt à Wambrechies n'est pas pertinent
- Interrogation quant à l'insertion du tramway rue Sadi Carnot même si cette option permettrait de desservir les nouveaux habitants
- Intérêt quant à la proposition d'un autre groupe visant à mixer le tracé entre la rue du Général Leclerc pour rejoindre Grand Moulin, en suivant la rue Pasteur
- Proposition visant à prendre la déviation pour aller au parc du chat pour utiliser la voie de chemin de fer et réaliser un P+R
- Proposition de liaison entre l'avenue du général Leclerc et Quai 22 pour éviter de passer par la rue Sadi Carnot

Groupe 7 :

- Idem château Wambrechies et l'absence de parking
- Proposition d'un parking à la place de l'actuel bassin d'eau pluvial avenue Foch
- Mettre une seule voie de circulation rue Sadi Carnot aboutira à un report de circulation sur les rues principales de Saint-André-Lez-Lille
- Proposition d'une alternative en combinant le tracé de référence et la variante secteur nord

Groupe 8 :

- Les participants expliquent avoir soulevé les mêmes éléments que les groupes précédents
- Trois représentants de l'association des amis du tramway touristique, expliquent souhaiter créer un musée des transports au niveau de l'abbaye, le tracé principal serait intéressant pour permettre une connexion du musée avec le réseau commercial (cadre touristique et culturel)

Groupe 9 :

- Souligne l'insertion difficile rue Sadi Carnot
- S'inquiète pour le devenir du stationnement dans ce secteur
- S'inquiète des impacts du projet sur les habitations
- Souligne les risque d'impact acoustiques pour les habitants

VI. Conclusion

Christophe BACHOLLE, garant de la concertation, remercie les participants et souligne la richesse des contributions. Il relève que beaucoup d'avis convergent. Cet atelier était très productif et utile, même s'il ne préjuge en rien de la suite donnée au projet il permet de nourrir le débat. Il invite les participants à suivre le site de la concertation et rappelle que le processus de participation du public se poursuivra, à travers une période de concertation continue, tout au long du projet, jusqu'aux enquêtes publiques. Cette concertation continue interviendra après le bilan des garants et la délibération de la Métropole Européenne de Lille à la fin du mois de juin, dans lequel elle indiquera et justifiera la prise ou non des contributions.

Elodie DESRY remercie les participants, elle souligne la richesse des échanges et rappelle que les différentes contributions des participants vont permettre d'approfondir le projet. Elle retient, à chaud, plusieurs sujets qui sont revenus principalement au cours des échanges :

- Des retours transversaux sur l'opportunité du projet
- Pas de choix unanime sur le terminus à Wambrechies
- Divergences sur le tracé à Saint-André avec des propositions qui visent à mixer le tracé de référence et la variante secteur nord avec un passage par l'avenue du Général Leclerc pour rejoindre les Grands Moulins par le nord.
- Des demandes fortes de parkings relais

Elle rappelle qu'un accompagnement sera mis en place pendant la phase des travaux notamment des constats du bâti. Elle ajoute que différents aménagements sur les matériels roulants et sur les voies permettent de réduire les bruits et les vibrations des tramways.

Les lignes de bus seront restructurées à l'horizon de la mise en service des nouvelles lignes pour faciliter le rabattement vers les nouvelles lignes structurantes et permettent une cohérence globale du réseau. Enfin, une réflexion sera menée lors de l'approfondissement des études pour déterminer des points pertinents d'accueil des parkings relais.

1) Rappel des prochains rendez-vous :

Les prochains ateliers par secteur organisés pour le projet de tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne sont les suivants :

- Secteur Faches-Thumesnil, Templemars, Wattignies, Noyelles-lès-Seclin, Seclin : le 23/03/2022 à Wattignies
- Secteur Loos, Haubourdin, Hallennes-lez-Haubourdin : le 30/03/2022 à Loos

Les étapes suivantes sont également prévues :

- Réunion de clôture le 5 avril 2022
- Bilan des garants en mai 2022
- Délibération de la MEL en juin 2022.

2) Rappel des modalités de participation du public :

Le site internet de la concertation permet au public de formuler avis et contributions sur le projet :

https://participation.lillemetropole.fr

Il est également possible de contacter les garants de la concertation :

- christophe.bacholle@garant-cndp.fr
- jean-claude.ruysschaert@garant-cndp.fr

Annexe 2 : Liste détaillée des contributions

ATELIER TRAMWAY LILLE ET SA COURONNE - Secteur St André										
Intégralité du tracé		Variante secteur nord		Variante Deûle		Variante Parc d'activités du chat		Variante terminus Foch		Points d'attention par secteur
Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	
GROUPE 1										
rue sadi carnot : une seule voie de tram avec passage des trams en alternance		terminus halte ferroviaire wambrechies : seule la variante permet de prévoir une future connexion avec la ligne vers comines, qui reprend le projet de la ligne U telle qu'elle a été actée dans la concertation du SDIT en 2019	pourquoi pas une variante sur l'ancienne ligne TER vers comines : tracé pertinent, budget maîtrisé, faisabilité moins complexe pas de rues de 10 mètres de large						terminus en centre de wambrechies = comment les habitants de commines et quesnoy et communes voisines se rendent au terminus ? Besoin de parking relais ou d'une navette fiable de rabattement : il n'y a pas assez de place en centre-ville de wambrechies	mots clés : connexion - intermodalité - continuité
prolonger la ligne via la voie ferrée (ex TER) jusqu'au vert galant avec possibilité de parking relais et rabattement en bus aisé pour les secteurs desservis par la liane 90 (fréquence et capacité à améliorer significativement)									avec une vision long terme dans l'hypothtèse d'un prolongement futur vers comines comme mentionné en 2019 lors de l'élaboration du SDIT il faut prévoir de pouvoir connecter le terminus de wambrechies et le prolongement impossible si terminus est en centre-ville	rappel commines et quesnoy = environ 25 000 habitants secteur qui va se densifier un terminus à Robersart empeche tout projet futur de poursuite de la ligne
										financement du prolongement vers nord wambrechies quesnoy en économisant sur le tracé vers st andré en utilisant l'ancienne voie ferrée qui est tout aussi pertinent

Annexe 2 : Liste détaillée des contributions

Intégralité du tracé		Variante secteur nord		Variante Deûle		Variante Parc d'activités du chat		Variante terminus Foch		Points d'attention par secteur
Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	
GROUPE 2										
dessert les nouveaux quartiers	sud sadie carnot : mesure de la largeur des voies sur-évaluées	passage en ville Saint-André								
	beaucoup de poid lourds et véhicules empruntent ce tracé pour rejoindre la rocade	laisse la rue sadie sarnot accessible aux véhicules								
	difficulté de stationnement et déchargement des riverains rue obert	tracé plus proche de tous les andrésiens secteur ouest								
	impact sur les commerces du centre-ville de saint-andré									
	sud sadi carnot = habitants subiront le train derrière leur habitation ainsi que le tramway devant avec gêne de stationnement									
	accès au pont de l'abbaye deviendra impossible pour les riverains, côté sainte hélène (dechetterie par ex) et ce quartier va être saturé par de nouveaux usagers									

Annexe 2 : Liste détaillée des contributions

Intégralité du tracé		Variante secteur nord		Variante Deûle		Variante Parc d'activités du chat		Variante terminus Foch		Points d'attention par secteur
Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	
GROUPE 3										
wambrechies à st andré, desserte agréable pour les nouvelles résidences	sud port royal est déjà saturé : nécessité pont sur la deule pour rendre possible rue carnot après quai 22 + livraison à travers st hélène serait possible jusqu'à Faidherbe	emprise existe	nécessité de faire en + large voies cyclables, trottoirs, stationnement devant maison existante rue carnot				peu de riverains = faible densité	option à privilégier : plus proche du centre	peu freiner les habitants N/E wambrechies seront + loin ? Mais possible de mettre un système de navette ou des modes de mobilités alternatifs	
plus direct et central sauf le goulot d'étranglement au nord, rue obert qu'il faut supprimer	lambersart : assurer une dessert est- ouest et créer un pôle mutlimodal à faidherbe / port royal et au pont supérieur	dessert plus d'habitants (bel air, gare, peupliers)	ne desert plus le secteur grand moulins de paris, pont de l'abbaye, quai 22 à forte densité de				zone encore industrielle et logistique	la zone foch château de robersart étroite, dense, classée sa traversée à peids met 5 min		
	sur l'angle faure / carnot : y-aura-t-il des expulsions ?	assure dynamisme centre ville et accès aux commerces et services						rue obert = goulet d'étranglement à éviter		
	400 m rue carnot au sud de quai 22 est un goulot d'étranglement, quelles possibilités de circuler, de stationnement ? Gros problèmes	permet une desserte école (schuman + st joseph) par exemple et collèges (st joseph et publics) ou sports et loisirs								
	rue carnot est étroite : les riverains actuels auront les circulations sous les fenêtres comment faire passer tous les flux dans cette même rue ?	créer un BHNS de carnot à St André jusqu'à Lambersart à l'ouest via l'ex boulevard Alliance nord-ouest afin d'assurer une connexion Wambrechies / St André / Lambersart (siège d'établissement = éducation, emploi social etc) et désenclaver lambersart en évitant une boucle à pont royal								
	rue chanzy / secteur école et collège voie de passage vers centre est un secteur déjà saturé pour demain il faut privilégier un tracé rue leclerc									

Annexe 2 : Liste détaillée des contributions

Intégralité du tracé		Variante secteur nord		Variante Deûle		Variante Parc d'activités du chat		Variante terminus Foch		Points d'attention par secteur
Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	
GROUPE 4										
quai 22 : largeur prévue et dégagement visuel	pas de visibilité sur les compléments bus autour du tracé et pendant les travaux	largeur bus	ne dessert pas Quai 22	passage par pont royal = créer une station Port Royal qui permettrait de toucher Lambersart						Quel est l'intérêt d'un terminus en centre-ville de Wambrechies : pas de possibilité de mettre de plateforme mutlimodale , oblige à mettre la rue obert en sens unique alors que c'est un axe important de + en + emprunté ou détourne-t-on les voitures + le contournement est important il existe peu de routes transversales va défigurer le centre-ville pour lequel de gros investissements ont été réalisés
	comment est gérée la transition des transports en commun avant l'arrivée du tram et du BHNS en 2030 ? Les logements seront déjà présents et les habitudes seront prises	voies de bus existantes		déplacer la station Five au niveau garage Dakia cf atelier bords de Deûle entrée de ville	ouvrage en entrée de ville saint andré (rue Gone / Caby)	evite lourdeur travaux en ville				ajouter des quais de bus parking à vélo et parking voitures il y a depuis l'arrivée de la liane beaucoup de voitures ventouses
	quelle proposition de stationnement pour les rues étroites avec des logements existants				ligne en fourche qui ne desservirait pas Lambersart et quartier Pont Royal / St André	oui si variante passe par l'ancienne voie ferrée : félix faure > halte ferrovière > écopark > parc du chat > jusque vers galant		proche du centre-ville très facile d'accès	engorgement du centre-ville pour tous ceux qui viennent du nord	quid de la connexion avec le nord quesnoy, comines, campagne de wambrechies : très étendue donc voiture obligatoire afflux de voitures, bus à prévoir même si c'est du ressort de la région et non de la MEL un peu de bon sens ne fait pas de mal de mon point de vue c'est pareil, c'est nos impôts qui financent le tout
	début rue sadi carnot : peu large et fin de courbe qui augmente le bruit et les vibrations					parking relais au vert galant et utilisation de la voie ferré		permet de ne pas engorger le centre-ville et de ne pas le dénaturer		alternative proposée : le site de sofranel ou le site du vert galant avec une navette autonome qui desserve les 2 rives de Wambrechies + marquette
	explication du pourquoi saint hélène n'est pas retenu ? N'est-ce pas plus pertinent ?					evite l'engorgement de wambrechies centre par les voitures venant de Quesnoy, Deulemont, Comines		permet de faire un terminus mutlimodal, sur le site de soframel ? À 20 m du parc		
	enclavement de saint-élène / difficultés de circulation en entrée et sortie rue bailly / rue Victor hugo							économies = parcours de tram réduit de 400 à 600 mètres		

Annexe 2 : Liste détaillée des contributions

Intégralité du tracé		Variante secteur nord		Variante Deûle		Variante Parc d'activités du chat		Variante terminus Foch		Points d'attention par secteur
Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	
GROUPE 5										
s'il y a une bonne desserte : meilleure qualité de service	début rue sadi carnot est trop petite	couverture plus importante de la zone d'achalandage	écoles	plus court					ne va pas jusqu'au centre-ville	
	quels stationnement, où ?	écoles		faire un passage piéton					risque d'engorgement	
	comment faire pour décharger ses courses, entreprise qui vient faire des travaux, l'aide à domicile, les usagers de la ville comment font-ils pour venir s'ils ne peuvent pas se garer ?									
	où vont aller les camions s'ils ne passent plus sur sadi carnot, idem pour les voitures ?									
	ne va que vers lille									
	valeurs des biens immobiliers, risque de fissures, bruit									
GROUPE 6										
nouveaux quartiers et nouveaux habitants desservis	rue obert et rue sadi carnot très étroite : sens unique ?	plus de client pour les commerces	rue étroite pour faire passer dans le centre	encombrement moindre	desserte lambersart	possibilité de parc relais	moins d'habitant sur ce quartier	rue obert trop étroite pour y faire un arrêt		rue obert
diminuer la circulation	nombre d'habitants desservis					proche du centre et proche de marquette		proche du centre		
moins de bruit						sortie rocade				
GROUPE 7										
possibilité de création parking avec le bassin d'eau pluvial à Foch	absence de parking autour du château de wambrechies / foch	réduction à une voie de circulation			passe pas par lambersart	grand parking halte ferroviaire wambrechies				
va chercher les habitants de marquette	étroitesse rue sadi carnot	charme de la ville passe par son centre								
	ne dessert pas lambersart									
	report sur rue général leclerc de la circulation									

Annexe 2 : Liste détaillée des contributions

Intégralité du tracé		Variante secteur nord		Variante Deûle		Variante Parc d'activités du chat		Variante terminus Foch		Points d'attention par secteur
Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	
GROUPE 8										
proposition : mettre des abris vélos sécurisés tout le long du tracé	pas de desserte de la rue droite de wambrechies			gain de temps vers les gares (grand pôle d'échanges)		la mise en place d'un parking relais permettrait aux personnes de verlinghem de profiter du tram	ne dessert pas wambrechies centre	nombre de riverains desservis : pourrait remplacer les lianes 1 et 90	rue trop étroite	attention au croisement avec la ligne sncf de comines, les deux doivent être complémentaires
une rame dans le tramway reservée aux vélos ?	manque les emplacements de parkings relais actuellement stationnement très compliqué près du château	proposition : relier les points centraux de la variante secteur nord avec arrêt de tram : ex mettre en place un transport pour relier mairie de st andré à l'arrêt sadi carnot comme navette.				cet arrêt pourrait desservir le terminal de la L90 wambrechies - comines		prévoir de continuer le tram de l'autre coté de la deûle pour aller vers le quartier rue droite de wambrechies actuellement il n'y a rien sauf ligne scolaire	stationnement des rivererains	tramway : gratuité du transport
connexion d'un futur musée des transports urbains au réseau commercial au niveau du pont de l'abbaye en vue de circulation tram historique pour des événements exceptionnels	si tramway passe par sadi carnot ne pas supprimer les lianes 1 et 90 pour les riverains à l'ouest du parcours + le tramway ne pourra absorber tous les usagers des différentes lignes	Trop de distance avenue du général leclerc et tacé du tram : navette indispensable				permettre une future liaison tram vers comines en utilisant l'emprise SNCF existante				
	suppressions place de stationnement des riverains des rues concernées par le tram									
	mairies de st andré et marquette éloignées du tram									

Annexe 2 : Liste détaillée des contributions

Intégralité du tracé		Variante secteur nord		Variante Deûle		Variante Parc d'activités du chat		Variante terminus Foch		Points d'attention par secteur
Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	
GROUPE 9										
réduire le trafic routier	ne dessert plus le centre-ville de Saint-André									
	Passage Sadie Carnot impossible - stationnement									
	collège - école de musique - école maternelle non desservis									
	dévaluation immobilière rue sadi carnot									
	alternative : passage par l'ancienne ligne SNCF entre félix Faure et carnot									
	privilégier la desserte du centre-ville de Saint-André en rejoignant les grands Moulin à partir de l'arrêt Félix Faure									
	La seule solution pour le tramway à Saint-André c'est uniquement via le centre-ville = rue du général leclerc, c'est le cas pour tous les tracés de tramway !									

Projets de nouvelles lignes de transports
Mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport

Atelier Participatif
Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille – Villeneuve d'Ascq
Secteur Lille - Lomme

I. Informations pratiques

L'atelier participatif s'est déroulé à l'Hôtel de ville de Lille le jeudi 17 mars 2022 de 18h à 20h.

L'atelier participatif a permis de revenir sur la présentation générale du projet de bus à haut niveau de service (BHNS) Lille - Villeneuve d'Ascq et de présenter plus précisément les tracés proposés à la concertation, sur les communes de Lille et Lomme. Un temps de travail collectif a été proposé aux participants.

12 personnes étaient présentes.

Les échanges étaient animés par Simon MAZAJCZYK, AMO concertation de la MEL, Agence Eker.

L'ensemble des travaux réalisés par les participants sont restitués dans ce compte-rendu. Ces travaux seront également versés comme contributions au bilan de la concertation.

II. Accueil des participants

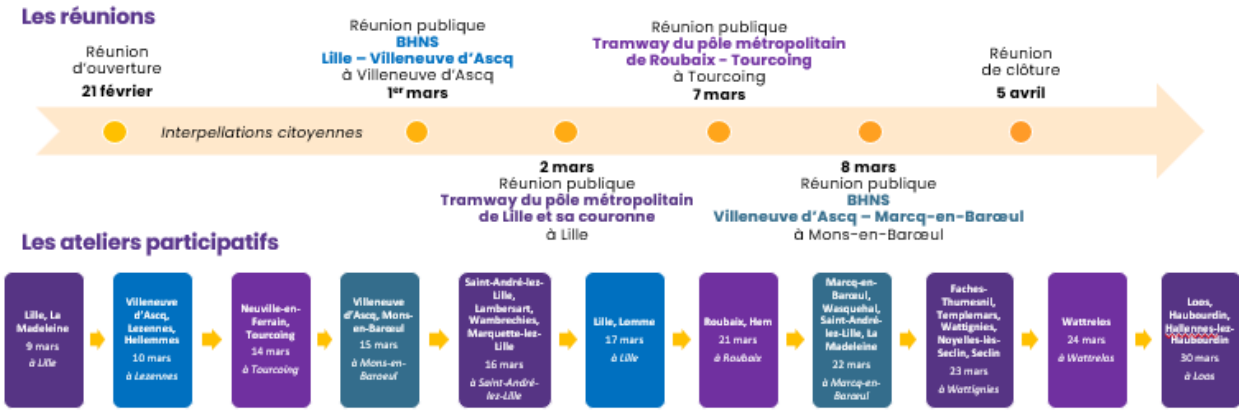
L'animateur accueille les participants. Il présente le déroulé de l'atelier. Cet atelier participatif porte sur la concertation sur projet de bus à haut niveau de service Lille – Villeneuve d'Ascq, dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) de la Métropole Européenne de Lille (MEL).

Quatre projets de nouvelles lignes de transport sont présentés simultanément à la concertation :

- Le tramway du pôle métropolitain de Roubaix – Tourcoing
- Le tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne
- Le Bus à Haut Niveau de Service Lille – Villeneuve d'Ascq
- Le Bus à Haut Niveau de Service Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul

La concertation se déroule, pour une durée de six semaines, du 21 février au 5 avril 2022.

- **Le calendrier de la concertation**



- **Le site internet de la concertation** : http.participation.lillemetropole.fr

Il permet au public de déposer avis et contributions. Elles sont essentielles car elles nourrissent les études de conception et permettent de donner des bases solides et partagées au projet.

III. Présentation du projet et du secteur

Agathe JOBERT, Cheffe de projet BHNS à la MEL, présente le projet.

Le projet de BHNS Lille – Villeneuve d'Ascq est un projet :

- Social, pour rendre la métropole accessible à tous et partout et qui permettra d'accompagner les projets de renouvellement urbain en desservant les quartiers prioritaires de la politique de la ville
- Environnemental pour apporter une alternative crédible à la voiture individuelle dans un secteur urbain dense
- De qualité urbaine qui permettra de repenser et d'apaiser les espaces publics tout en accompagnant la dynamique de mutation du territoire et développer un cadre de vie plus agréable
- De mobilité qui permet de développer un réseau structurant et maillé pour la métropole. Le projet est pensé en complémentarité avec le réseau bus existant et les modes actifs. Il permettra la desserte de 105 000 habitants et de plus de 126 500 emplois.

Les grandes caractéristiques du projet sont les suivantes :

- 6,5 km de ligne
- 36 stations
- Fréquence toutes les 10 minutes.

Le BHNS Lille – Villeneuve d'Ascq sera un transport à haut niveau de service. Cela induit :

- Des infrastructures de transports robustes, avec une majorité de site dédié au BHNS
- Un matériel roulant moderne et confortable
- Des stations accessibles et accueillantes, avec de l'information voyageur en temps réel
- Des conditions d'exploitation performantes, avec une priorité aux carrefours.

Des exemples de BHNS développés dans d'autres communes sont présentés.

Laurent ROUSSEAU, Egis, AMO en charge des études de faisabilité, décrit le tracé envisagé pour le projet sur sa partie lilloise.

Il explique que l'élaboration du tracé a pour objectif de répondre à des demandes de mobilité actuelle tout en anticipant les besoins de demain. La cohérence avec les projets urbains en cours implique le tracé proposé jusqu'au pont de Tournai.

Il précise que les axes empruntés par le BHNS seront réaménagés et l'espace public requalifié. Le passage par la rue Nationale permettra notamment de la revaloriser. Le BHNS traverse ensuite la place Maréchal Leclerc, pour laquelle la MEL porte un projet de requalification urbaine.

Ensuite, entre le secteur Vauban et la Deûle, le BHNS empruntera la rue de Turenne, principal axe structurant du secteur. Sa largeur limitée impliquera des choix quant aux usages à y insérer. Le BHNS sera connecté au métro à Port de Lille puis desservira les activités hospitalières sur l'avenue de

Dunkerque. Il reliera enfin Euratechnologie. En ce qui concerne la desserte du centre-ville de Lomme, un rabattement pourra être envisagé vers la nouvelle ligne de BHNS, plusieurs demandes déjà exprimées lors de cette concertation vont dans ce sens.

Des interconnexions permettent un maillage du réseau structurant de la métropole :

- Les deux lignes de métro existantes
- Le futur BHNS Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul
- Le futur tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne.

IV. Echanges

- Un participant, conseiller de quartier à Moulins, s'interroge sur les modalités de prise en compte de l'épidémie de COVID dans les projets de développement des transports en commun de la MEL. Il demande comment les préoccupations environnementales sont prises en compte dans les réflexions, en citant particulièrement la pollution aux particules fines et les effets du réchauffement climatique sur le confort de voyage. Il demande si les bus seront climatisés. Enfin, il souhaite savoir si les plans de déplacements des entreprises sont pris en compte dans le projet.

Elodie DESRY explique que l'incidence de la crise sanitaire est prise en compte dans les projets de transports, tant en ce qui concerne les besoins et la confiance des usagers dans les transports en commun, que dans l'amélioration du confort voyageur, la création de nouvelles lignes permettra de décharger les lignes existantes notamment.

Elle rappelle que le type de matériel roulant n'est pas encore défini sur cette ligne de BHNS : la question de la climatisation des rames est à poser dans ce cadre néanmoins elle n'est pas forcément souhaitable pour des raisons environnementales.

En ce qui concerne la qualité de l'air dans le métro, elle explique qu'une expérimentation est en cours dans le métro sur la métropole.

Enfin, elle confirme que les plans de mobilité des entreprises sont pris en compte dans le plan de mobilité de la MEL, lui-même étant largement intégré aux projets présentés en concertation.

V. Temps de travail collectif

Un temps de travail collectif d'une quarantaine de minutes est proposé aux participants.

Les participants répartis librement en deux groupes sont invités à travailler sur les avantages et les inconvénients du tracé proposé sur le secteur. Ils peuvent également indiquer des points spécifiques d'attention et d'opportunité sur le projet de BHNS, sur une carte.

Un rapporteur est désigné, au sein de chaque groupe, pour restituer le travail réalisé. Les éléments restitués par chacun des groupes sont synthétisés ci-après.

- Les avantages du projet perçus par les participants :
  - Le complément d'offre de transport à Villeneuve d'Ascq, avec le BHNS et la ligne 1
  - La connexion au métro et au tramway
  - La desserte des écoles, universités, Euratechnoloqies
  - La création d'une liaison entre Euratechnologie et le métro Bois Blanc
  - La rapidité et la fiabilité du BHNS
  - La création d'aménagements cyclables
  - La valorisation de l'espace public, le rééquilibrage des usages sur la voie publique
  - La reconfiguration de la Place Leclerc

- Les suggestions exprimées par les participants :
  - Créer une branche vers Lambersart
  - Créer une boucle à Lomme plutôt qu'une navette de rabattement
  - Mieux connecter le BHNS aux gares TER existantes et bien nommer les stations en faisant apparaitre la connexion au TER
  - Créer un itinéraire bis à République lors des manifestations
  - Positionner le terminus rue Anatole France.

- Les inconvénients du projet selon les participants :
  - La faiblesse de la desserte de la ZI
  - Les impacts sur la circulation rue Nationale, rue de Turenne, rue de Dunkerque
  - Un risque de doublon avec les stations de métro de la ligne 2
  - La perte de desserte des quartiers Marais et Bois Blanc avec la suppression de la ligne 18
  - L'éloignement du projet de la pointe de Bois Blanc et des Aviateurs, ainsi que du secteur de La Catho
  - Les difficultés d'insertion sur certaines portions, qui conduiraient à une discontinuité du site propre

Enfin, des participants s'interrogent sur les besoins auxquels répondent le projet et demandent à connaître les études de flux à l'échelle métropolitaine. Un participant regrette la faible mobilisation en rapport aux nombres de personnes potentiellement concernées par le projet.

En réponse à un participant qui s'interroge sur la mobilisation à la concertation, Elodie DESRY rappelle que 17 réunions sont prévues dans le cadre de la concertation. La mobilisation est disparate en fonction des projets et des secteurs. Elle invite les participants à continuer à s'exprimer sur le site Internet de la concertation.

Elle synthétise les travaux de groupe en apportant des éléments de réponse :

- Elle entend les propositions de desserte du centre-ville de Lomme et indique qu'une réflexion sera engagée sur le sujet, avec l'éventualité d'un P+R ou d'un dispositif de rabattement autre.
- En ce qui concerne la connexion aux gares de TER, elle confirme que c'est l'un des objectifs du projet.
- Elle précise que les noms des stations ne sont pas définitif. Leur localisation sera également précisée dans le cadre des études approfondies.
- Elle explique que le réseau de bus sera restructuré à l'horizon de la mise en service du BHNS afin de mailler plus finement le territoire et de rabattre sur les lignes structurantes.
- Elle note les alertes des participants quant à l'insertion du BHNS rue de Turenne et rue de Dunkerque. Elle précise que les enjeux d'insertion sont moindre sur la rue Nationale, plus large.

VI. Conclusion

Elodie DESRY remercie les participants et rappelle que leurs différentes contributions vont permettre d'approfondir le projet.

Elle précise qu'à la suite de la concertation, la MEL délibérera quant à la suite du projet lors du Conseil Métropolitain de juin 2022.

Un projet de transport s'inscrit sur le temps long. Après des études de conception plus détaillée, le public sera invité à se prononcer sur le projet détaillé dans le cadre de l'enquête publique en 2024-2025. Suite à la déclaration d'utilité publique, le projet entrera dans une phase de réalisation concrète. La mise en service progressive des lignes est envisagée à partir de mi-2028.

1) Rappel des prochaines étapes :

Les étapes suivantes sont également prévues :

- Réunion de clôture le 5 avril 2022
- Délibération MEL en juin 2022.

2) Rappel des modalités de participations du public :

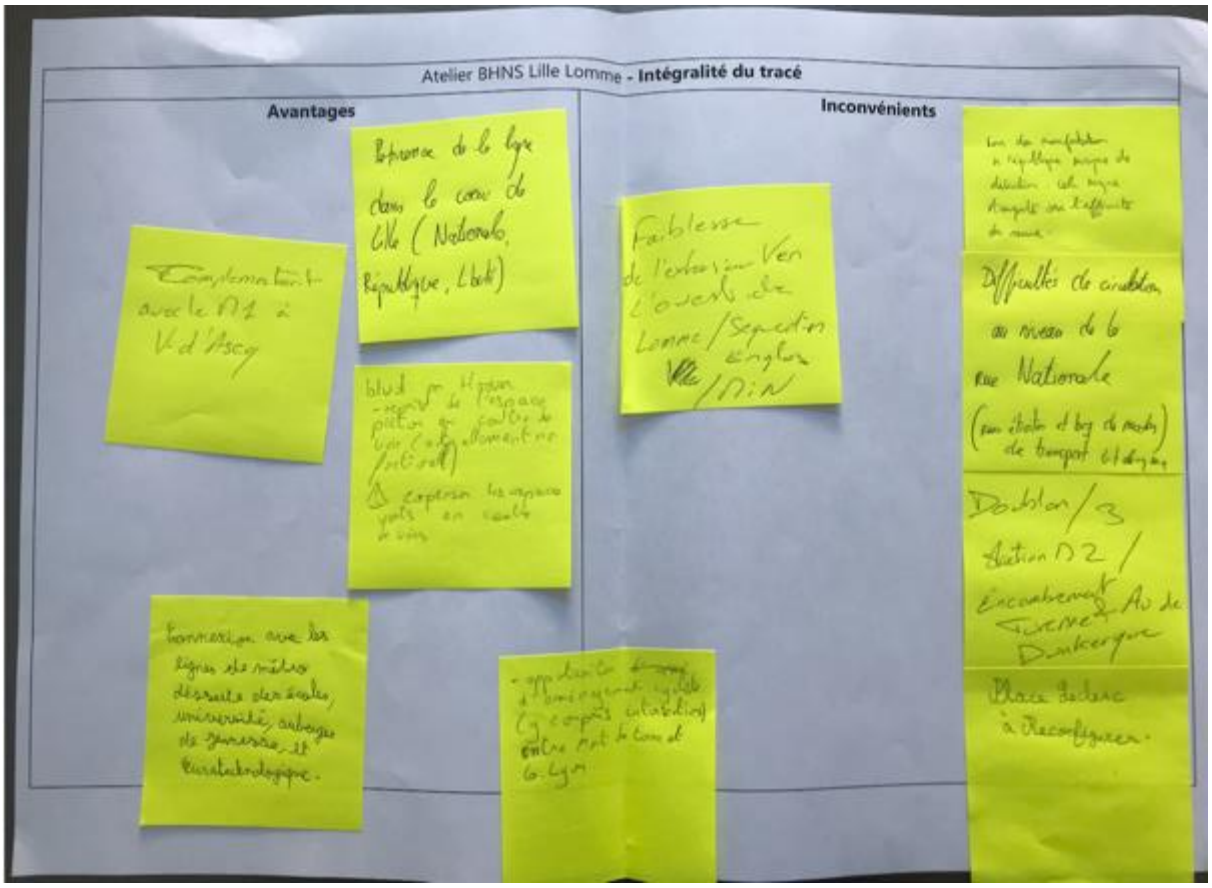
Le site internet de la concertation permet au public de formuler avis et contributions sur le projet :

https://participation.lillemetropole.fr

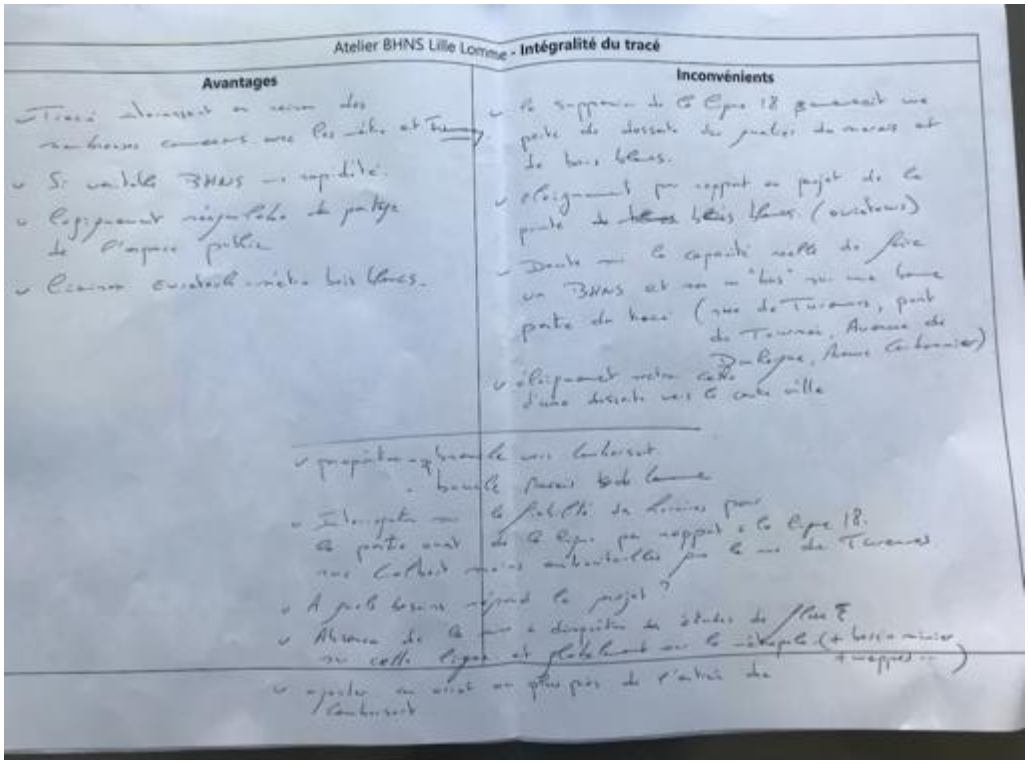
VII. Annexe 2 : Photographies des ateliers et contributions

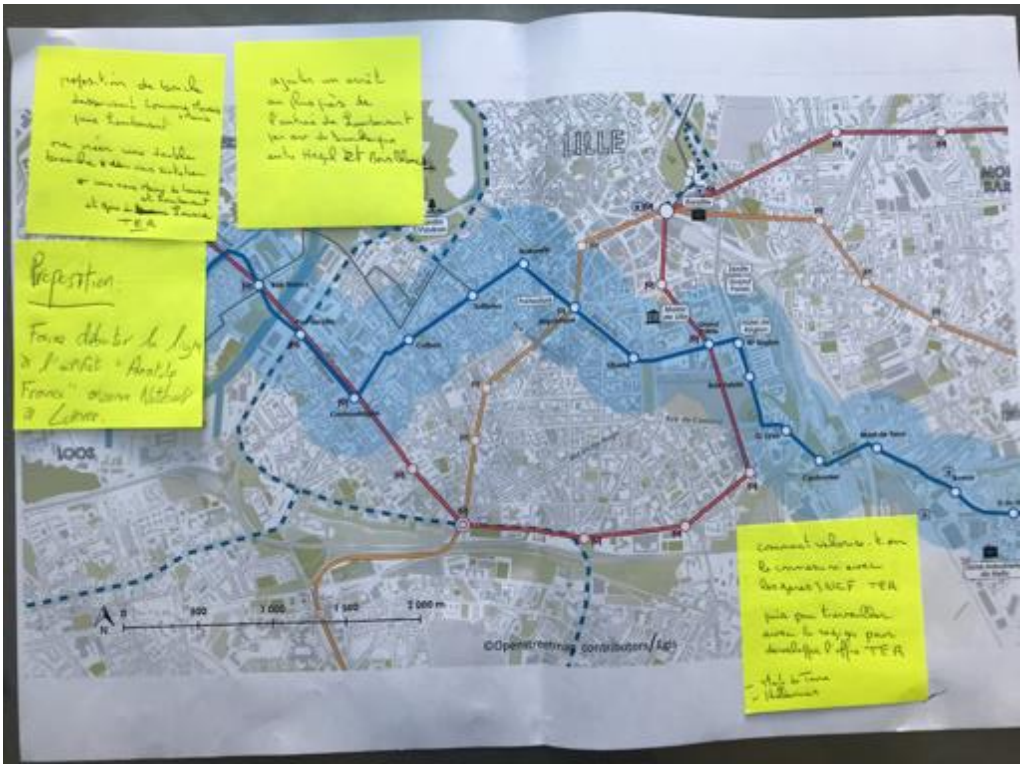
1) Contributions par groupe

Groupe 1 :



Groupe 2 :


Atelier BHNS Lille Lomme - Intégralité du tracé
Avantages
Inconvénients


LILLE
Proposition
©OpenStreetMap contributors

Projets de nouvelles lignes de transports
Mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport

Atelier Participatif
Tramway pôle métropolitain Roubaix - Tourcoing
Secteur Roubaix/ Hem

I. Informations pratiques

L'atelier participatif s'est déroulé à l'Hôtel de Ville de Roubaix, le lundi 21 mars 2022 de 18h à 20h.

L'atelier participatif a permis de revenir sur la présentation générale du projet de tramway du pôle métropolitain Roubaix - Tourcoing et de présenter de manière plus précise les tracés de références et les variantes proposées à la concertation sur le secteur Roubaix/ Hem.

Un temps de travail collectif a été proposé aux participants.

25 personnes étaient présentes.

Les échanges étaient animés par **Simon MAZAJCZYK, AMO concertation de la MEL, Agence Eker**. Les deux garants de la concertation, **Christophe BACHOLLE** et **Jean-Claude RUYSSCHAERT** étaient présents.

II. Accueil des participants

L'animateur accueille les participants et présente le déroulé de l'atelier. Cet atelier participatif porte sur la concertation préalable au projet du tramway du pôle métropolitain Roubaix- Tourcoing, dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) de la Métropole Européenne de Lille (MEL).

Alexandre GARGIN, adjoint au maire de Roubaix et Francis VERCAMER, maire de Hem souhaitent la bienvenue aux participants et espèrent qu'un maximum d'avis seront émis au cours de l'atelier. **Francis VERCAMER** précise que cela fait maintenant 40 ans que le pôle attend l'aménagement d'un transport en commun lourd. La ville souhaite s'investir dans la décongestion de la circulation automobile et dans la lutte contre la pollution atmosphérique pour permettre des effets durables sur la circulation douce et rapide des citoyens. Les élus insistent sur le maillage complet des transports. Ils rappellent que les projets de mobilité de grande envergure nécessitent évidemment une période de travaux importante, l'atelier de ce soir est également l'occasion de parler de ces sujets. En effet, les avis et les conseils des citoyens permettront le bon déroulement de l'aménagement du tramway.

Simon MAZAJCZYK explique que l'atelier s'organise en deux temps, d'abord une présentation focalisée sur le secteur de Roubaix et Hem puis un temps collectif pour réfléchir entre usagers et habitants des avantages et des inconvénients des tracés proposés et de leurs variantes.

L'animateur rappelle également le cadre général de la concertation qui se déroule du 21 février au 5 avril. La concertation concerne quatre projets de transports en commun : deux lignes de tramway et deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

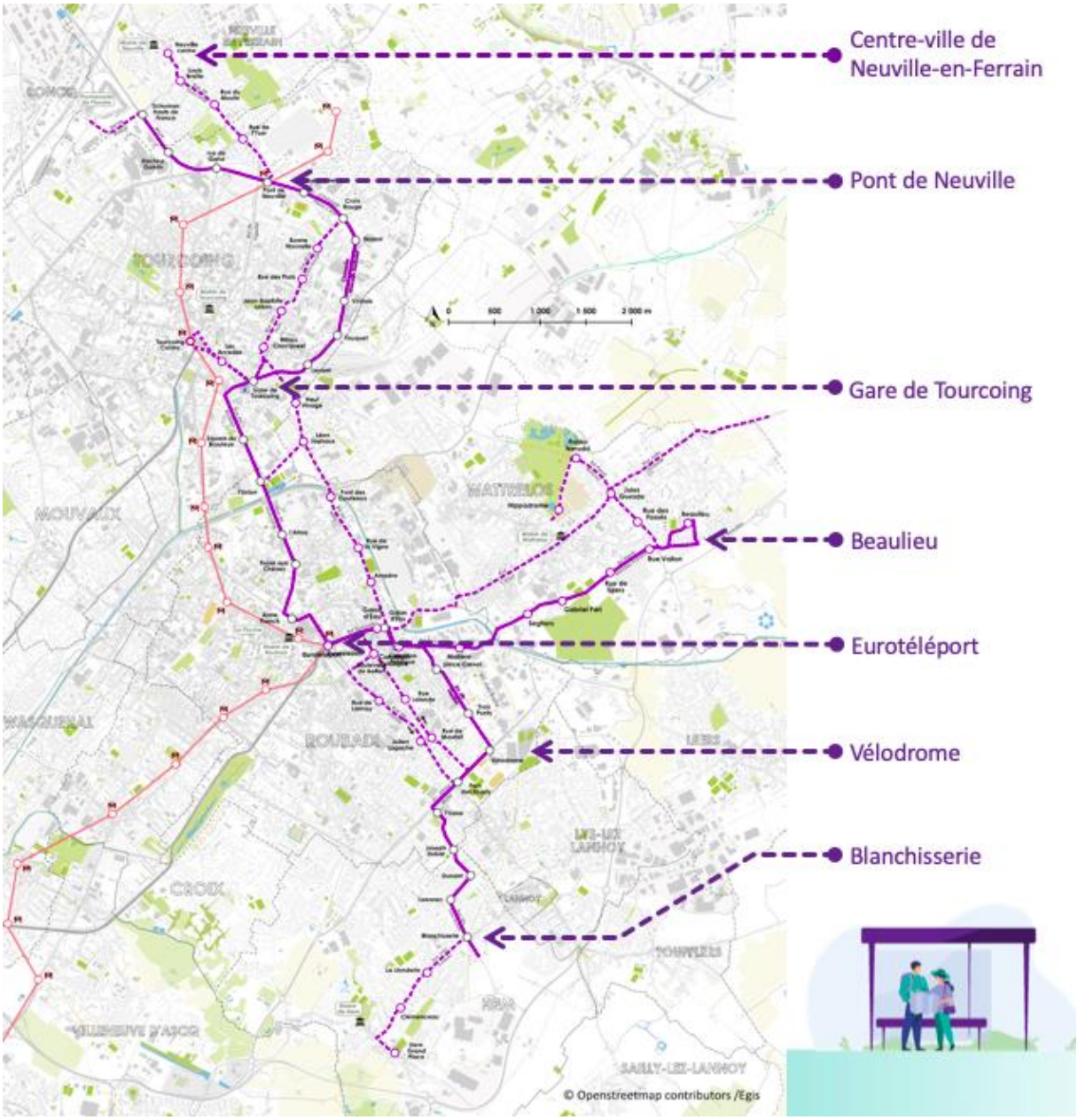
III. Présentation du projet et du secteur Roubaix/ Hem

Ludwig MAUDRICH, chef de projet à la Métropole Européenne de Lille, débute l'atelier par la présentation du secteur Roubaix/ Hem et précise qu'au-delà d'un projet de mobilité, l'aménagement d'un tramway permet la requalification urbaine des quartiers traversés. Il s'agit également d'un projet social, urbain et environnemental.

Le projet de mobilité du tramway métropolitain du pôle Roubaix Tourcoing propose un maillage du territoire et de nombreuses interconnexions des transports en commun à l'échelle de la Métropole Européenne de Lille.

Le projet s'articule autour de trois axes :

- un axe nord-sud de Neuville en Ferrain à Hem
- un axe ouest- est de Roubaix à Wattrelos
- la prolongation du Mongy à la gare de Tourcoing



1) Secteur de la gare de Tourcoing jusqu'au centre-ville de Roubaix à Eurotéléport

Le tracé de référence emprunte la rue de Roubaix et poursuit avenue Lefrançois, rues de Roubaix, des Retrouvailles, de Tourcoing, avenue de la Fosse aux Chênes, Nations Unies, rue Jean Monnet et place de la Liberté.

Ce tracé permet l'accompagnement des projets de redynamisation du centre-ville de Roubaix et de créer une desserte de proximité entre la gare de Tourcoing, l'Union et Eurotéléport, via les zones urbaines denses. Il est précisé que sur certains secteurs la largeur est limitée (13 à 14 m) mais des opportunités d'élargissement sont inscrites au PLU (rue de Tourcoing notamment).

Pour ce secteur deux variantes sont proposées :

- Une variante par les boulevards Léon Jouhaux, des Couteaux, de Metz et de Strasbourg (desserte quartiers du Tilleul et des villas). Ce tracé est plutôt sinueux à proximité de la gare et nécessite la reprise du pont des Tilleuls. De plus, le traitement du trafic automobile est complexe (16 000 voitures/ jour sur le secteur) et l'emprunt du pont mobile des Couteaux fait courir un risque sur la régularité et la fiabilité du fonctionnement du tramway.
- Une variante par les boulevards Léon Jouhaux et la rue de l'Union. Ce tracé est plus sinueux et complexe dans la traversée du faisceau ferroviaire à Tourcoing mais permet la desserte des quartiers du Tilleul et des Villas. Il s'agit d'un tracé plus long nécessitant un surcoût pour le projet.

2) Secteur Eurotéléport - Hauts-Champs

Le tracé de référence passe par la place Carnot et l'avenue de Verdun, ainsi le nombre d'habitants directement desservis est important et l'insertion dans la voirie est adaptée. Sur certains tronçons des élargissements inscrits au PLU seront nécessaires (rue Soult) avec quelques secteurs plus contraints (rue Lannes de 12 m de large et dans une moindre mesure le boulevard Beaurepaire avec une largeur de 20 m).

La variante propose des tracés dissociés compte tenu des voiries peu larges, de 11 à 12 m, avec une circulation quotidienne de 6 à 8 000 véhicules sur chacun des axes. De plus, les besoins de stationnement pour les résidents et les commerçants sont importants sur ce secteur. Des itinéraires du tramway disjoints sont plutôt défavorables à l'identification et l'image de l'axe de transports et présentent un risque sur les performances du futur mode du fait d'une vitesse limitée par la densité des usages.

3) Secteur Hauts-Champs - Hem

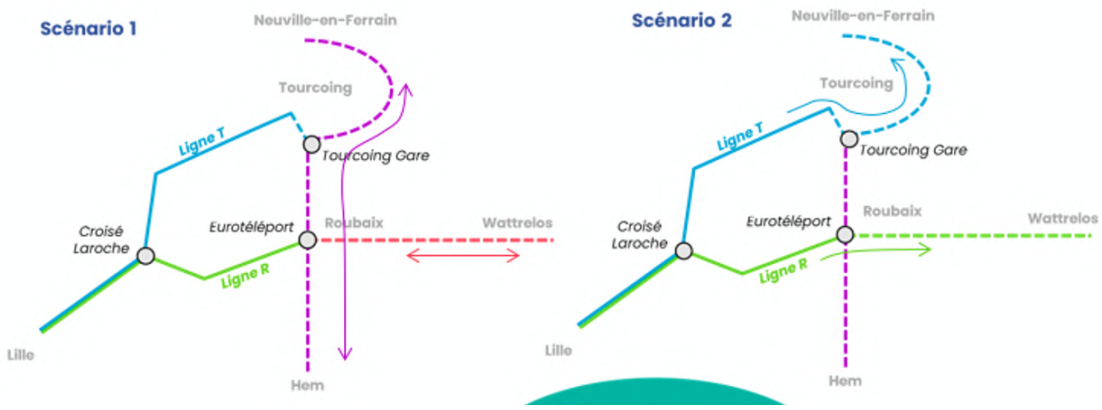
Un tracé de référence passant par avenue Motte, rues Michelet et Trois Fermes. Ce tracé permet la desserte d'un grand nombre d'habitants et d'équipements majeurs : le Vélodrome, le Parc des sports, le lycée Van Der Meersch et l'Usine à Roubaix. De plus, la voirie est compatible avec l'insertion d'un tramway dans le respect des fonctions actuelles de l'espace public. En effet, les rues sont larges et des sites propres pour les bus sont déjà existants.

La variante proposant la prolongation de la ligne vers le centre-ville de Hem permet le lien fort entre les quartiers de Hem et les grands équipements (centre culturel Le Zéphyr notamment) du pôle Roubaix/ Tourcoing en plus de desservir les quartiers internes à la commune de Hem. Toutefois, l'insertion du tramway est délicate sur l'axe le plus direct.

Dans le secteur Roubaix - Hem, certaines sections présentent des gabarits restreints. Ludwig Maudrich indique que l'insertion du tramway pose la question de la priorité des usages et de l'insertion urbaine.

4) Scénarios d'exploitation

Plusieurs propositions sont présentées en matière d'exploitation du futur tramway.



V. Temps de travail collectif

Simon MAZAJCZYK présente l'exercice proposé aux participants afin de partager leurs contributions : deux niveaux de participation sont demandés, un premier travail consiste à identifier collectivement les avantages et les inconvénients des variantes présentées et du tracé de référence puis un second travail permet l'identification de points spécifiques d'attention ou d'opportunité pour le territoire à prendre en compte dans le projet. Les participants travaillent en sous-groupes avant un temps de partage collectif.

Les points de vigilance du temps collectif sont partagés par Simon MAZAJCZYK à l'ensemble du groupe :

- Des regrets sur la non-desserte de l'aéroport
- Une vigilance est portée sur la place et la sécurité des vélos et des piétons dans l'espace public
- Une remarque est formulée à propos du nom du projet qui devrait être selon les participants plus significatif pour les habitants du secteur. Il est notamment indiqué que les habitants de Hem doivent percevoir l'intérêt du projet pour rejoindre Lille et non pas uniquement une liaison Hem-Neuville-en-Ferrain.
- Des inquiétudes sont partagées sur le raccordement entre les nouveaux quartiers de Roubaix au tram et le manque éventuel de P+R au nord du projet
- Un passage pour piétons est souhaité rue de Tourcoing
- Un participant juge le trafic trop faible à Wattrelos pour insérer le tramway dans ce secteur.
- Un participant remarque les ruptures de vitesse avec des virages serrés du tracé de référence et préconise à la place l'emprunt des anciennes voies ferrées à l'Est de Roubaix pour atteindre une vitesse performante et aménager un grand linéaire de mobilités douces

- Des regrets sur la possibilité de nouveau travaux sur l'avenue de Verdun qui a été refaite récemment

Des interrogations :

- Est-ce que des tunnels ou des stations souterraines seront aménagés dans le cadre du projet ? La MEL indique que le tracé et les stations ne seront pas souterrains. Un tracé souterrain est beaucoup plus coûteux. Les besoins estimés justifient un mode tramway et non un mode métro. Le choix du mode tramway a également une vision urbaine de requalification des espaces publics.

Restitution des réflexions par groupe de travail :

Groupe 1 :

Le groupe 1 remarque dans un premier temps les opportunités du projet global qui permet une réelle alternative à la voiture et donc la réduction de la pollution et des nuisances sonores.

De plus, le groupe remarque qu'une partie du futur itinéraire reprend le trajet de la liane 8, ce qui améliorera la rapidité et la fiabilité du parcours. Ensuite, le groupe a surtout réfléchi collectivement sur le secteur spécifique de Hem et a distingué de nombreux avantages :

- la desserte d'équipements structurants (maison de retraite, commerces, marché)
- l'utilisation réduite de la voiture dans le centre de la commune (liaison du nord et du sud de la ville)
- l'amélioration de la qualité de l'air avec moins de véhicules dans la rue Jules Guesde
- la modernisation de la voirie et des trottoirs
- la baisse du nombre de bus dans les rues du centre-ville

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.

Groupe 2 :

Le groupe 2 indique que le tracé de référence rue de Roubaix et rue de Tourcoing facilite l'accès aux commerces mais que la question du stationnement et des parkings relais est essentielle tout le long du tracé.

De plus, le tracé dissocié semble plus adapté et plus rapide mais les rues traversées sont étroites et impliquent donc de forts impacts sur les plans de circulation et de stationnement.

Enfin, le groupe se demande pourquoi un axe plus direct pour relier Lille n'a pas été envisagé.

Groupe 3 :

Le groupe 3 a plutôt formulé des contributions à l'échelle globale du projet et indique de fortes inquiétudes à propos de l'impact sur le stationnement et sur la circulation automobile. Toutefois, des souhaits et des avantages ont été également partagés :

- la variante nord est intéressante pour desservir les habitants éloignés de la station de métro

- le tracé rue des Trois Ponts privilégie les commerçants tout en prenant en compte les espaces de livraison et permet de désenclaver le quartier
- l'occasion de développer des cheminements doux vers les stations de tramway et d'apaiser les espaces est soulignée
- la nécessité de penser à l'installation de P+R le long du tracé est un point partagé par le groupe
- le projet facilite le déplacement des jeunes pour les équipements culturels

En complément, les membres du groupe 3 ont indiqué qu'ils apprécieraient que le nom des futures stations puissent faire l'objet de concours ouverts aux citoyens.

Pour conclure, un participant fait part de son expérience à Wattrelos suite à l'insertion récente de nouveaux bus. La question du rapport de force entre les habitants et les grandes enseignes pour le choix de l'emplacement des stations notamment, est soulevée.

Groupe 4 :

Le groupe remarque que le tracé de référence via rue de Tourcoing et rue de Roubaix possède de nombreux avantages, comme l'accompagnement à la rénovation des quartiers et l'apaisement du trafic sur ces axes très empruntés. Toutefois, les participants précisent que le tracé se situe proche du métro et que les axes empruntés sont très étroits. Un point de vigilance spécifique sur l'intérêt de la desserte du quartier de l'Alma est formulé.

Dans un deuxième temps, la variante vers l'Est implique un rebroussement vers Eurotéléport et une desserte de quartiers moins denses.

Des inquiétudes sont partagées quant à l'impact sur la circulation automobile rue de l'Union.

Enfin, selon le groupe le tracé de référence empruntant la place Carnot présente un grand avantage, celui de disposer déjà des infrastructures en site propre, ce qui représente également un point faible pour certains participants qui soulignent que le projet ne permettrait alors pas l'arrivée de nouveaux secteurs en site propre.

VI. Conclusion

Jean-Claude RUYSSCHAERT, garant de la concertation, remercie les participants pour la richesse des débats et rappelle que les garants ne se prononcent pas sur le fond du projet de tramway mais garantissent le bon déroulement de la concertation. Il précise qu'à l'issue de la concertation, les garants disposent d'un mois pour rédiger le bilan de la concertation, à la suite duquel le maître d'ouvrage devra rendre une décision au regard des arguments et de la participation du public.

Élodie DESRY, directrice générale adjointe en charge du SDIT Métropole Européenne de Lille, remercie la salle pour les échanges et la qualité des contributions proposées.

Elle précise que le projet de tramway sera entièrement aérien pour permettre une desserte plus locale efficace et participer à la requalification urbaine des zones traversées.

Concernant le nom des futures stations, Élodie DESRY précise qu'ils ne sont pas définitifs tout comme le nom des lignes dans leur ensemble.

A chaud, Élodie DESRY remarque que se dessine un consensus à propos des avantages du tracé de référence avec notamment la desserte de quartiers denses, la réutilisation du tracé de la liane existante, mais que des craintes sont à prendre en compte, notamment sur l'insertion du tramway sur les axes étroits, la sécurité des traversées piétonnes et cyclistes tout comme la future circulation ou encore le futur stationnement des automobilistes tout au long du tracé.

Il est noté que sur Hem, les contributions sont à l'unanimité en faveur de la prolongation de la ligne vers le centre-ville.

Enfin, Élodie DESRY répond aux inquiétudes concernant les vibrations du tramway et le manque de stationnement. D'abord en termes de bruit, elle précise que le bruit d'un tramway est équivalent à environ trois voitures. Concernant les vibrations , une pose sur dalles flottantes sera installée lorsque l'infrastructure est située à proximité des façade afin de limiter la transmission de vibrations par le sol. Enfin, quant aux P+R, une réflexion à l'échelle du réseau sera menée, afin de proposer des solutions pertinentes aux automobilistes.

Pour terminer, **Élodie DESRY** rappelle les prochaines étapes. La concertation s'acheve le 5 avril, la MEL envisage de partager les premiers résultats des contributions lors du conseil métropolitain de juin. Ce calendrier permettra de finaliser les études de faisabilité pour approfondir finement le programme de projet. La période d'enquête publique est envisagée à l'horizon 2024-2025 pour ensuite obtenir le décret d'utilité publique, nécessaire au début des travaux.

Projets de nouvelles lignes de transports
Mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport

Atelier Participatif – Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Villeneuve d'Ascq/ Marcq-en-Barœul

Secteur Marcq-en-Barœul – La Madeleine – Saint-André-Lez-Lille

I. Informations pratiques

L'atelier participatif s'est déroulé, dans la salle polyvalente de Marcq-en-Barœul, le mardi 22 mars 2022 de 18h à 20h.

L'atelier participatif a permis de revenir sur la présentation générale du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et de présenter de manière plus précise le tracé de référence et ses aménagements proposés à la concertation, sur le secteur Marcq-en-Barœul, La Madeleine et Saint-André-Lez-Lille.

Un temps de travail collectif a été proposé aux participants, 9 personnes étaient présentes.

Les échanges étaient animés par Simon MAZAJCZYK, AMO concertation de la MEL, Agence Eker.

II. Accueil des participants

L'animateur accueille les participants et présente le déroulé de l'atelier. Cet atelier participatif porte sur la concertation préalable au projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Marcq-en-Barœul / Villeneuve d'Ascq, dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) de la Métropole Européenne de Lille (MEL).

L'atelier s'inscrit dans la continuité des temps de la concertation, après la réunion d'ouverture fin du mois de février, une réunion publique propre à chacun des projets de tramway et de BHNS a été organisée pour le public et désormais des ateliers par secteur.

Il s'agit donc aujourd'hui d'un rendez-vous d'une autre nature, qui fait appel à la participation du public sur des points précis du projet, à propos de l'insertion du futur transport en commun, du traitement des espaces publics ou encore du signalement de points d'attention ou de priorités selon les secteurs.

L'atelier se déroule en deux temps, une présentation succincte du projet global et un discours détaillé sur le tracé du secteur, puis un temps d'échange collectif.

III. Présentation du projet et du secteur Marcq-en-Baroeul/ Saint-André-lez-Lille

1) Les caractéristiques du projet

Lorrain DEFFONTAINES, chef de projet à la Métropole Européenne de Lille, recontextualise rapidement le projet dans le cadre du SDIT (50 km de tramway et 25 km de Bus à Haut Niveau de Service) et rappelle le périmètre de la concertation. Ici le projet de BHNS a pour ambition de relier la commune de Villeneuve d'Ascq (voire Lezennes pour la variante) jusqu'à Saint-André-Lez-Lille.

Ce BHNS constitue d'abord d'un projet d'intermodalité entre les différents projets du SDIT et les réseaux de transports existants. En effet, il vient créer une desserte en rocade qui croise les deux lignes de tramway et deux lignes de métro existantes.

Au-delà d'un projet de mobilité, il s'agit également d'un projet social car l'enjeu est de diminuer la dépendance à la voiture ou encore d'offrir une meilleure desserte aux quartiers de la politique de la ville. Dans le même temps, une grande attention est portée sur le volet environnemental avec pour ambition de réduire les nuisances (pollution) et d'agir collectivement contre le réchauffement climatique. Enfin, Lorrain DEFFONTAINES explique que le projet de BHNS défend une ambition de qualité urbaine. En effet, les axes développés dans le cadre du projet seront l'occasion de repenser les usages des rues et de permettre une forme d'apaisement des espaces publics (végétalisation, meilleure circulation pour les modes doux cycles et piétons).

La ligne de BHNS qui relie donc à minima Villeneuve d'Ascq jusqu'à Saint- André-Lez-Lille a un certain nombre de caractéristiques :

- **Un enjeu d'interconnexion très fort** : avec le futur tramway du pôle lillois, avec le Mongy existant à Clémenceau Hippodrome à Marcq-en-Barœul, avec la station Fort de Mons du métro 2 et la connexion au centre-ville de Villeneuve d'Ascq avec la ligne de métro 1 et l'autre ligne de BHNS au Stade Pierre Mauroy.

- **Un bassin de mobilité non négligeable**. Le tracé de BHNS s'inscrit sur un linéaire drainant plus de 25 000 déplacements quotidiens, ce qui correspond à une desserte de 50 000 habitants et 35 000 emplois.

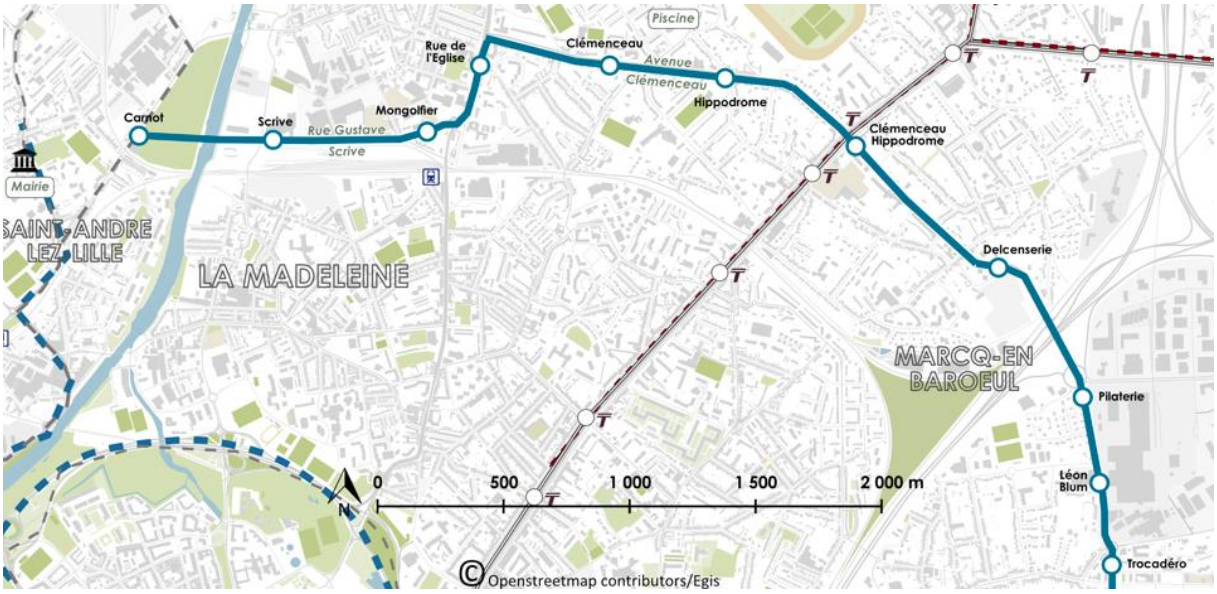
2) Le tracé

La future ligne de BHNS représente un linéaire de plus de 10 km desservant 22 stations dont les localisations précises n'ont pas été choisies définitivement.

Détail du tracé du Sud au Nord :

Un début de ligne qui se fait au Stade Pierre Mauroy mais potentiellement depuis la zone d'activité du Hellu afin de proposer une desserte Sud de la commune de Lezennes (cette option de prolongation fait l'objet d'une variante présentée à la concertation). Le BHNS remonte ensuite vers Villeneuve d'Ascq jusqu'à l'Hôtel de Ville, la rue verte, le boulevard de Valmy et l'ensemble du boulevard de l'Ouest jusqu'à la station Fort de Mons. Après la desserte du centre-ville de Mons-en-Baroeul par le boulevard Adenauer et l'avenue Marc Sangnier, la ligne se dirige vers Marcq-en Baroeul.

La première desserte de la commune de Marcq-en-Baoreul relie le secteur de la Pilaterie. Ensuite, le passage de la ligne à côté de la rocade, débouche sur le boulevard Clémenceau et permet une connexion avec le Mongy au niveau de l'arrêt Clémenceau Hippodrome. Le BHNS continue ensuite son itinéraire par la rue Nationale et la rue Gustave Scrive. Enfin, un ouvrage d'art permettant au BHNS de traverser la Deûle pour rejoindre la commune de Saint-André et ainsi la connexion avec le futur tramway, sera construit.



3) **Le haut niveau de service**

Le BHNS a pour ambition d'être « un tramway sur pneus » avec une infrastructure et un matériel roulant robustes, des stations particulièrement visibles et accueillantes (service de billettique, information voyageurs) et des conditions d'exploitation et de vitesses commerciales performantes.

Les conditions d'exploitation performantes se traduisent d'abord par une priorité aux carrefours (il s'agit d'un point non négligeable qui diminue jusqu'à 25% la durée du temps de parcours et contribue à une baisse sensible des aléas) et une fréquence de passage élevée (environ toutes les 10 minutes).
Ensuite, des voies dédiées sur une majorité du tronçon permettront une réduction des aléas et le maintien d'une vitesse élevée.
Les stations doivent être visibles afin que demain l'usager du BHNS puisse avoir les mêmes réflexes qu'un usager de tramway. Les conditions d'accessibilité aux stations sont améliorées et notamment pour les personnes à mobilité réduite.

Enfin, le matériel roulant répond à des critères environnementaux et d'esthétisme, le design contribue en effet à l'attractivité du mode BHNS.

Pour finir, le développement de l'infrastructure est l'opportunité de requalifier les espaces traversés, de repenser le partage des usages et l'apport du végétal le long des axes. Ces aménagements permettent l'amélioration du cadre de vie, du confort et de la sécurité des modes actifs.

IV. Temps de travail collectif

Simon MAZAJCZYK, AMO concertation de la MEL, Agence Eker, présente le format de l'atelier, une discussion avec les personnes du public et les intervenants est établie, les élus de la commune sont d'abord en écoute, puis prennent également part aux échanges.

Élodie DESRY, directrice générale adjointe en charge du SDIT Métropole Européenne de Lille, débute les échanges et rebondit sur la remarque du participant vivant dans le quartier Clémenceau et s'interrogeant sur l'insertion du BHNS sur ce boulevard. Elle précise que des premières études ont été réalisées et qu'elles ont démontré que le boulevard était assez large pour accueillir ce nouveau transport. L'aménagement précis fera l'objet des études à venir afin de définir le partage des usages pour garantir la performance du transport, offrir des liaisons cycles et piétonnes sécurisées et confirmer la place du végétal. L'atelier de ce soir est donc adéquat pour évoquer ces sujets, récolter les souhaits du public et proposer des solutions de manière collective.

Laurent ROUSSEAU, Egis, AMO études de faisabilité, complète en expliquant qu'il existe plusieurs outils afin de garantir la performance du transport en commun, l'outil du site propre ou encore l'outil de la régulation par feux. L'objectif est d'amener le bus le plus rapidement possible aux carrefours afin qu'il puisse jouer de sa priorité. À ce jour, l'insertion précise n'est pas encore décidée. Plusieurs scénarios seront imaginés et proposés aux élus afin de décider collectivement du scénario le plus acceptable et le plus souhaitable.

Laurent ROUSSEAU précise qu'un bus mesure entre 2m60 et 2m80 de large et qu'il est alors possible de réserver des axes double sens de 7 mètres en courbe et de 6,50 mètres de largeur en ligne droite Le boulevard Clémenceau ne sera pas en sens unique et les espaces réservés aux cyclistes et aux piétons feront l'objet de priorités.

Lorrain DEFFONTAINES, ajoute que le boulevard Clémenceau est plutôt large et que donc plusieurs réflexions sont possibles en combinant à la fois mobilité piétonne, cycliste, bandes végétales et sites propres.

- Un participant, habitant du quartier Clémenceau s'inquiète également des aménagements prévus pour le bus entre la place de la Pilaterie, l'avenue République et l'avenue Nationale et souhaite avoir plus de précisions sur le devenir des places de stationnement.
- Les participants s'inquiètent de la gestion des flux de l'Hippodrome les jours de manifestations.

Laurent ROUSSEAU, répond dans un premier temps à propos du stationnement. En effet, sur certains points durs du tracé, des places de stationnement seront très certainement supprimées, mais cela se fera suite à des études de besoins très localisées afin de ne pas perturber à une échelle élargie la circulation et le stationnement. De plus, le haut niveau de service envisagé est notamment pensé pour inciter le report modal et réduire le nombre de voitures dans la métropole et *in fine*, réduire le besoin en stationnement. Le principal enjeu du futur réseau est en effet, de convaincre des automobilistes d'utiliser les transports en commun au regard de l'attractivité du mode.

Pour répondre au sujet des flux de l'Hippodrome, **Laurent ROUSSEAU** prend l'exemple du stade de France et de son parking de 5000 places seulement, le réseau de transport en commun structurant permet de gérer les flux de spectateurs. Il rappelle que par rapport à la corolle 3, la fréquence sera doublée.

- Une participante demande si la tarification des transports va évoluer, elle pense notamment à des tickets collectifs afin de proposer une alternative intéressante à une famille utilisant la voiture. Selon elle, les billets unitaires sont très élevés et ne permettent pas de rivaliser avec la voiture pour passer un après-midi à Lille par exemple. Elle remarque que cet aspect tarifaire est important pour inciter les gens à changer leurs habitudes.

Élodie DESRY, explique qu'il est aussi envisageable que l'effet inverse se produise, la voiture et le carburant devenant de plus en plus chers les transports en commun ont un avantage comparatif de plus en plus fort. Elle rappelle par ailleurs que la MEL a rendu gratuit les transports en commun pour les moins de 18 ans depuis le 1er janvier 2022 et qu'est également pratiqué une tarification sociale.

Élodie DESRY, revient ensuite sur l'insertion du bus boulevard Clémenceau et rappelle bien que tout est à construire, l'atelier est justement l'occasion d'imaginer collectivement des scénarios souhaitables et de déterminer des priorités.

Laurent ROUSSEAU, explique que la priorité aux carrefours permet d'élever la vitesse de circulation à 20 km/h comparé à une vitesse de 18 km/h en centre-ville. Ensuite, les éléments sur les sites propres ne sont pas arrêtés, des échanges avec les citoyens et les élus vont être primordiaux pendant les études de faisabilité et études techniques, notamment pour affiner les questions d'insertion précise sur ces secteurs.

Bernard Gérard, maire de Marcq-en-Baroeul, explique que s'il ne faut pas oublier la place des automobilistes dans le projet, la circulation de demain ne sera pas la même qu'aujourd'hui et qu'il faut anticiper ces évolutions. L'enjeu est considérable au regard de la crise de l'énergie et la crise climatique, il est donc nécessaire de faire des choix et des concessions.

M. Gérard ajoute qu'il serait pertinent de présenter au public les raisons d'être de cette ligne : son potentiel de fréquentation et la manière dont elle a été imaginée. Il rappelle la grande demande de liaison des marcquois vers les gares de Lille et que 21 000 personnes viennent chaque jour des gares, pour travailler à Marcq-en-Barœul.

Enfin, il explique que l'enjeu est également de concilier les usages de tous, stationnement, besoin de prises électriques pour les recharges de voitures électriques. Il dit attendre que la MEL présente différents scénarios d'aménagement, notamment sur le boulevard Clémenceau avec différents niveaux d'ambitions en termes de requalification.

Laurent ROUSSEAU, explique que parmi les quatre projets présentés dans le cadre de cette concertation, cette ligne de BHNS est celle avec le plus d'interconnexions et qu'à l'horizon de 10 ou 15 ans beaucoup de perspectives sont envisageables. Il s'agit d'étendre l'attractivité du BHNS pour obtenir un effet de réseau. Le taux de correspondance important permet d'accompagner le changement des pratiques, la ligne transversale marcquoise prend alors tout son sens dans cette logique. Les études montrent qu'il y a un réel besoin de déplacements en rocade, tout autour de Lille. L'enjeu est alors de renforcer toutes les lignes en rocade sans passer systématiquement par Lille centre. Il y a aujourd'hui des lignes de bus faisant ces itinéraires mais les usagers ne répondent pas à l'appel, il faut provoquer la fréquentation en proposant des modes attractifs et performants.

Élodie DESRY, complète et explique que les bus ont malheureusement une moins bonne image, le but du BHNS est alors de combler cet écart en proposant des services équivalents au tramway et provoquer l'envie des usagers notamment par la fréquence et la régularité de ces nouvelles lignes. Les stations visibles et accueillantes dans l'espaces public sont notamment de bons outils pour encourager de nouvelles pratiques de mobilité.

Les prochaines étapes de la concertation consistent à entrer plus finement dans le niveau de détail du projet et à travailler très précisément sur les insertions du mode, toutefois toutes les questions doivent être posées dès maintenant afin de pouvoir les prendre en compte et ouvrir le champ des possibles pour l'aménagement de chacun des axes.

- **Bernard Gérard, maire de Marcq-en-Baroeul,** remarque qu'en effet, le boulevard Clémenceau est un sujet délicat car il s'agit d'une belle avenue combinant de nombreux usages. Le projet traversera la commune et donc il est essentiel de prendre en considération les inquiétudes locales des habitants comme le stationnement ou les déplacements piétons.

- Un participant suggère un scénario de partage des voies, avec l'utilisation des sites propres uniquement aux heures de pointe, le matin et le soir, avec éventuellement un système de radar destiné aux automobilistes.

Laurent ROUSSEAU, explique que cela peut être un scénario intéressant, des tests ont été menés à Nantes. Il s'agit d'une vraie question à étudier mais qui est très difficile à mettre en place.

Lorrain DEFFONTAINES, indique que les performances du BHNS et du tramway sont identiques, la principale différence se fait au niveau des capacités voyageurs. Le choix du mode se fait en fonction des études de demande et de fréquentation potentielle.

- Plusieurs participants soulignent que le terme de BHNS est peu parlant et peu attractif pour le grand public.

Laurent ROUSSEAU, reconnaît qu'il y a un problème de sémantique, le BHNS ne reflète pas la réalité du mode, qui devrait plutôt s'appeler un tramway sur roues. La démarche pédagogique expliquant concrètement le haut niveau de service est donc primordiale.

- **Bernard Gérard, maire de Marcq-en-Baroeul,** exprime ses questionnements et souhaite avoir plus de précisions sur la manière dont les usagers seront amenés à rejoindre les stations. De plus, il est important de prendre en compte une vision métropolitaine afin de concilier les différents échelons et bassins de vie tout en prenant compte l'intérêt des habitants.

Élodie DESRY, explique que la ligne de BHNS est imaginée pour relier des points et faciliter les interconnexions entre modes de transport, elle n'est pas dédiée en priorité à rejoindre les deux terminus en utilisant l'ensemble de la ligne. Il s'agit d'une ligne permettant une desserte locale avant ou après l'emprunt d'un mode plus rapide comme le tramway ou le métro. L'enjeu d'intermodalité est très important notamment pour la liaison avec le Mongy et le métro à Fort de Mons.

V. Conclusion

Élodie DESRY, remercie les participants pour leurs contributions et leurs questions. Elle rappelle le calendrier de la concertation qui se termine le 5 avril avec la réunion de clôture. D'ici là la plateforme de la MEL en ligne reste ouverte et accessible à tous afin d'ajouter des avis et contributions.

Elle précise que la MEL ambitionne dès le conseil métropolitain de juin de partager les premiers ressentis de la concertation afin de pouvoir poursuivre avec les prochaines grandes étapes : les enquêtes publiques et l'obtention du décret d'utilité publique pour envisager une mise en service progressive des différents projets d'ici le milieu d'année 2028.

Elle termine en insistant sur le fait que cette première période de concertation s'achève en avril mais qu'il ne s'agit que d'une première étape qui vient très en amont du projet et qui sera complétée par d'autres temps de dialogue avec le territoire.

Projets de nouvelles lignes de transports
Mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport

Atelier Participatif
Tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne
Secteur Sud (Wattignies, Faches-Thumesnil, Templemars, Seclin, Noyelles-lès-Seclin)

I. Informations pratiques

L'atelier participatif s'est déroulé, dans le centre culturel Robert Delefosse, à Wattignies, **le mercredi 23 mars 2022 de 18h à 20h.**

L'atelier participatif a permis de revenir sur la présentation générale du projet de tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne et de présenter de manière plus précise les tracés de références et variantes proposées à la concertation, sur le secteur sud du tracé. Un temps de travail collectif a été proposé aux participants.

20 personnes étaient présentes, dont une majorité d'habitants de Wattignies et plusieurs habitants de Seclin et Templemars.

Les échanges étaient animés par Simon MAZAJCZYK, AMO concertation de la MEL, Agence Eker.

Christophe BACHOLLE, garant de la concertation était présent.

II. Accueil des participants

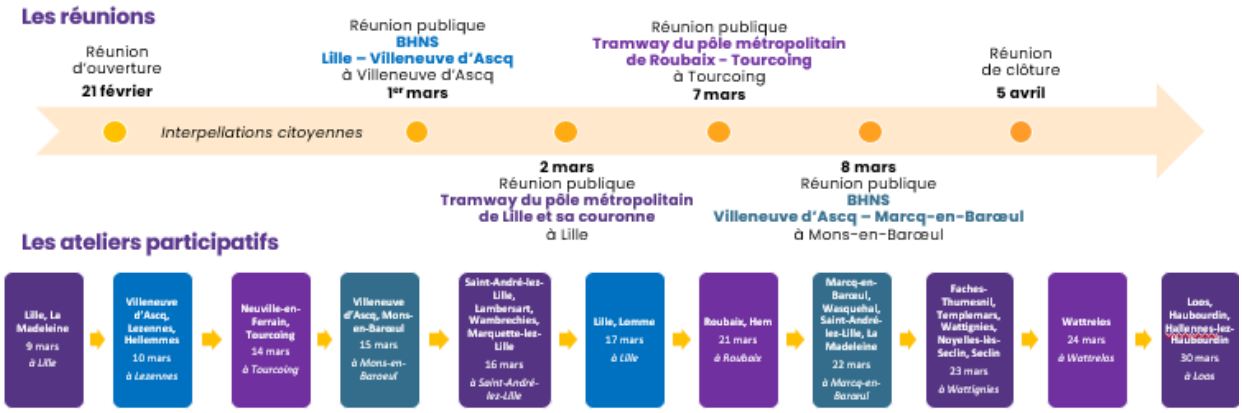
L'animateur présente le déroulé de l'atelier. Cet atelier participatif porte sur la concertation préalable au projet du tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne, dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) de la Métropole Européenne de Lille (MEL).

Quatre projets de nouvelles lignes de transport sont présentés simultanément à la concertation :

- Le tramway du pôle métropolitain de Roubaix – Tourcoing
- Le tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne
- Le Bus à Haut Niveau de Service Lille – Villeneuve d'Ascq
- Le Bus à Haut Niveau de Service Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul

La concertation se déroule, pour une durée de six semaines, du 21 février au 5 avril 2022.

- **Le calendrier de la concertation**



- **Le site internet de la concertation** : participation.lillemetropole.fr

Il permet au public de déposer avis et contributions. Ces dernières sont importantes car elles nourrissent les études de conception et permettent de donner des bases solides et partagées au projet.

L'objectif de ces temps d'atelier est de présenter plus précisément le projet sur le secteur concerné et de permettre un travail collectif des participants afin de faire émerger des avis, questions et contributions.

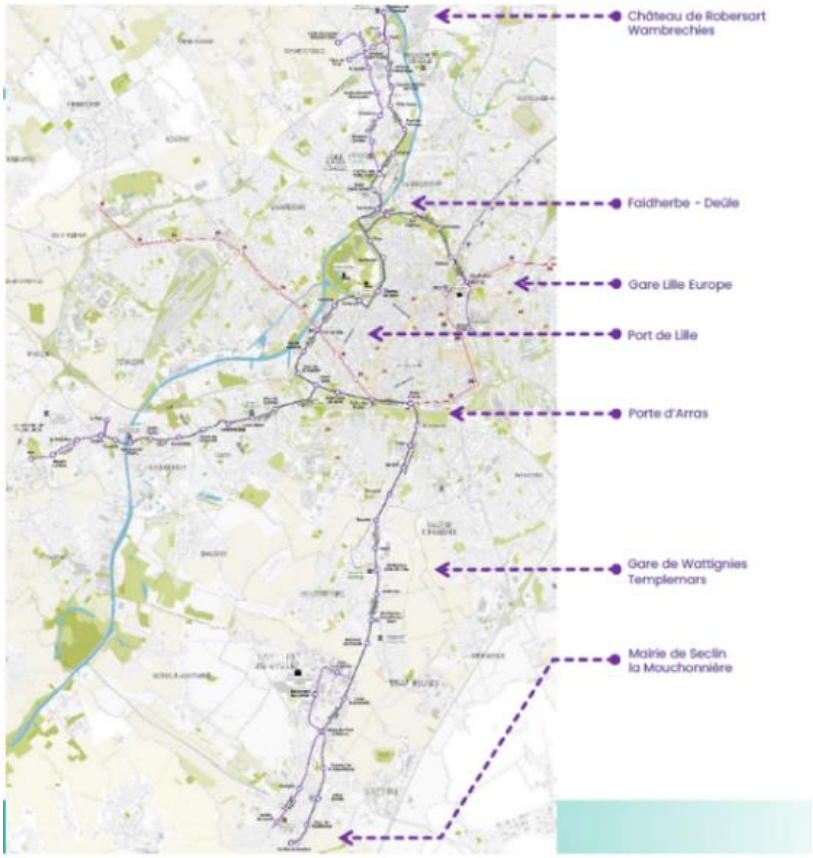
III. Présentation du projet et du secteur

Cédric DANOS, chef de projet à la Métropole Européenne de Lille, présente le projet.

Le projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne est un projet :

- **Social,** pour rendre la métropole accessible à tous et partout et qui permettra d'accompagner les projets de renouvellement urbain en desservant les quartiers prioritaires de la politique de la ville
- **Environnemental** pour apporter une alternative crédible à la voiture individuelle dans un secteur urbain dense
- **De qualité urbaine** qui permettra de repenser et d'apaiser les espaces publics tout en accompagnant la dynamique de mutation du territoire et développer un cadre de vie plus agréable
- **De mobilité** qui permet de développer un réseau structurant et maillé pour la métropole et offrir une alternative crédible à la voiture. Le projet est pensé en complémentarité avec le réseau bus existant et les modes actifs. Il permettra la desserte de 155 000 habitants et de plus de 90 000 emplois.

Les grandes caractéristiques du projet sont les suivantes :



- 29 km de ligne
- 52 stations
- Fréquence de 6 minutes en heure de pointe
- Fréquentation > 100 000 voyageurs par jour

Le tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne sera un transport à haut niveau de service. Cela induit :

- Des infrastructures de transports robustes
- Un matériel roulant moderne et confortable
- Des stations accessibles et accueillantes
- Des conditions d'exploitation performantes.

Le projet se divise en trois branches :

- Une branche nord : Marquette-lez-Lille, Saint-André-lez-Lille, Wambrechies
- Une branche ouest : Loos, Haubourdin
- Une branche sud : Templemars, Faches-Thumesnil, Wattignies, Seclin, objet de la présente réunion.

Une couronne au niveau du secteur lillois permet de connecter les trois branches.

De nombreuses interconnexions sont développées pour permettre un maillage du réseau structurant de la métropole :

- Métro ligne 1 à Porte des Postes et au Pôle gares
- Métro ligne 2 à Porte d'Arras, Porte des Postes, Port de Lille et au Pôle gares
- Tramway RT au Pôle Gares
- BHNS Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul à Carnot

- BHNS Lille – Villeneuve d'Ascq à Port de Lille
- TER au Pôle gares, à Saint-André, à la future halte Porte des Postes, à Wattignies – Templemars et variante à la gare de Seclin

Cédric DANOS décrit le tracé de référence dans le secteur sud. Les grandes caractéristiques de ce tracé préférentiel sont les suivantes :

- 10km
- Environ 17 stations
- Temps de parcours estimés :
  - Mairie de Wattignies - Porte des Poste environ 16 min contre 23 min actuellement
  - Gare de Seclin - Porte des postes 26 min
  - Mairie de Wattignies – Esplanade 29 min. contre 38 min actuellement

Le tracé préférentiel présenté sur le secteur a deux points d'échanges importants :

- Liane 2 dans le secteur du Cora
- Gare de Wattignies Templemars

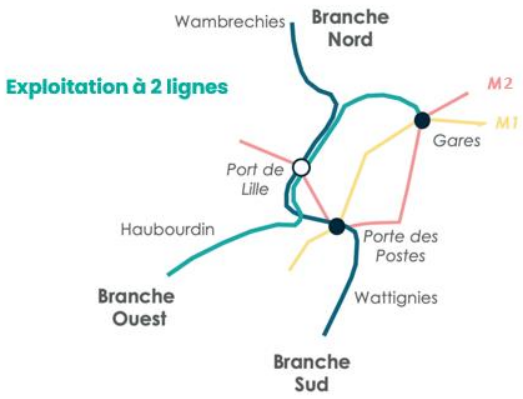
Il rappelle que sur le tracé de référence entre Faches-Thumesnil, Wattignies et Templemars 84% des déplacements sont effectués en voiture aujourd'hui.

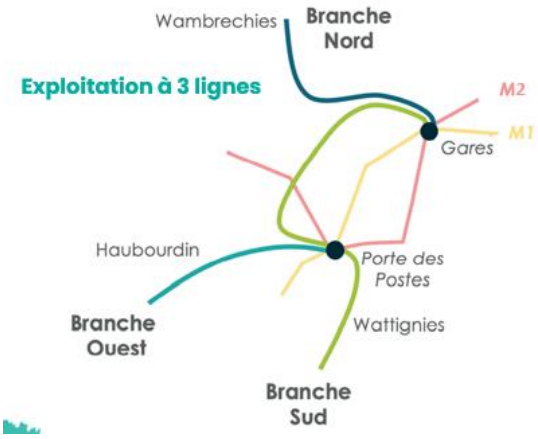
Cédric Danos présente les variantes qui sont proposées à la concertation pour le secteur sud et précise que les contributions du public permettront la poursuite des études de conception détaillées.

Aujourd'hui, il n'existe pas de tracé de référence entre Noyelles-les-Seclin et Seclin. Les variantes suivantes sont proposées :

- Variante 1 par la zone industrielle via l'ancienne voie ferrée
- Variante 2 par la route de Lille sans entrer dans la zone industrielle
- Variante 3 dans le centre-ville de Seclin par l'ancienne voie ferrée
- Variante 4 dans le centre-ville de Seclin par les rues Joseph Hentges et Roger Bouvry

Il explique que différents scénarios d'exploitation de la future ligne sont possibles, un avec 3 lignes et l'autres avec 2 lignes :





IV. Echanges

- Un participant est surpris par le fait que le tracé par la zone industrielle soit proposé comme variante alors que lors de la concertation sur le SDIT, les participants avaient exprimé le souhait d'un passage du tracé de référence par la zone industrielle. Il souligne qu'au-delà de la rapidité le tramway doit permettre une desserte de proximité facile.

- Un habitant de Seclin, demande des précisions sur la zone des gares, dans le centre de Lille. Il demande également si le RER circulera sur une ligne nouvelle dédiée ou sur la ligne SNCF actuelle.

Cédric Danos explique qu'aujourd'hui le tracé de référence du tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne passe par Lille Europe. L'objectif est de développer un pôle gare élargi qui offre une réelle possibilité d'intermodalité.

Il ajoute que le Service Express Métropolitain (SEM) est l'un des projets complémentaires porté par la Région et SNCF Réseau. Il vise notamment à doubler les fréquences en heures de pointe des trains voyageurs (rapides et omnibus) de l'étoile ferroviaire de Lille d'ici 2035-2040 (pour évoluer vers une forme de RER métropolitain).

- Un habitant de Wattignies demande des informations sur la nature du site propre du futur tramway : le site propre sera-t-il surélevé, les bus et tramway partageront-ils la même voie de circulation, des aménagements cyclables vont-ils être réalisés, les voitures pourront-elles toujours circuler ?

Cédric Danos rappelle que le principe est d'intégrer au mieux le tramway dans l'espace public, le site propre doit être facilement traversable et ne pas constituer de coupure urbaine tout en garantissant la performance du transport. En ce qui concerne la répartition des modes et des usages, la concertation va permettre d'éclairer les études sur les priorités des usagers des rues de demain.

- Un participant explique avoir travaillé sur différents projets de transports en commun en France et notamment de tramway. Il explique que ce projet de tramway est bienvenu puisqu'il va permettre de combler le retard de la MEL en matière de transports en commun. Néanmoins, il regrette que le tracé ne traverse pas le centre de Lille et oblige à réaliser des correspondances systématiques pour relier par exemple Wattignies au centre de Lille. Il considère que c'est regrettable pour un projet qui va impacter la mobilité pour les prochaines décennies.

Elodie Desry explique que les études sur l'origine destination des usagers ont montré qu'une grande partie des déplacements étaient internes à la branche sud, entre Faches-Thumesnil, Wattignies et Templemars. Le tramway va permettre de compléter l'offre en transport en commun existante et notamment la liaison TER entre Seclin et Lille. L'objectif est d'offrir un maillage cohérent pour rejoindre la porte de Postes, qui offre une liaison directe au métro qui dessert le secteur Lille centre.

V. Temps de travail collectif

Un temps de travail collectif est proposé aux participants. Les participants répartis librement en groupes, sont invités à travailler sur les éléments suivants :

- Quels sont les avantages et les inconvénients du tracé de référence
- Quels sont les avantages et les inconvénients des variantes

Les participants peuvent également indiquer des points spécifiques d'attention ou d'opportunité sur le secteur en le positionnant sur une carte du secteur mise à leur disposition.

Un rapporteur est désigné, au sein de chaque groupe, pour restituer le travail réalisé. Les éléments restitués par chacun des groupes sont listés ci-après. L'ensemble des contributions écrites récupérées sont annexées au présent compte-rendu.

Groupe 1 :

En ce qui concerne le tracé de référence, le groupe s'interroge sur le maintien des pistes cyclables installées récemment sur les voies de bus et souligne qu'un collectif vélo s'est constitué à Wattignies.

Il explique l'importance de créer un deuxième parking relais au niveau de la Mouchonnière à Seclin pour faciliter le rabattement vers le tramway et l'intermodalité.

Sur la circulation des voitures, le groupe se demande si les véhicules pourront circuler sur les voies de bus. Il alerte également sur le fait que le secteur au niveau du

MacDonald est très accidentogène et que l'arrivée du tramway ne doit pas augmenter la dangerosité de cette section, ni augmenter la congestion routière.

Le groupe demande également si certaines sections de voierie seront mises à sens unique.

Le groupe souligne que les flux d'usagers et de voitures vont augmenter au niveau de la Porte d'Arras alors que ce secteur est déjà encombré.

Le groupe souligne que la variante zone industrielle est avantageuse pour les salariés de la zone industrielle, lorsqu'ils ont une origine destination favorable et qu'ils n'ont pas besoin d'utiliser leur voiture pour se déplacer pendant la journée. Augmenter la desserte de la zone industrielle est également un atout pour l'emploi. Cela permettra aussi de désengorger l'axe de l'A1 aujourd'hui fortement encombré.

Les inconvénients sont liés au temps supplémentaire de 2 minutes qu'impose cette variante et à son coût de 20 millions d'euros supplémentaires. De plus le tracé en courbe provoquera plus de nuisances sonores, notamment pour un riverain qui se trouve à proximité du tracé.

La variante centre-ville de Seclin permet de rejoindre le cœur de ville sans la voiture et d'accéder plus facilement aux commerces pour les habitants de Wattignies.

Elle permet également de relier plus facilement le Centre Hospitalier et le collège ainsi que de desservir de nombreux habitants au nord de Seclin, alors qu'ils ne sont pas directement concernés par le tracé préférentiel. Néanmoins une variante par le centre-ville pourrait avoir aussi un impact négatif pour les commerces, d'abord pendant la phase de travaux, puis à long terme avec la suppression des places de stationnement et l'augmentation du risque de congestion routière sur cet axe.

Le groupe ajoute également deux réflexions annexes qu'il souhaite intégrer au projet de tramway :

- Inquiétudes quant à l'augmentation de la dangerosité des deux passages à niveau à Templemars
- Crainte d'un report de trafic sur l'axe Wattignies-Seclin : la capacité du trafic doit être augmentée sur l'Epi de Soil avec les pôles EuraSanté et le CHR.

Groupe 2 :

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 Clémenceau et rue du général De Gaulle trop liés à la voiture aujourd'hui.

Le groupe souligne la pertinence d'un passage au sein de la Mouchonnière pour permettre le désenclavement du quartier et apporter une offre de transport supplémentaire à la liane existante, 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.

La variante par le centre-ville de Seclin ne présente pas d'avantages mais plutôt des inconvénients pour le groupe. Les participants soulignent que la distance entre le centre-ville de Seclin et le tracé de référence est faible, le tracé par la Mouchonnière profitera donc aussi aux habitants du centre-ville de Seclin.

La variante de la zone industrielle a un objectif économique et social. Elle est donc positive pour le groupe. Le groupe 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.

Le groupe souligne qu'un travail sur les aménagements cyclables est indispensable pour permettre une réelle complémentarité entre vélo et tramway.

Enfin, un participant du groupe insiste sur le fait qu'il est important de limiter les correspondances intermédiaires, or aujourd'hui le tracé ne permet pas de rejoindre directement le centre-ville de Lille. Il serait intéressant de mettre en débat différents scénarios pour minimiser le nombre de correspondances.

Groupe 3 :

Le tramway permettra aux communes limitrophes et du sud d'avoir un accès plus facile pour rejoindre Lille centre notamment pour les étudiants et les lycéens.

Le groupe propose de renforcer l'attractivité de la zone industrielle en proposant un arrêt en entrée et un arrêt en sortie de la zone en restant à l'extérieur de celle-ci.

Le tramway va permettre d'augmenter l'attractivité résidentielle du sud de la métropole.

Le groupe souligne que le tramway a une image plus sécurisée que le bus pour les habitants et permet un accès plus pratique également pour les habitants du Pas-de-Calais.

En ce qui concerne les inconvénients, 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 lianes et le métro à la station CHR. Le groupe demande si des études sur les besoins des habitants ont été réalisés et soulignent que beaucoup de véhicules traversent Templemars et Wattignies pour rejoindre la voie rapide et Villeneuve d'Ascq. Il demande également si un tramway sera réellement utile pour les salariés de la zone industrielle.

Le groupe pose la question du stationnement pour les riverains, notamment dans le secteur situé après la mairie de Wattignies qui est assez contraint.

Il explique également l'importance de développer les aménagements cyclables et d'offrir la possibilité de monter avec son vélo dans les rames.

Le groupe alerte sur les risques de congestion liés à un partage de la voie entre tramway et voitures.

Le groupe propose un tracé alternatif avec un terminus à mairie de Wattignies et un relai en bus et train plus conséquent pour compléter la desserte jusqu'à mairie de Seclin.

Le groupe demande enfin si des réflexions sont menées sur la desserte de l'aéroport qui n'est toujours pas intégrée aux projets présentés.

VI. Conclusion

Christophe BACHOLLE, garant de la concertation, remercie les participants et souligne la richesse des échanges qui alimenteront la réflexion sur le projet. Il rappelle que le processus de participation du public se poursuivra, à travers une période de concertation continue, tout au long du projet, jusqu'aux enquêtes publiques. Cette concertation continue interviendra après le bilan des garants, en mai, et la délibération de la Métropole Européenne de Lille à la fin du mois de juin, dans lequel elle indiquera dans quel cadre elle souhaite poursuivre le projet et comment et pourquoi elle prend en compte ou non les contributions issues de la concertation.

Elodie DESRY remercie les participants et souligne la richesse des échanges. Elle rappelle que les différentes contributions des participants vont permettre d'approfondir le projet. Elle retient, à chaud, plusieurs sujets qui sont revenus principalement au cours des échanges :

- Des débats sur l'opportunité d'un terminus à Wattignies,
- Des débats sur les variantes avec la mise en exergue des avantages et des inconvénients de chacun des tracés :
  - Desserte de la gare de Seclin contre la desserte du centre-ville pour faciliter l'accès au commerce
  - Passage par la zone industrielle
- Point d'attention générique sur les aménagements cyclables

1) Rappel des prochains rendez-vous :

Les prochains ateliers par secteur organisés pour le projet de tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne sont les suivants :

- Secteur Loos, Haubourdin, Hallennes-lez-Haubourdin : le 30/03/2022 à Loos

Les étapes suivantes sont également prévues :

- Réunion de clôture le 5 avril 2022
- Bilan des garants en mai 2022
- Délibération de la MEL en juin 2022.

2) Rappel des modalités de participation du public :

Le site internet de la concertation permet au public de formuler avis et contributions sur le projet :

https://participation.lillemetropole.fr

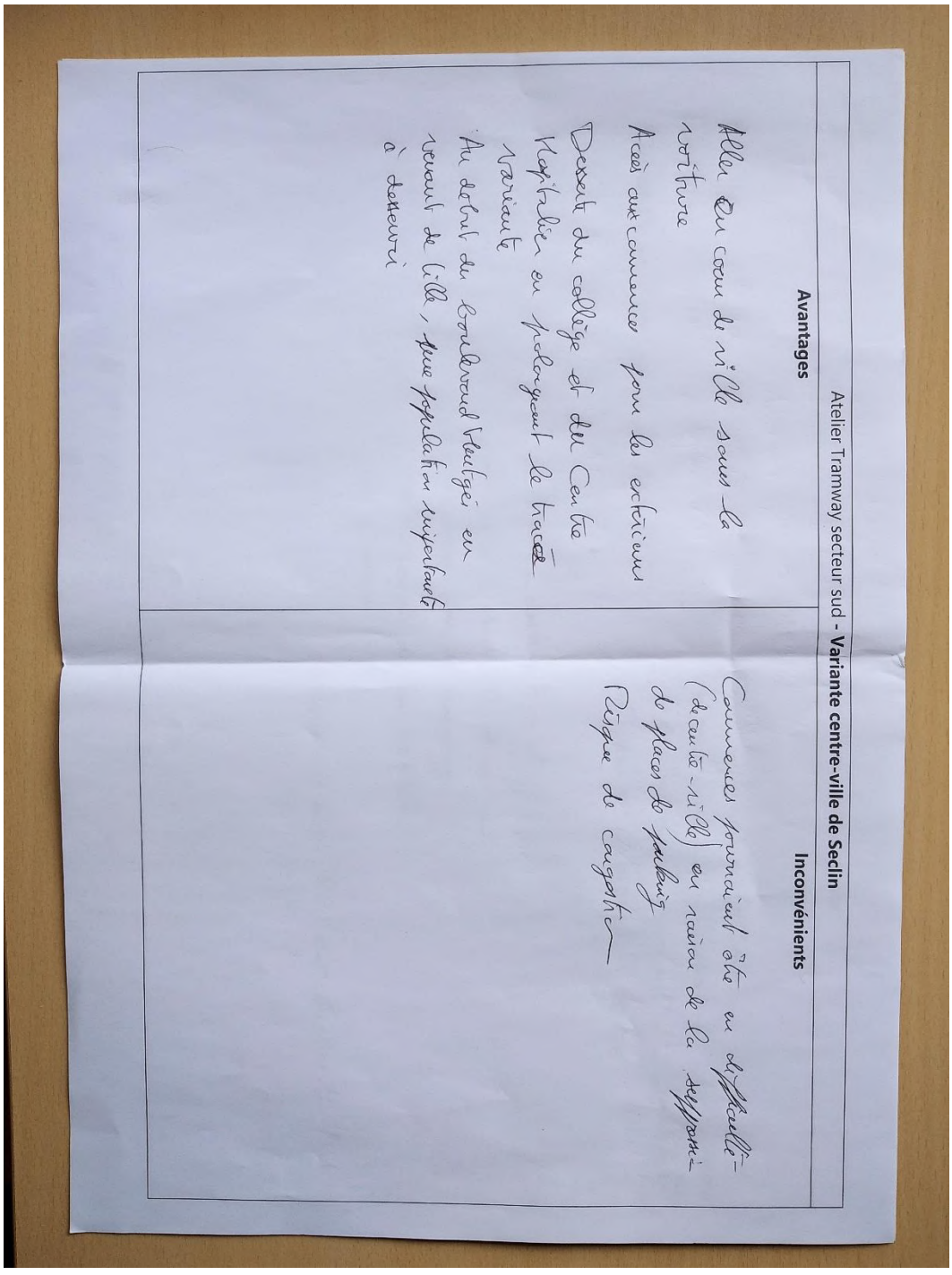
Il est également possible de contacter les garants de la concertation :

- christophe.bacholle@garant-cndp.fr
- jean-claude.ruysschaert@garant-cndp.fr

VII. Annexe 2 : Photographies des contributions

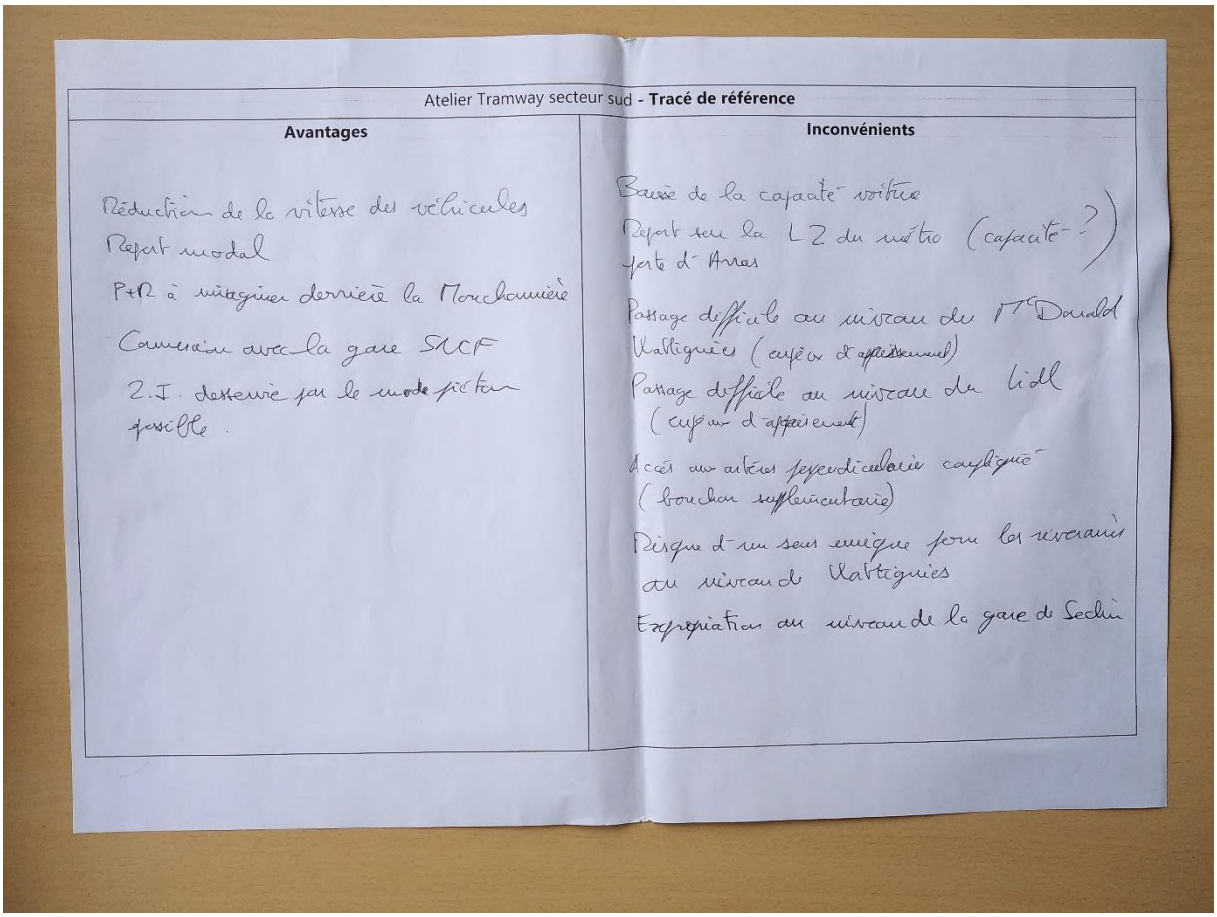
1) Contributions par groupe

Groupe 1 :



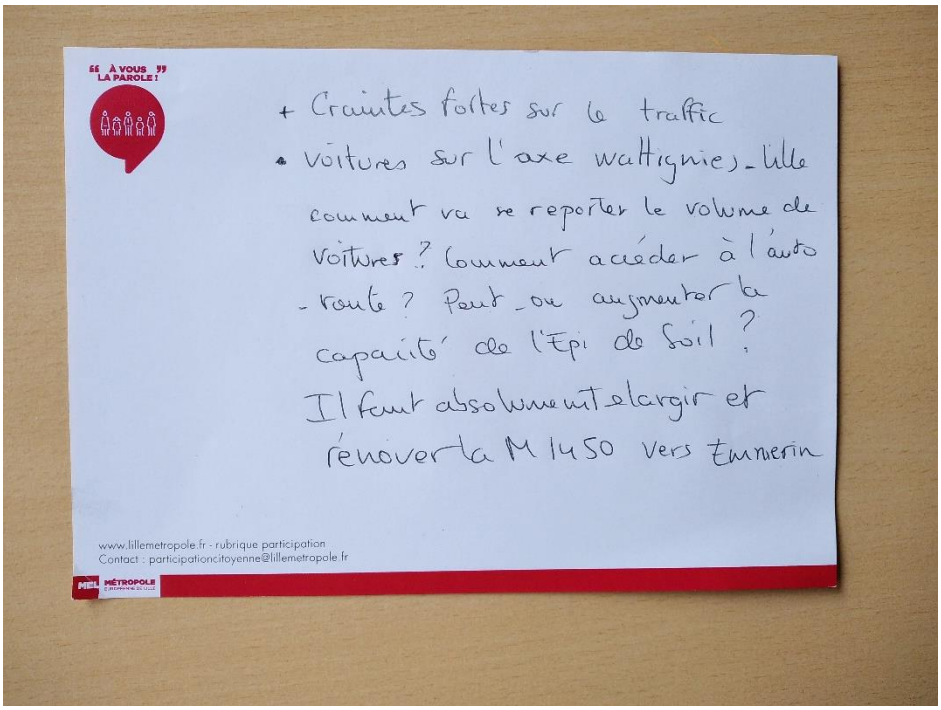
Atelier Tramway secteur sud - **Variante zone industrielle de Seclin**

Avantages	Inconvénients
Bien pour les salariés de la Z.I. Bon pour l'emploi Déchargement de l'axe principal N1<-> Z.I.	Temps supplémentaire (+7mn) Nuisance sonore pour la proximité de la voie ferrée historique au regard d'une habitation Coût pour le contribuable : 20M€
Question - destination des salariés : habitat directement intéressés par le tramway ? Quid des bus de leur véhicule en journée ?	Nuisances sonores liées aux courbes du tram -



Atelier Tramway secteur sud - **Tracé de référence**

Avantages	Inconvénients
Réduction de la vitesse des véhicules Report modal P+R à imaginer derrière la Mouchonnière Connexion avec la gare SNCF 2.I. desservie par le mode piéton possible.	Baisse de la capacité voiture Report sur la L2 du métro (capacité ?) porte d'Arras Passage difficile au niveau du Mc Donald Wattignies (cuve d'appartement) Passage difficile au niveau du Lidl (cuve d'appartement) Accès aux artères perpendiculaires compliqué (bouchon supplémentaire) Risque d'un sens unique pour les riverains au niveau de Wattignies Expropriation au niveau de la gare de Seclin

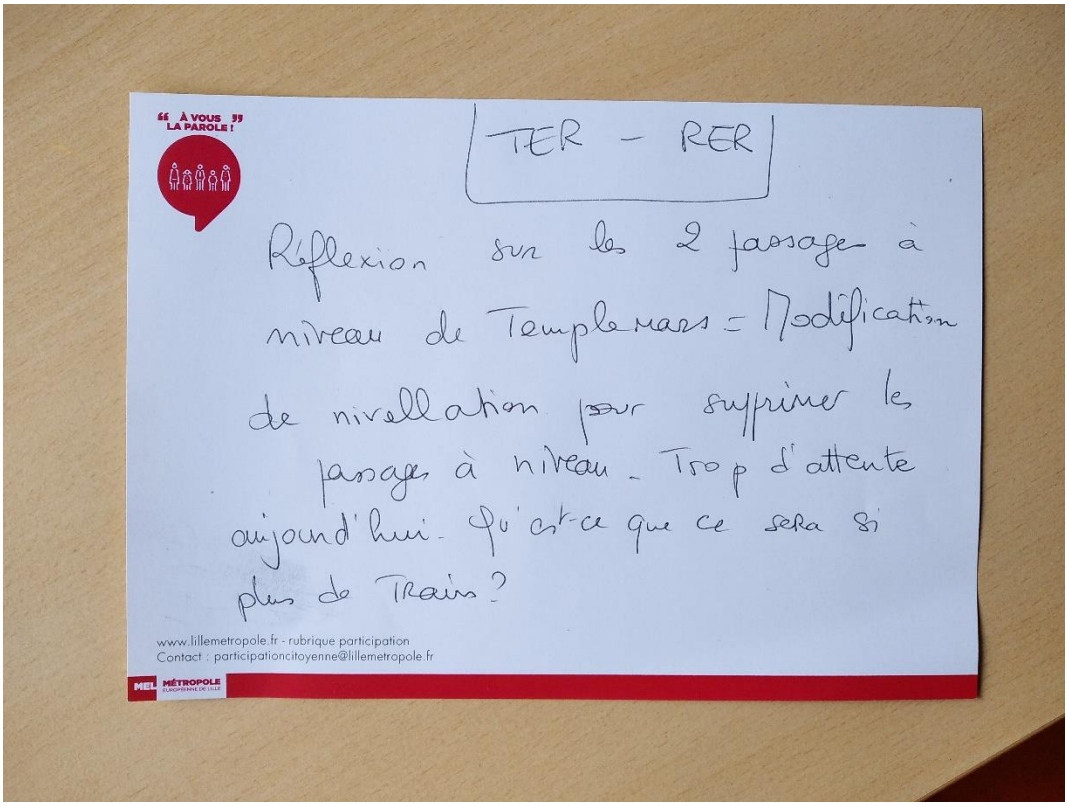


"À VOUS LA PAROLE !"

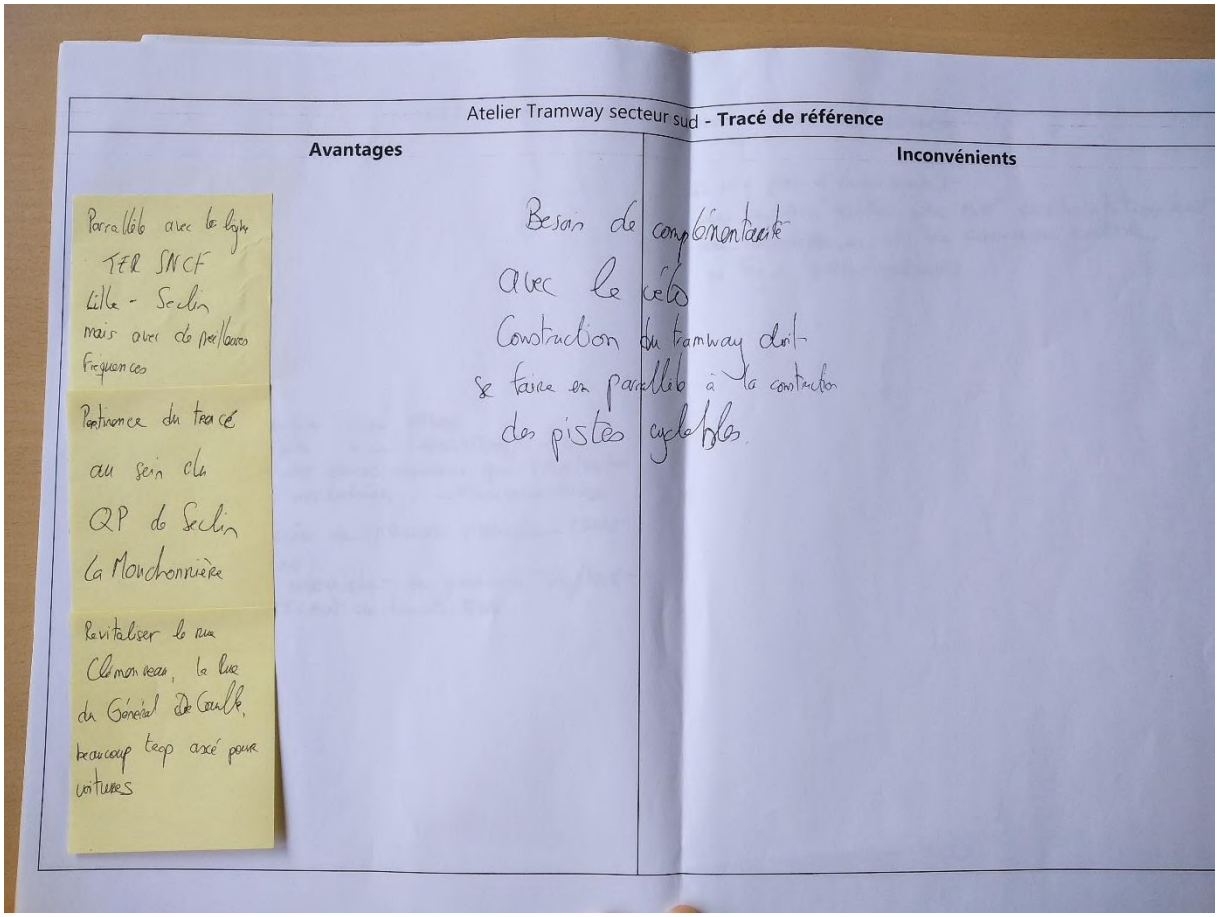
+ Craintes fortes sur le traffic
• Voitures sur l'axe Wattignies - Lille comment va se reporter le volume de voitures ? Comment accéder à l'auto-route ? Peut-on augmenter la capacité de l'Epi de Soil ? Il faut absolument élargir et rénover la M 1450 vers Emmerin

www.lillemetropole.fr - rubrique participation
Contact : participationcitoyenne@lillemetropole.fr

MEL MÉTROPOLE


« À VOUS LA PAROLE !»
TER - RER
Réflexion sur les 2 passage à niveau de Templemars = Modification de nivellation pour supprimer les passage à niveau - Trop d'attente aujourd'hui - qu'est-ce que ce sera si plus de Trains ?
www.lillemetropole.fr - rubrique participation
Contact : participationcitoyenne@lillemetropole.fr
MEL MÉTROPOLE

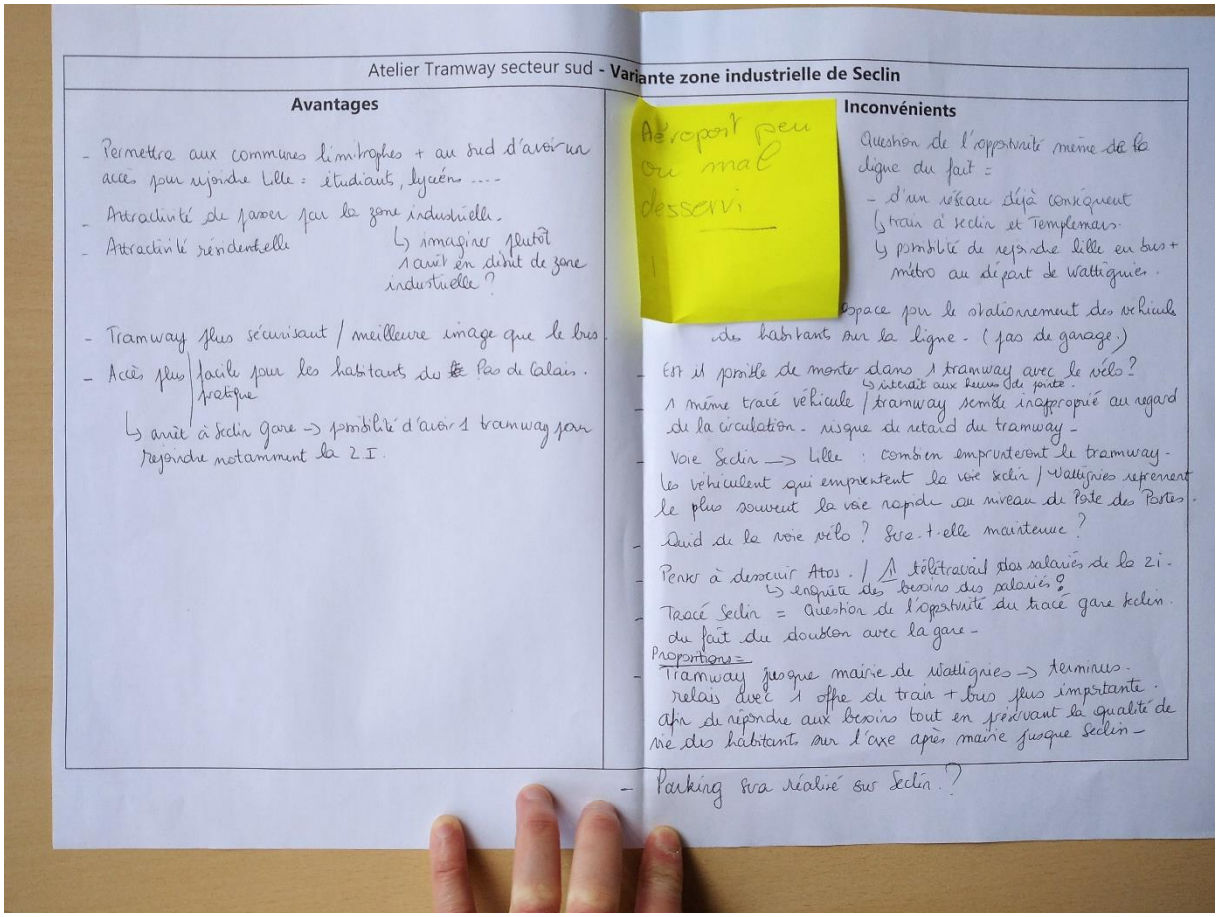
Groupe 2 :


Atelier Tramway secteur sud - Tracé de référence
Avantages
Inconvénients
Parallèle avec les lignes TER SNCF Lille - Seclin mais avec de meilleures Fréquences
Pertinence du tracé au sein du QP de Seclin La Monchonnière
Revitaliser la rue Clémenceau, la rue du Général De Gaulle, beaucoup trop axé pour voitures
Besoin de complémentarité avec le vélo
Construction du tramway doit se faire en parallèle à la construction des pistes cyclables

Atelier Tramway secteur sud - Variante zone industrielle de Seclin
Avantages
Inconvénients
Pertinence du tracé au cœur de la zone industrielle
ASPUZI : dynamisme économique et social
IL N'Y PAS d'inconvénient car la voie "droite par RN" Les habitations sont par nombreuses et les commerces sont de petite EPAISSEURS.
La Z.IND de Seclin avec ATHOS
= 4 M de Tps en CAMIO Kilog/véhicule
= emploient + de 2600 chauffeurs qui habitent
Majoritaire, la médecine ... Wambrechies
Ces ont besoin de passer par la ZONE
Sortie de Seclin
qui est/ou décongestionner en gardant Tps/Watt
qui est à l'est de la 2. IND.

Atelier Tramway secteur sud - Variante centre-ville de Seclin
Avantages
Inconvénients
+ la desserte
+ la
- la
TOUS LES AVANTAGES SONT POUR
LA MAJORITÉ MONCHONVIENNE.

Groupe 3 :



Atelier Tramway secteur sud - **Variante zone industrielle de Seclin**

Avantages

- Permettre aux communes limitrophes + au sud d'avoir un accès pour rejoindre Lille : étudiants, lycéens ....
- Attractivité de passer par la zone industrielle.
- Attractivité résidentielle
  ↳ imaginer plutôt 1 avenir en dehors de zone industrielle ?
- Tramway plus sécurisant / meilleure image que le bus.
- Accès plus facile pour les habitants du Pas de Calais. pratique
  ↳ arrêt à Seclin gare → possibilité d'avoir 1 tramway pour rejoindre notamment la 2 I.

Aéroport peu ou mal desservi

Inconvénients

Question de l'opportunité même de la ligne du fait :
- d'un réseau déjà conséquent
  ↳ train à Seclin et Templemars.
  ↳ possibilité de rejoindre Lille en bus + métro au départ de Wattignies.

Espace pour le stationnement des véhicules des habitants sur la ligne - (pas de garage.)

- Est il possible de monter dans 1 tramway avec le vélo ?
  ↳ interdit aux heures de pointe.
- 1 même tracé véhicule / tramway semble inapproprié au regard de la circulation - risque de retard du tramway -
- Voie Seclin → Lille : combien emprunteront le tramway - les véhicules qui empruntent la voie Seclin / Wattignies rejoignent le plus souvent la voie rapide au niveau de Porte des Postes.
- Quid de la voie vélo ? Sera-t-elle maintenue ?
- Penser à desservir Atos. / ⚠ télétravail des salariés de la 2i.
  ↳ enquête des besoins des salariés ?
- Tracé Seclin = Question de l'opportunité du tracé gare Seclin. du fait du doublon avec la gare -

Propositions =

- Tramway jusque mairie de Wattignies → terminus. relais avec 1 offre de train + bus plus importante. afin de répondre aux besoins tout en préservant la qualité de vie des habitants sur l'axe après mairie jusque Seclin -
- Parking sera réalisé sur Seclin ?

Projets de nouvelles lignes de transports
Mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport

Atelier Participatif – Tramway du pôle métropolitain Roubaix - Tourcoing
Secteur Eurotéléport - Wattrelos

I. Informations pratiques

L'atelier participatif s'est déroulé, salle Jean Jaurès à Wattrelos, le jeudi 24 mars 2022 de 18h à 20h.

L'atelier participatif a permis de revenir sur la présentation générale du projet de tramway du pôle métropolitain Roubaix - Tourcoing et de présenter de manière plus précise les tracés de référence et les variantes proposées à la concertation, sur le secteur Eurotéléport - Wattrelos.

Un temps de travail collectif a été proposé aux participants.

55 personnes étaient présentes.

Les échanges étaient animés par Simon MAZAJCZYK, AMO concertation de la MEL, Agence Eker.

Christophe BACHOLLE, garant de la concertation était présent.

II. Accueil des participants

Dominique BAERT, maire de Wattrelos, accueille les participants et les remercie pour leur présence. Il rappelle que la concertation intervient en amont du projet pour permettre au public de s'informer et de participer, dans un cadre réglementé. Il rappelle l'importance du projet pour la ville de Wattrelos, elle n'a pas été desservie directement par le métro au moment de sa construction et les grands projets d'infrastructure de transport ont été rares depuis. Le schéma directeur des infrastructures de transport en commun est développé aujourd'hui par la métropole, soutenue par le gouvernement, dans un objectif de décarbonation des déplacements. Il rappelle que le Premier Ministre a annoncé qu'un budget de 120 millions d'euros serait débloqué pour permettre d'accompagner le projet. Pour conclure, il rappelle qu'il assiste à l'atelier en position d'écoute des différentes réactions et points de blocage qui seront exprimés par les participants. Il souhaite une bonne soirée aux participants.

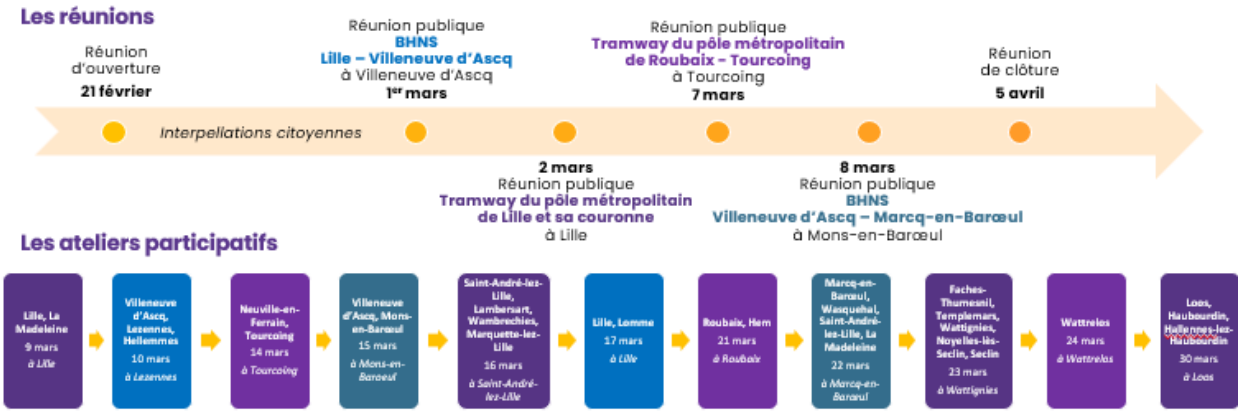
L'animateur présente le déroulé de l'atelier. Cet atelier participatif porte sur la concertation préalable au projet du tramway du pôle métropolitain de Roubaix - Tourcoing, dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) de la Métropole Européenne de Lille (MEL).

Quatre projets de nouvelles lignes de transport sont présentés simultanément à la concertation :

- Le tramway du pôle métropolitain de Roubaix – Tourcoing
- Le tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne
- Le Bus à Haut Niveau de Service Lille – Villeneuve d'Ascq
- Le Bus à Haut Niveau de Service Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul

La concertation se déroule, pour une durée de six semaines, du 21 février au 5 avril 2022.

Le calendrier de la concertation



Le site internet de la concertation : participation.lillemetropole.fr

Il permet au public de déposer avis et contributions. Ces dernières sont importantes car elles nourrissent les études de conception et permettent de donner des bases solides et partagées au projet.

L'objectif de l'atelier est de présenter plus précisément le projet sur le secteur concerné et de permettre un travail collectif des participants afin de faire émerger des avis, questions et contributions.

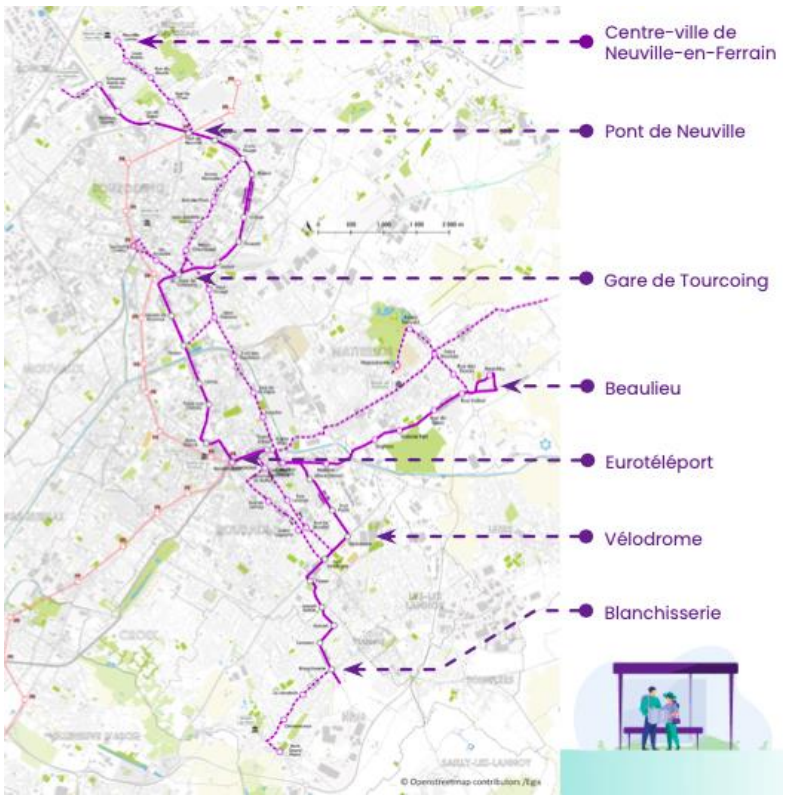
III. Présentation du projet et du secteur Eurotéléport - Wattrelos

Cédric DANOS, chef de projet à la Métropole Européenne de Lille, présente le projet.

Le projet de tramway du pôle métropolitain Roubaix - Tourcoing est un projet :

- **Social,** pour rendre la métropole accessible à tous et partout et qui permettra d'accompagner les projets de renouvellement urbain en desservant les quartiers prioritaires de la politique de la ville
- **Environnemental** pour apporter une alternative crédible à la voiture individuelle dans un secteur urbain dense
- **De qualité urbaine** qui permettra de repenser et d'apaiser les espaces publics tout en accompagnant la dynamique de mutation du territoire et développer un cadre de vie plus agréable

- **De mobilité** qui permet de développer un réseau structurant et maillé pour la métropole et offrir une alternative crédible à la voiture. Le projet est pensé en complémentarité avec le réseau bus existant et les modes actifs. Il permettra la desserte de 135 000 habitants et de plus de 59 000 emplois.



Le projet se divise en trois axes :

- Un axe Nord/ Sud s'étendant de Neuville-en-Ferrain jusqu'à Hem (avec la proposition d'une variante à Hem)

- Un axe Ouest/ Est reliant Eurotéléport jusqu'à Wattrelos

- Une extension du Mongy du centre-ville de Tourcoing jusqu'à la gare

Cédric DANOS présente le secteur Eurotéléport - Wattrelos et décrit les variantes de tracé qui sont proposées à la concertation.
Le tracé de référence en mode tramway emprunte le boulevard Pierre Mendès France, ce qui permet une insertion relativement aisée, une desserte du quartier Beaulieu mais un éloignement du centre de Wattrelos.

À cela s'ajoute une variante d'extension tramway permettant de desservir le quartier de l'Hippodrome-Neruda en développement.

Enfin, une variante en mode BHNS passant par la rue Carnot, plus contrainte en termes d'insertion, pour desservir le cœur de ville est également proposée en concertation.

Cédric Danos précise que le BHNS est un transport à haut niveau de service, ce qui induit :

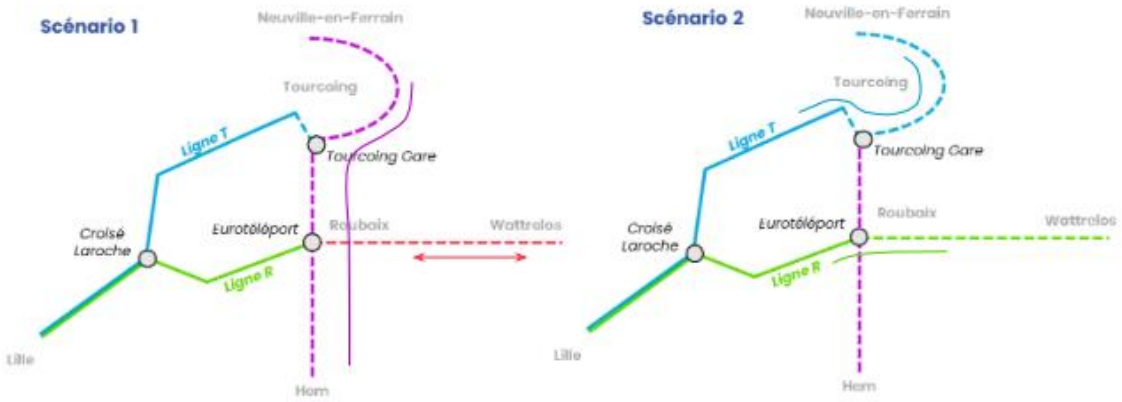
- Des infrastructures de transports robustes, avec un site dédié au BHNS

- Un matériel roulant moderne et confortable
- Des stations accessibles et accueillantes, avec de l'information voyageur en temps réel
- Des conditions d'exploitation performantes, avec une priorité aux carrefours.

Des exemples de BHNS développés dans d'autres communes sont présentés.

- **Scénarios d'exploitation**

Cédric DANOS explique que différents scénarios d'exploitation de la future ligne sont possibles :



IV. Échanges

- Une participante, habitant dans le quartier de la gare d'Herseaux, demande si la fréquentation des lignes de bus existantes peut être précisée au public

Vincent Gascon, Egis, AMO Etude de faisabilité de la MEL, répond que la fréquentation des trois principales lignes du secteur est la suivante :

- La Ligne 3 : 6800 voyages quotidiens en jour ouvrable
- La ligne MWR : 3700 voyages quotidiens en jour ouvrable
- La ligne 17 :

- Un participant habitant au niveau de la gare, demande si le stationnement sera supprimé rue Carnot pour permettre l'insertion du BHNS.

Cédric Danos explique que cette solution fait partie des hypothèses étudiées par la MEL. Il rappelle l'importance d'aborder la question de la priorisation des usages en atelier.

- Une participante explique qu'avec la construction d'un arrêt de bus à proximité de son domicile elle ne peut plus stationner sa voiture. Elle ajoute qu'en raison de son âge il est problématique pour elle de ne pas pouvoir s'arrêter en voiture en bas de chez elle. Elle souligne que les bus récemment mis en service sont très peu empruntés par les usagers.

- Un participant demande des précisions sur les options d'exploitation de la future ligne de tramway.

Cédric Danos explique que les options d'exploitations des futures lignes sont un des sujets de la concertation et que plusieurs options sont possibles.

- Un participant demande si le coût d'un BHNS et le coût d'un tramway sont différents.

Cédric Danos précise qu'un projet de BHNS coûte autour de 6 à 10 millions d'euros/km contre 20 à 25 millions/km pour le tramway. Le différentiel de coût est certes sensible mais il rappelle qu'il faut parier sur le mode le plus efficace. Aujourd'hui, le budget global du SDIT inclus un budget tramway sur Wattrelos.

- Une participante habitante rue Vallon explique que la rue a déjà été transformée en voie rapide et que les bus ne respectent pas les règles du code de la route. Elle demande si les futurs BHNS seront sur rails ou sur route.

Cédric Danos explique que le BHNS sera construit en site propre afin de réduire les aléas sur le parcours du bus.

V. Temps de travail collectif

Simon MAZAJCZYK, explique les modalités de participation : un temps de travail collectif d'une quarantaine de minutes est proposé aux participants.

Les participants répartis librement en groupes, sont invités à travailler sur les éléments suivants :

- Le tracé de référence et les variantes proposées sur le secteur Eurotéléport – Wattrelos
- L'insertion du tramway dans les espaces publics et les quartiers traversés

Un rapporteur est désigné au sein de chaque groupe.

Groupe 1 :

Le groupe explique sur que le tracé de référence est celui qui a le plus d'avantages :

- Route large
- Faible présence de riverains
- Possibilité de faire un parking relais

- Liaison vers Herseaux, le crématorium et le cimetière
- Liaison avec Beaulieu et Eurotéléport

Le groupe rejette la variante rue Carnot :
- Rue étroite
- Risque de congestion routière
- Difficultés de stationnements
- Zone accidentogène
- Nombreux riverains

Le groupe souligne les différents avantages d'une variante vers l'Hippodrome :
- Desserte du collège Pablo Neruda
- Desserte des nouveaux logements en construction (opération de 1000 logements)
- Possibilité de traverser le parc urbain au niveau du rond-point Pablo Neruda pour regagner la voie rapide vers le pont des 44 et permettre un accès direct à la gare de Tourcoing

Groupe 2 :

Le groupe explique que le tracé de référence ne permet pas de desservir le centre-ville de Wattrelos, sauf s'il est prolongé jusqu'à l'hippodrome.
Un passage par la rue Carnot permettrait de dynamiser le centre-ville mais entraîne des problématiques d'insertion et de nuisances sonores.

Groupe 3 :

Le groupe explique que le tracé de référence permet de désenclaver Beaulieu et d'embellir et de pacifier le boulevard Mendes France en réduisant la vitesse de circulation des véhicules. Les inconvénients sont liés au fait qu'aujourd'hui, beaucoup d'automobilistes empruntent le boulevard Mendes France pour éviter de circuler sur la rue Carnot. Avec le tramway il y a donc un risque de report de la circulation sur la rue Carnot qui sera encore plus engorgée.

Le tracé n'offre pas de connexion avec la gare d'Herseaux pour faciliter les déplacements vers la Belgique. Le groupe souligne qu'il est difficile de rejoindre le secteur Gabriel Péri en bus.
Le passage par la rue Carnot offre une connexion plus facile à la gare d'Herseaux mais a un impact sur le plan de circulation et conduit à la réduction des places de stationnement. Ce qui risque à termes d'impacter les commerçants.
La variante vers l'hippodrome est nécessaire pour desservir le collège Pablo Neruda et les commerces du centre-ville. Cette variante offre la possibilité de créer une liaison vers Herseaux.

Groupe 4 :

Le groupe 4 explique que le seul avantage du tracé de référence est que le boulevard Mendes France est assez large.

Le groupe se pose la question de la pertinence de ce tracé par rapport à la densité de population dans le secteur. Le groupe s'interroge que les besoins existants et les projets d'aménagement à venir, notamment sur la friche PCUK. Il craint que le tramway ait un impact sur la fiscalité.

Le groupe souligne les problèmes d'insertion rue Carnot.

La variante hippodrome permet de desservir le cœur de ville.

Enfin le groupe se demande si un tramway est réellement mieux qu'un bus.

Groupe 5 :

Le groupe explique être plutôt favorable au tracé de référence qui semble plus avantageux, à la condition de créer un parking relais.

Sur la variante Carnot, le groupe explique qu'il pourrait être intéressant à la place du BHNS de renforcer la liane 3, en redessinant son parcours avec un passage par le centre-ville. Le groupe souligne néanmoins que le BHNS a l'avantage d'être un mode de transport plus écologique, qui provoque moins de nuisances sonores.

Le groupe s'interroge sur les impacts sur le stationnement si la rue Carnot est mise à sens unique.

Le groupe explique que l'extension vers l'hippodrome est une bonne solution pour desservir le nouveau quartier en construction et augmenter l'attractivité de Wattrelos, tout en permettant une meilleure desserte du collège Pablo Neruda.

Groupe 6 :

Le groupe explique qu'au-delà des projets de transports il est important d'accompagner les jeunes et de donner des moyens pour la prévention et le travail de médiation. L'inquiétude de voir un public nouveau rejoindre Wattrelos est exprimée ainsi que le projet de nouvelle piscine.

Le groupe s'inquiète des travaux, qui peuvent dégrader les habitations (fissures) et sur la réduction des places de stationnement.

Groupe 7 :

Le groupe explique que le passage par le boulevard Mendes France est plus facile en termes d'insertion mais s'interroge sur l'opportunité de ce tracé puisqu'il dessert un quartier peu dense.

Le groupe s'inquiète des problématiques liées au report du trafic, notamment avec la construction de la future déchetterie.

Il souligne la pertinence d'un tracé qui s'arrête en entrée de Beaulieu et explique qu'il serait intéressant selon le groupe que le tracé rejoigne la Belgique.

Il aborde la question des parkings et des places de stationnement et souligne l'importance de réaliser des aménagements cyclables sur le boulevard Mendes France.

Enfin, il explique que la variante vers l'hippodrome permet de desservir plus d'habitants mais que les travaux risquent d'impacter les commerces.

Les points d'attention spécifiques sur les secteurs suivants sont relevés :

- Développer les transports au Plouys, Crétinier
- Renforcer la liane 3 en complémente du tramway boulevard Mendes France
- Le tramway va nécessiter la réalisation d'aménagements qui ont déjà coûté à la ville, au niveau du secteur Macdonald, le budget est conséquent
- Réseaux connectés, positionnement des dépôts, conserver la voie métrique
- Les quartiers Beaulieu et Hippodrome ont été refaits très récemment
- Il y a 200 mètres entre Mairie et le quartier de l'Hippodrome
- Variante gare de Tourcoing – Jouaux – Union en passant par Hondschoote, Tilleul, Haut vigne pour éviter le pont Jouhaux qui ne supporte pas le tramway. Ce tracé permet d'utiliser la gare des 2 côtés et d'éviter les problèmes de la rue de Roubaix à Tourcoing.

VI. Conclusion

Christophe BACHOLLE, garant de la concertation, remercie les participants et souligne la richesse des échanges qui alimenteront la réflexion sur le projet. Il rappelle que le processus de participation du public se poursuivra, à travers une période de concertation continue, tout au long du projet, jusqu'aux enquêtes publiques. Cette concertation continue interviendra après le bilan des garants, en mai, et la délibération de la Métropole Européenne de Lille à la fin du mois de juin, dans lequel elle indiquera dans quel cadre elle souhaite poursuivre le projet et comment et pourquoi elle prend en compte ou non les contributions issues de la concertation.

Elodie DESRY remercie les participants et souligne la richesse des échanges. Elle rappelle que les différentes contributions des participants vont permettre d'approfondir le projet.

1) **Les prochaines étapes :**

- Réunion de clôture le 5 avril 2022
- Bilan des garants en mai 2022
- Délibération de la MEL en juin 2022.

2) **Rappel des modalités de participation du public :**

Le site internet de la concertation permet au public de formuler avis et contributions sur le projet : https://participation.lillemetropole.fr

Il est également possible de contacter les garants de la concertation :

- christophe.bacholle@garant-cndp.fr /jean-claude.ruysschaert@garant-cndp.fr

Projets de nouvelles lignes de transports
Mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport

Atelier Participatif – Loos, Haubourdin, Hallennes-lez-Haubourdin
Tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne

I. Informations pratiques

L'atelier participatif s'est déroulé, à la Fileuse, à Loos, **le mercredi 30 mars 2022 de 18h à 20h.**

L'atelier participatif a permis de revenir sur la présentation générale du projet de tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne et de présenter de manière plus précise les tracés et variantes proposées à la concertation, sur le secteur ouest du tracé. Un temps de travail collectif a été proposé aux participants.

56 personnes étaient présentes, dont une majorité d'habitants de Loos, plusieurs habitants d'Haubourdin et quatre habitants d'Hallennes-lez-Haubourdin. Les communes de Santes, de Lomme, de Lille et de Croix étaient également représentées.

Les échanges étaient animés par Simon MAZAJCZYK, AMO concertation de la MEL, Agence Eker.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, garant de la concertation était présent.

II. Accueil des participants

Anne VOITURIEZ, maire de Loos, accueille les participants. Elle les remercie pour leur présence et leur souhaite une réunion constructive.

L'animateur présente le déroulé de l'atelier. Cet atelier participatif porte sur la concertation préalable au projet du tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne, dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) de la Métropole Européenne de Lille (MEL).

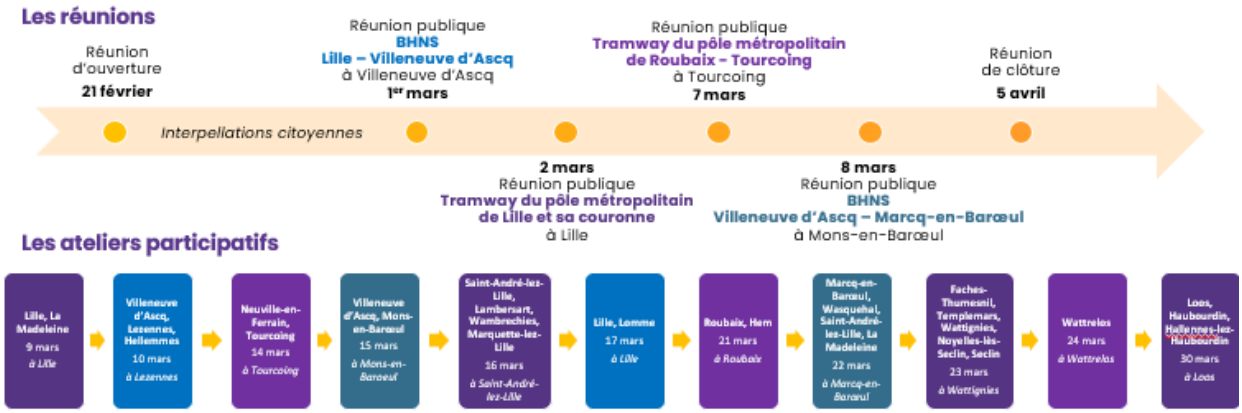
Quatre projets de nouvelles lignes de transport sont présentés simultanément à la concertation :

- Le tramway du pôle métropolitain de Roubaix – Tourcoing
- Le tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne

- Le Bus à Haut Niveau de Service Lille – Villeneuve d'Ascq
- Le Bus à Haut Niveau de Service Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul

La concertation se déroule, pour une durée de six semaines, du 21 février au 5 avril 2022.

- **Le calendrier de la concertation**



- **Le site internet de la concertation** : participation.lillemetropole.fr

Il permet au public de déposer avis et contributions. Ces dernières sont importantes car elles nourrissent les études de conception et permettent de donner des bases solides et partagées au projet.

L'objectif de ces temps d'atelier est de présenter plus précisément le projet sur le secteur concerné et de permettre un travail collectif des participants afin de faire émerger des avis, questions et contributions.

III. Présentation du projet et du secteur

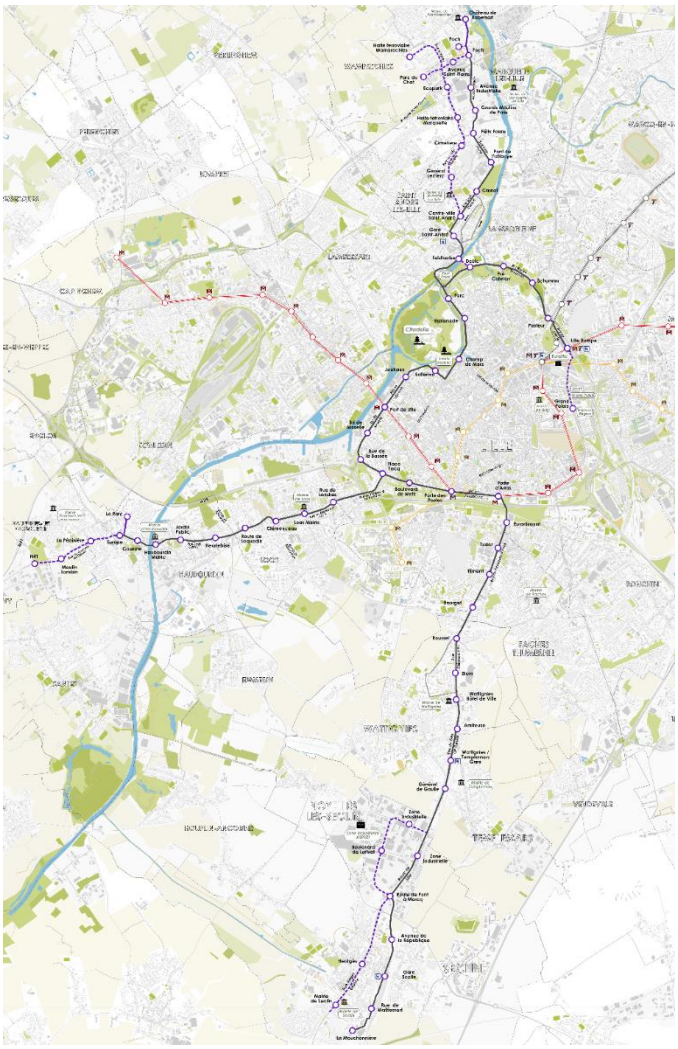
Cédric DANOS, chef de projet à la Métropole Européenne de Lille, présente le projet.

Le projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne est un projet :

- **Social,** pour rendre la métropole accessible à tous et partout et qui permettra d'accompagner les projets de renouvellement urbain en desservant les quartiers prioritaires de la politique de la ville
- **Environnemental** pour apporter une alternative crédible à la voiture individuelle dans un secteur urbain dense
- **De qualité urbaine** qui permettra de repenser et d'apaiser les espaces publics tout en accompagnant la dynamique de mutation du territoire et développer un cadre de vie plus agréable
- **De mobilité** qui permet de développer un réseau structurant et maillé pour la métropole et offrir une alternative crédible à la voiture. Le projet est pensé en

complémentarité avec le réseau bus existant et les modes actifs. Il permettra la desserte de 155 000 habitants et de plus de 90 000 emplois.

Les grandes caractéristiques du projet sont les suivantes :



- 29 km de ligne
- 52 stations
- Fréquence de 6 minutes en heure de pointe
- Fréquentation > 100 000 voyageurs par jour

Le tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne sera un transport à haut niveau de service. Cela induit :

- Des infrastructures de transports robustes
- Un matériel roulant moderne et confortable
- Des stations accessibles et accueillantes
- Des conditions d'exploitation performantes.

Le projet se divise en trois branches :

- Une branche nord : Marquette-lez-Lille, Saint-André-lez-Lille, Wambrechies
- Une branche ouest : Loos, Haubourdin, objet de la présente réunion
- Une branche sud : Templemars, Faches-Thumesnil, Wattignies, Seclin

Une couronne au niveau du secteur lillois permet de connecter les trois branches.

De nombreuses interconnexions sont développées pour permettre un maillage du réseau structurant de la métropole :

- Métro ligne 1 à Porte des Postes et au Pôle gares
- Métro ligne 2 à Porte d'Arras, Porte des Postes, Port de Lille et au Pôle gares
- Tramway RT au Pôle Gares
- BHNS Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul à Carnot
- BHNS Lille – Villeneuve d'Ascq à Port de Lille
- TER au Pôle gares, à Saint-André, à la future halte Porte des Postes, à Wattignies – Templemars et variante à la gare de Seclin

Un focus sur le secteur de Loos, Haubourdin, Hallennes-lez-Haubourdin est réalisé.

Laurent Rousseau, Egis, AMO étude de faisabilité, précise les enjeux d'insertion du tramway à Loos et Haubourdin, secteurs où l'on relève différents axes contraignant pour l'insertion d'un tramway :

- l'axe Foch, à Loos
- l'axe Carnot, à Haubourdin

L'insertion du tramway conduira à repenser les plans de circulation sur ce secteur pour réduire les aléas de temps de parcours du futur transport en commun. A ce stade d'avancement amont du projet, il pourrait ainsi être envisagé la mise en sens unique de la rue Foch.

Stéphane CONQUET, AMO, Gautier+Conquet, explique la manière dont l'insertion du tramway est traitée dans les secteurs les plus contraints en soulignant :

- Le respect des normes en vigueur
- L'impératif de performance du transport en commun
- La qualité des cheminements des modes actifs à maintenir,
- La qualité urbaine, requalification des espaces publics et développement du végétal en ville à penser
- La nécessaire prise en compte des fonctions et usages existants

Dans ces secteurs les plus contraints, la vitesse du tramway est de 20 à 30 km/h. Le trafic routier est fortement limité, ce qui permet de diminuer le bruit aérien. La technique de pose de dalles flottantes permet d'encapsuler la plateforme pour atténuer le bruit et les vibrations.

Cédric Danos décrit le tracé de référence dans le secteur de Loos, Haubourdin, Hallennes-lez-Haubourdin.

- 4,8 km
- Environ 10 stations
- Le Parc Porte des Postes env. 22 min de trajet contre 33 min avec la liane 5, avec un gain de régularité

Deux points de correspondances importants :

- Liane 2 dans le secteur du Cora
- Gare de Wattignies Templemars

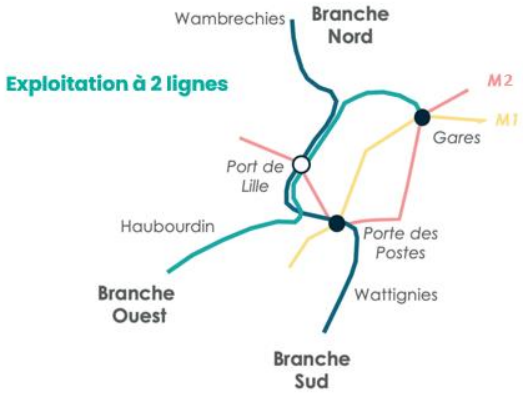
Deux points techniques particuliers sont à relever sur le tracé de référence :

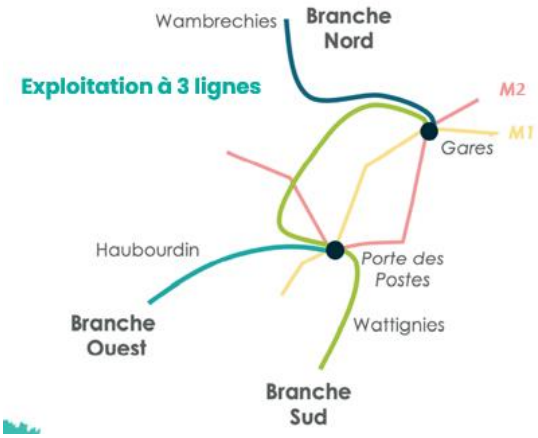
- Le franchissement de la N125
- La traversée du canal de la Deûle

Dans le secteur une variante d'extension du terminus à Hallennes-Lez-Haubourdin est proposée

- Desserte d'Hallennes-Lez-Haubourdin (+3 000 habitants + 1 500 emplois) mais moins bonne desserte du Parc
- 1100 m supplémentaire pour un surcout de 28 M€ HT
- Difficulté technique liée à la présence de la voie ferrée : aléa de circulation, problématique de sécurité, faisabilité en cours d'étude, faisabilité non avérée de créer un passage à niveau, création potentielle d'un ouvrage de franchissement de la voie ferrée qui serait impactant dans l'environnement urbain et coûteux.
- Questionnement liée à l'attractivité du parking relais en bout de ligne

Enfin, différents scénarios d'exploitation de la future ligne sont possibles, le premier avec 3 lignes et l'autres avec 2 lignes :





IV. Echanges

- Un habitant de Loos se demande où en est le projet de tram-train. Il regrette que les infrastructures ferroviaires existantes ne soient pas exploitées. Il rappelle que la MEL est dotée d'une ceinture ferroviaire, aujourd'hui desservie par le fret, qui n'est pas ouverte au transport de voyageurs. Il explique qu'il pourrait être intéressant de mettre une nouvelle halte au niveau du passage à niveau situé à Hallennes-lez-Haubourdin.

Cédric Danos explique que le projet de tram-train a été abandonné, notamment pour des raisons financières. Il rappelle que le SDIT comprend un volet ferroviaire, complémentaire des projets de tramway et de BHNS. Par ailleurs, des études sont en cours par la SNCF sur le Service Express Métropolitain (SEM). La réouverture au trafic voyageur de ligne fret Lomme - Délivrance est ainsi prévue. Une halte sera installée à la porte des Postes, comme élément majeur d'intermodalité. L'objectif de l'Etat, de la région et de la métropole est donc bien de renforcer l'offre ferroviaire (augmentation de la fréquence et de la capacité de Lille Flandres), même si ces projets s'inscrivent dans un temps plus long. Le tramway permet quant à lui une desserte plus fine du territoire.

- Un habitant de Loos, se dit très enthousiaste à l'idée du projet. Il demande de préciser la part de voyageurs qui se rendent à Porte des Postes pour effectuer une correspondance, afin de rejoindre le centre-ville de Lille. Il demande s'il est encore possible de discuter du fait que le tramway ne rejoigne pas le centre-ville de Lille via le boulevard Vauban.

Cédric Danos rappelle que la concertation se termine le 5 avril et que, jusqu'à cette date, toute contribution est possible et sera intégré au bilan. Chaque élément exprimé ou produit pendant la concertation sera intégré au bilan.

- Une habitante explique vivre dans les Weppes, zone très mal desservie, elle souligne l'importance de développer les transports en commun dans ce secteur, notamment pour réduire l'usage de la voiture.

- Un participant réagit à la présentation et explique que le temps de trajet entre le Parc et la Porte de Postes est encore plus court à vélo.

- Un participant demande quel partage des usages / cohabitation des modes est possible dans une rue de 16 mètres.

Stéphane CONQUET explique qu'en principe, une rue de 16 mètres peut accueillir la plupart des usages : vélos, tramway, circulation automobile, piéton. Il précise toutefois qu'une cohabitation des usages dans l'espace pourrait être nécessaire, cela dépend du caractère rectiligne de la voie, cette insertion est plus complexe en cas de voie sinueuse. Cette configuration ne permet pas d'adjoindre une bande de stationnement.

- Une participante demande si les contributions seront prises en compte. Elle rappelle que la prolongation du tramway jusqu'à Commines a été abandonnée alors même qu'elle était soutenue par les élus locaux.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, **garant de la concertation**, rappelle que les garants sont indépendants des porteurs de projets et des parties prenantes et neutres sur le fond du projet. Leur rôle est de garantir la qualité et la véracité des informations transmises par le maître d'ouvrage au public. Il ajoute que tous les arguments sont recevables, et que les habitants ont une expertise d'usage qui permet de renforcer les études techniques. Il affirme que les expressions du public seront compilées et que le maître d'ouvrage devra justifier de leur prise en compte ou non pour la poursuite du projet.

V. Temps de travail collectif

Un temps de travail collectif est proposé aux participants. Les participants répartis librement en groupes, sont invités à travailler sur les éléments suivants :

- Quels sont les avantages et les inconvénients du tracé de référence
- Quels sont les avantages et les inconvénients de la variante

Les participants peuvent également indiquer des points spécifiques d'attention ou d'opportunité sur le secteur en le positionnant sur une carte du secteur mise à leur disposition.

Un rapporteur est désigné, au sein de chaque groupe, pour restituer le travail réalisé. Les éléments restitués par chacun des groupes sont listés ci-après. L'ensemble des contributions écrites récupérées sont annexées au présent compte-rendu.

Groupe 1 :

Le groupe estime que sur le tracé de référence, le futur arrêt du tramway est situé un peu loin de la gare de Loos.

Il regrette que le tramway ne permette pas d'arrivée directement dans le centre-ville de Lille, dans le secteur de Wazemmes.

Il insiste sur le besoin de maintenir des places de parkings dans le secteur concerné par le tramway.

Le groupe est favorable à la variante, qui permet de désenclaver la zone des Weppes et de rejoindre rapidement la Porte des Postes, avec un scénario d'exploitation à trois lignes.

Il souligne l'utilité d'un P+R au niveau de la N41 et estime que le tramway permettra de renforcer l'attractivité de la zone commerciale d'Hallennes-lez-Haubourdin.

Le groupe regrette que la variante ne soit pas prolongée davantage, jusqu'au cinéma de Lomme et la Bassée par exemple.

Groupe 2 :

Le groupe préfère la variante, qui offre la possibilité d'installer un P+R alors qu'un passage par la zone du parc conduira à la réduction des places de stationnement.

Le groupe souligne que l'enclavement des Weppes n'est pas assez pris en compte par le projet alors que le tramway pourrait permettre de développer la desserte de ce secteur.

L'aménagement de l'espace public est important et il faut veiller à ne pas installer des poteaux, dans le centre-ville, notamment dans un souci d'accessibilité des personnes à mobilités réduites.

Le groupe s'inquiète de l'aménagement des futures pistes cyclables puisque que le secteur de Loos - Hallennes-lez-Haubourdin est contraint. Il souligne l'importance de développer des pistes cyclables à deux voies.

Enfin le groupe relève plusieurs points de principe pour le secteur et le projet :

- le projet de RER métropolitain est relativement similaire au projet de tramway, il semble cohérent de faire figurer l'ensemble des projets du SDIT sur les cartes de présentation et les documents de travail qui sont distribués aux participants.
- il est important de rejoindre Lille sans multiplier les correspondances, la desserte du centre-ville doit donc être envisagée.
- il faut faire figurer sur les documents de présentation les futures voies vélo pour permettre aux participants de discuter de l'insertion des vélos.
- Il faut qu'une structure permanente permette de continuer à discuter et à être informé tout au long du projet.

Groupe 3 :

Le tracé initial a un énorme inconvénient puisqu'il ne sera pas évolutif et ne pourra pas être prolongé, le groupe est donc favorable à la variante. Celle-ci parait 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.

Le groupe affirme l'importance d'interdire le passage des poids lourds dans le centre-ville de Loos.

Il est important que le tramway permette de rejoindre le centre-ville de Lille le plus directement possible. Il n'est donc pas possible d'avoir plus d'une correspondance. Le groupe souhaite qu'il soit possible de choisir d'aller soit à la Porte des Postes, soit à Port de Lille, depuis la branche desservant Loos.

Groupe 4 :

Le groupe s'accorde sur une préférence pour la variante qui permet :

- l'installation d'un P+R
- le rabattement des habitants des Weppes et un plus grand report modal
- un accès aux commerces de la zone des pyramides

Il est important de créer une continuité sur avec le centre-ville de Lille via l'axe Vauban, notamment pour les étudiants.

Le groupe se pose la question du choix du mode et se demande si un BHNS n'offrirait pas plus d'avantages, puisqu'il permet de réduire l'impact du temps de travaux sur les commerces.

Groupe 5 :

Plusieurs désaccords ont émergé au sein du groupe, notamment en ce qui concerne la desserte du centre-ville de Lille.

Le groupe s'accorde néanmoins sur l'importance de ne pas multiplier les correspondances pour rejoindre le centre-ville lillois.

Un seul P+R n'est pas pertinent selon le groupe qui appelle à en installer plus le long du tracé.

Le groupe s'inquiète des conséquences des travaux pour les commerçants loossois et de la réduction du stationnement pour les riverains.

La mise sur le tracé du tramway inquiète les riverains et les boucles évoquées lors de la présentation questionnent.

Le groupe est favorable à la variante et à la création d'un garage vélo au terminus.

Un des participants du groupe explique que les habitants des Weppes empruntent la rue du « chrono drive » et le rond-point de Santes plutôt que la RN41, qui est très encombrée.

Groupe 6 :

Le groupe souligne que le tramway est plus accessible aux personnes à mobilités réduites que le bus mais qu'une distance de 500 mètres entre chaque station est trop élevée.

Il insiste sur la nécessité de sécuriser les voies vélos et d'installer des navettes pour permettre un rabattement vers le tramway des quartiers les plus éloignés de la rue Foch.

Le groupe souligne les risques induits par les travaux pour les commerçants de la rue Foch, qui ont déjà subi des aménagements récents.

Le groupe propose d'étudier l'installation d'une navette voie fluviale avec un aménagement des berges pour les vélos et les piétons.

Le groupe plaide pour la réouverture de la gare d'Hallennes-lez-Haubourdin.

Il souhaite qu'un P+R soit installé et que la voie du chronodrive qui permet de rejoindre la LINO soit aménagée pour les vélos et les piétons.

Groupe 7 :

Le groupe compte une majorité de loosois.

Il craint un report de la circulation dans les rues adjacentes à l'axe Foch, particulièrement sur les axes Calmette et Faidherbe. Il faudra imposer une déviation au niveau du magasin Match vers la LINO.

Le groupe soutient une alimentation par rail du futur tramway pour éviter l'implantation de poteaux dans le centre-ville de Loos.

Il est important d'aménager de nouveaux aménagements cyclables et de renforcer ceux qui existent (piste cyclable longeant la Deûle).

Le groupe est favorable à la variante mais souhaite qu'elle soit davantage prolongée vers les Weppes,

Groupe 8 :

La contribution écrite du groupe 8 est retranscrite en annexe, pas d'expression oral en réunion.

VI. Conclusion

Jean-Claude RUYSSCHAERT, garant de la concertation, souligne la richesse des contributions et remercie les participants pour la qualité des débats. Il rappelle que le bilan des garants permettra de revenir sur le processus de concertation et sur les expressions compilées.

Il insiste sur le fait que la concertation se poursuivra au travers une démarche de concertation continue et qu'un garant devrait être nommé par la CNDP pour accompagner cette phase future jusqu'aux enquêtes publiques.

Elodie DESRY, DGA en charge du SDIT à la MEL, remercie les participants pour leur mobilisation et souligne la richesse des échanges. Elle rappelle que les différentes contributions des participants vont permettre d'approfondir le projet. Elle retient, à chaud, plusieurs sujets qui sont revenus principalement au cours des échanges :

- Questionnement sur l'interface avec le réseau ferré existant
- Un plébiscite pour la variante avec une forte demande de parking relais

Elle rappelle que les études détaillées vont se poursuivre et qu'une concertation continue sera organisée jusqu'aux enquêtes publiques. La mise en service progressive des lignes est prévue à partir de 2028.

1) Rappel des prochaines étapes :

- Réunion de clôture le 5 avril 2022 en visioconférence
- Bilan des garants en mai 2022
- Délibération de la MEL en juin 2022.

2) Rappel des modalités de participation du public :

Le site internet de la concertation permet au public de formuler avis et contributions sur le projet :

https://participation.lillemetropole.fr

Il est également possible de contacter les garants de la concertation :

- christophe.bacholle@garant-cndp.fr
- jean-claude.ruysschaert@garant-cndp.fr

Annexe 4 : Contributions collectives

Envoyé en préfecture le 06/04/2022
Reçu en préfecture le 06/04/2022
Affiché le
ID : 059-215900119-20220405-2022_23-DE

Département du Nord
Arrondissement de Lille
Ville d'ANNOEULLIN
Délibération du
Conseil Municipal

Nombre de Conseillers en exercice : **33**
Date de convocation : 30 Mars 2022
Séance du 5 Avril 2022
Délibération n°2022/23

L'an deux mil vingt-deux, le cinq avril à 18 heures 15 minutes, les membres du Conseil Municipal de la Ville d'ANNOEULLIN se sont réunis au lieu ordinaire de leurs séances sous la présidence de Monsieur Philippe PARSY, suite à la convocation qui leur a été faite cinq jours à l'avance, laquelle convocation a été affichée à la porte de la Mairie, conformément à la loi.

Présents : MM. Philippe PARSY, Pierre DUBAR, Christophe GRAS, Mme Karine PERNAK-DECROCK, M. Jean-Marc BOULONNE, Mme Chantal DELPORTE, M. Patrick DEREYGER, Mme Sophie KORTUS, M. Philippe LELIEVRE, Mme Marjorie LEJOINT, M. Jean-Noël FENEL, Mme Sophie MAILLE, MM. Julien PARSY, André DENNE, Mme Mauricette WATTERLOT, MM. Bernard VANDENBUSSCHE, Laurent LENDZION, Mme Alison VERFAILLIE, MM. Bernard BOUREZ, Didier MARTIN, Mmes Catherine DUBAR, Isabelle BROEDERS-BERQUE, MM. Frédéric PLANCKE, Alexis LECOEUCHE, Mme Claire DUTILLEUL, M. Grégory VANGREVENINGE.

Absent(s) excuse(s) : Mmes Virginie SANCHEZ, Souad MEGNAFI, Anne-Marie LEROUX-POISSONNIER, Marie-Christine VASSEUR-HEYNDRICKX, Sandra MASSART, Mathilde WOHMANN, Mathilde DEMONT *avaient donné respectivement procuration à MM. Jean-Marc BOULONNE, Philippe LELIEVRE, Laurent LENDZION, Mmes Isabelle BROEDERS-BERQUE, Karine PERNAK-DECROCK, M. Philippe PARSY, Mme Claire DUTILLEUL.*

AVIS SUR LES PROJETS DE NOUVELLES LIGNES DE TRANSPORT DANS LE CADRE DU DOSSIER DE CONCERTATION PREALABLE

Le Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) a été adopté par le conseil métropolitain le 28 juin 2019. Environ deux milliards d'euros seront investis pour améliorer l'accessibilité et l'« attractivité » de la métropole, mais également lutter contre la pollution de l'air.

De nouvelles lignes structurantes vont donc progressivement irriguer le territoire. Elles transformeront le paysage et la physionomie des communes concernées et « réoxygéneront » l'ensemble de la métropole en facilitant les déplacements. Les travaux vont s'étaler jusqu'en 2035.

Après une première phase d'études de faisabilité, le dossier reprenant les premières ébauches de ces nouvelles lignes est soumis à la concertation préalable du 22 février au 05 avril 2022.

Issu du travail d'analyse du dossier de concertation par la commission « Urbanisme et Aménagement Durable du Territoire » il vous est proposé de formaliser les observations, recommandations et demandes particulières sur ce dossier dans l'avis suivant concernant notamment le projet de tramway sur le pôle métropolitain de Lille et sa Couronne.

Le projet de tramway sur le pôle métropolitain de Lille et sa Couronne et notamment sur l'axe sud du projet de Faches-Thumesnil à Seclin présente un intérêt manifeste pour la desserte du sud de la Métropole.

Cependant le territoire de l'ex CCHD n'avait pas été intégré à la définition du SDIT adopté le 28 juin 2019 par la MEL et donc la carte globale des futures infrastructures de transport n'en tenait pas compte.

Envoyé en préfecture le 06/04/2022
Reçu en préfecture le 06/04/2022
Affiché le
ID : 059-215900119-20220405-2022_23-DE

Néanmoins les flux pendulaires domicile travail ou domicile établissement scolaires représentent un impact important sur la pression routière au sud de la métropole (territoire de 25 000 habitants dont une bonne partie des actifs et étudiants).

Aussi sommes-nous favorables au développement de la branche sud du futur tramway pour desservir au moins l'établissement hospitalier de Seclin mais avec une demande toute particulière aussi de travailler en partenariat avec la Région qui a la compétence mobilité sur le territoire de la communauté de communes Pévèle Carembault à prolonger cette ligne jusqu'à Annoeullin en utilisant l'assiette de terrain de l'ex ligne ferroviaire Seclin – Don Sainghin existant et utilisable jusqu'à Annoeullin, ou en cas d'impossibilité, de créer une ligne BHNS structurante entre l'hôpital de Seclin et la gare d'Annoeullin afin de permettre un rabattement sur le départ de la future ligne de tramway.

En ce qui concerne la branche Ouest il serait également pertinent de prolonger cette ligne le long de la N41 jusqu'au rond-point de Wavrin au moins afin de permettre un point de rabattement et de transfert bus tramway pour les communes des Weppes mal desservies et dont les flux pendulaires domicile-travail ou domicile-études viennent engorger fortement les infrastructures routières à l'ouest de la MEL.

Sur le secteur de Lille Centre nous encourageons à ce que le port fluvial devienne un point nodal important (métro, tramway, bus...) mais aussi pour les navettes fluviales qui pourraient être mises en œuvre au départ de la commune de Don en aval de l'écluse.

Nous rappelons en outre qu'il est nécessaire sur le territoire de l'ex CCHD de travailler à une offre de rabattement efficace en transports en commun sur le pôle d'échange de Don Sainghin et sur un futur pôle d'échange à créer en gare de Bauvin-Provin. Bauvin-Provin et qu'une liaison par bus soit développée entre les gares de Don et Libercourt afin d'offrir sur cet axe concentrique de nouvelles possibilités en termes de liaisons ferroviaires.

Oui l'exposé, les membres du Conseil Municipal, à l'unanimité, approuvent l'ensemble des observations, recommandations et demandes particulières sur ce dossier dans l'avis concernant notamment le projet de tramway sur le pôle métropolitain de Lille et sa Couronne.

Fait et délibéré en séance, les jour, mois et an que dessus.

MAIRIE D'ANNŒULLIN (NORD)

Pour copie conforme,
Le Maire,
Philippe PARSY.

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif dans un délai de 2 mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'état.

Département
du Nord
—
Arrondissement
de Lille
—
Commune
d'**AUBERS**
59249

PREFECTURE DU NORD
14 AVR. 2022
ARRIVEE

DELIBERATION
DU CONSEIL MUNICIPAL N° 2022 - 16

Objet : avis sur le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT).

L'an deux mil vingt-deux, le trente mars à dix-huit heures trente, le Conseil Municipal, légalement convoqué, s'est réuni au lieu ordinaire de ses séances, en Mairie, sous la présidence de Monsieur Alain LECLERCQ, Maire.
Etaient présents : Alain LECLERCQ, Jean-Paul HAULTCOEUR, Danielle DE VRIEZE, Patrick COUSTENOBLE, Véronique KROLL, Eric HOURIEZ, Annie LUNG, Marie-Line BRIEF, Brigitte LECLERCQ, Isabelle DISSAUX, Stéphane ACHTE, Stéphanie LESCROART, Julien MARTEL, Antoine LECLERCQ, Francis VANLERBERGHE, Isabelle GYLBERT, Vanessa HAUDIQUET.
Absents excusés : Anita WARHEM (pouvoir à Alain LECLERCQ), Jérôme BOURGY (pouvoir à Antoine LECLERCQ).
Secrétaire de séance : Stéphane ACHTE.
Date de convocation et d'affichage de l'avis de réunion : 24 mars 2022
Nombre de Conseillers en exercice : 19.

Le Conseil Municipal,
Vu la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite Loi « LOM » qui vise à réformer en profondeur le cadre général des politiques de mobilités, en intégrant les enjeux environnementaux,
Vu la loi du 22 août 2021 portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite "loi Climat et Résilience", qui vise à accélérer la transition écologique de la société et de l'économie françaises,
Vu la délibération n°19C0312 du 28 Juin 2019 du conseil métropolitain de la MEL relative à l'adoption de son Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT),
Vu les délibérations n° 21-C-0595, 21-C-0596, 21-C-0597 et 21-C-0598 du 17 décembre 2021 du Conseil métropolitain de la MEL relatives aux modalités de concertation des projets de :

- ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre VILLENEUVE D'ASCQ et LILLE
- ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre VILLENEUVE D'ASCQ et MARCQ-EN-BAROEUL
- ligne de tramway sur le pôle de Lille et de sa couronne
- ligne de tramway sur le pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing ;

Considérant que la croissance démographique et économique, les dynamiques d'attractivité, la hausse du coût de l'énergie, le vieillissement de la population, et la lutte contre les dérèglements climatiques et les pollutions de l'air appellent une politique de mobilité ambitieuse et volontariste,
Considérant que le SDIT répond aux enjeux sociaux, environnementaux, démographiques et économiques qui caractérisent la MEL,
Considérant que le SDIT s'inscrit dans l'ambition globale de construction de la métropole de demain incarnée dans les différentes politiques publiques portées par la MEL, notamment au travers du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), du Plan Local d'Urbanisme (PLU), et du futur Plan de Mobilité (PDM),

Considérant qu'en plus d'être un projet de mobilité, le SDIT constitue aussi un levier d'aménagement et de développement, véritable outil d'équilibre territorial, environnemental et social, contribuant à l'affirmation d'une métropole durable,
Considérant que le SDIT représente une véritable démarche stratégique de développement du réseau de transports en commun qui fixe notamment de nouvelles lignes majeures et structurantes de transports ;
Considérant que ces nouvelles lignes viendront à la fois compléter l'ossature principale du réseau métropolitain et renforcer le maillage en transports en commun de l'ensemble de la métropole, au bénéfice de l'ensemble des métropolitains et usagers actuels et futurs de ces transports modernes et performants, quelle que soit leur commune de résidence,
Considérant les modalités dè la concertation définies par les délibérations n°21C0595, 21C0596, 21C0597, 21C0598 du 17 décembre 2021 et le déroulement de celle-ci à compter du 21 Février 2022 et pour une durée de six semaines,
Considérant qu'au terme de la concertation et après réception du bilan de la concertation, chacun des tracés fera l'objet d'études complémentaires préalablement aux enquêtes publiques qui seront ensuite déclenchées,
1°) valide les 4 axes du SDIT soumis à la concertation préalable, à savoir :

- la mise en place d'une ligne de tramway sur le pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing
- la mise en place d'une ligne de tramway sur le pôle de Lille et de sa couronne,
- le développement d'une offre de bus à haut niveau de service adaptée aux enjeux territoriaux avec deux nouvelles lignes entre Villeneuve d'Ascq et Marcq-en-Baroeul et entre Villeneuve d'Ascq et Lille

2°) autorise Monsieur le Maire à transmettre la présente délibération au Président de la Métropole Européenne de Lille, afin qu'elle soit prise en considération dans le cadre de la concertation préalable,
3°) autorise Monsieur le Maire à signer tous les documents y afférant.

Fait en séance, les jour, mois et an susdits.

POUR COPIE CONFORME,

MAIRIE D'AUBERS (59249)

Le Maire,

MAIRIE D'AUBERS (59249)

Certifié exécutoire par le Maire compte tenu de la réception en Préfecture le 14/4/2022
et de la publication le 14/4/2022

Mairie d'Aubers – 41 rue du Bourg – BP 16 – 59249 AUBERS
Tél. : 03.20.50.20.38 – e-mail : aubers.mairie@wanadoo.fr – www.aubers.fr

REPUBLIQUE FRANCAISE

DEPARTEMENT DU NORD

EXTRAIT DU REGISTRE **no 22033114**

des délibérations du Conseil Municipal

De la commune de BEAUCAMPS-LIGNY

Nombre de membres

Afférents au conseil municipal : 15

En exercice : 15

Pris part à la délibération : 15

Séance du 31 mars 2022

L'An deux mil VINGT DEUX

Et le 31 MARS 2022

A 20 heures, le Conseil Municipal de cette Commune, légalement convoqué, s'est Réuni au nombre prescrit par la Loi, dans Le lieu habituel de ses séances, sous la Présidence de Madame Catherine Lefebvre

5.9

Date de la convocation : 23 mars 2022
Date d'affichage : 23 mars 2022
Etaient présents : Mme LEFEBVRE -M BONNEEL- Mme TOURBIER—Mme BAUGE- M JUMAUCOURT- M FLAVIGNY- Mme HOUSPIE- M DIGNE – M DOURLOU-M BEHAREL-Mme STAQUET- M RENARD
Absents : néant

Pouvoirs : M PERCHE à M BEHAREL
Mme DEBAEKER à Mme BAUGE
M SEGUIN à Mme HOUSPIE

14) Schéma directeur des infrastructures de transport (SDIT) concertation préalable : avis du conseil municipal

Vu la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite Loi « LOM » qui vise à réformer en profondeur le cadre général des politiques de mobilités, en intégrant les enjeux environnementaux.
Vu la loi du 22 aout 2021, portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite « loi Climat et Résilience », qui vise à accélérer la transition écologique de la société et de l'économie française ;
Vu la délibération no 19C0312 du 28 juin 2019 du conseil métropolitain de la Mel relative à l'adoption de son Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT).
Vu les délibérations no 21-C-0595, 21-C-0596, 21-C-0597 et 21-C-0598 du 17décembre 2021 du Conseil métropolitain de la MEL relatives aux modalités de concertation des projets de :

- Ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Villeneuve d'Asq et Lille ;
- Ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Villeneuve d'Asq et Marcq en Baroeul ;
- Ligne de tramway sur le pôle de Lille et de sa couronne ;
- Ligne de tramway sur le pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing.

Considérant que la croissance démographique et économique, les dynamiques d'attractivité, la hausse du cout de l'énergie, le vieillissement de la population et la lutte contre les dérèglements climatiques et les pollutions de l'air appellent une politique de mobilité ambitieuse et volontariste ;
Considérant que le SDIT répond aux enjeux sociaux, environnementaux, démographiques et économiques qui caractérisent la Mel ;
Considérant que le SDIT s'inscrit dans l'ambition globale de construction de la Métropole de demain incarnée dans les différentes politiques publiques portées par la Mel, notamment à travers du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), du Plan Local d'Urbanisme (PLU) et du futur Plan de mobilité (PDM) ;

Considérant qu'en plus d'être un objet de mobilité, le SDIT constitue aussi un levier d'aménagement et de développement, véritable outil d'équilibre territorial, environnemental et social, contribuant à l'affirmation d'une métropole durable ;
Considérant que le SDIT représente une véritable démarche stratégique de développement du réseau de transports en commun qui fixe notamment de nouvelles lignes majeures et structurantes de transports ;
Considérant que ces nouvelles lignes viendront à la fois compléter l'ossature principale du réseau métropolitain et renforcer le maillage en transports en commun de l'ensemble de la métropole, au bénéfice de l'ensemble des métropolitains et usagers actuels et futurs de ces transports modernes et performants, quelle que soit leur commune de résidence ;
Considérant les modalités de la concertation définies par les délibérations no 21C0595, 21-C-0596, 21-C-0597 et 21-C-0598 du 17 décembre 2021et le déroulement de celle-ci à compter du 21 février 2022 et pour une durée de 6 semaines ;
Considérant qu'au terme de la concertation et après réception du bilan de la concertation, chacun des tracés fera l'objet d'études complémentaires préalablement aux enquêtes publiques qui seront ensuite déclenchées.

La commune de Beaucamps-Ligny :

- Valide des 4 axes du SDIT soumis à la concertation préalable à savoir :

*La mise en place d'une ligne de tramway sur le pole métropolitain de Roubaix-Tourcoing.
*La mise en place d'une ligne de tramway sur le pole de Lille et de sa couronne.
*Le développement d'une offre de bus à haut niveau de service adapté aux enjeux territoriaux avec deux nouvelles lignes entre Villeneuve d'Asq et Marcq en Baroeul et entre Villeneuve d'Asq et Lille.

Autorise, à l'unanimité, Madame le Maire à transmettre la présente délibération au Président de la MEL de Lille afin qu'elle soit prise en considération ans la cadre de la concertation préalable.

Autorise, à l'unanimité, Madame le Maire à signer tous les documents y afférant.

Extrait conforme et exécutoire
Le Maire / Catherine Lefebvre

MAIRIE de BEAUCAMPS-LIGNY (Nord)

BORDEREAU D'ACQUITTEMENT DE TRANSACTION

Collectivité : Beaucamps-Ligny

Utilisateur : PASTELL Plateforme

Paramètre de la transaction :

	Type de transaction :	*Transmission d'actes*
	Nature de l'acte :	*Délibérations*
	Numéro de l'acte :	*22033114*
	Date de la décision :	*2022-05-11 00:00:00+02*
	Objet :	*SDIT CONCERTATION CM*
	Documents papiers complémentaires :	*NON*
	Classification matières/sous-matières :	*5.7 - Intercommunalite*
	Identifiant unique :	*059-215900564-20220511-22033114-DE*
	URL d'archivage :	*Non définie*
	Notification :	*Non notifiée*

Fichier contenus dans l'archive :

Fichier	Type de fichier	Taille du fichier
Nom métier :		
059-215900564-20220511-22033114-DE-1-1_0.xml	*text/xml*	*838*
Nom original :		
SDIT.pdf	*application/pdf*	*89217*
Nom métier :		
99_DE-059-215900564-20220511-22033114-DE-1-1_1.pdf	*application/pdf*	*89217*

Cycle de vie de la transaction :

	Etat	Date	Message
	Posté	*11 mai 2022 à 09h43min16s*	*Dépôt initial*
	En attente de transmission	*11 mai 2022 à 09h43min16s*	*Accepté par le TdT : validation OK*
	Transmis	*11 mai 2022 à 09h43min19s*	*Transmis au MI*
	Acquittement reçu	*11 mai 2022 à 09h53min32s*	*Reçu par le MI le 2022-05-11*

Envoyé en préfecture le 11/05/2022
Reçu en préfecture le 11/05/2022
Affiché le
ID : 059-215900564-20220511-22033114-DE

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT DU NORD

EXTRAIT DU REGISTRE no 22033114
des délibérations du Conseil Municipal
De la commune de BEAUCAMPS-LIGNY

Nombre de membres
Afférents au conseil municipal : 15
En exercice : 15
Pris part à la délibération : 15

Séance du 31 mars 2022
L'An deux mil VINGT DEUX
Et le 31 MARS 2022

A 20 heures, le Conseil Municipal de cette Commune, légalement convoqué, s'est Réuni au nombre prescrit par la Loi, dans Le lieu habituel de ses séances, sous la Présidence de Madame Catherine Lefebvre

5.7

Date de la convocation : 23 mars 2022
Date d'affichage : 23 mars 2022
Etaient présents : Mme LEFEBVRE -M BONNEEL- Mme TOURBIER—Mme BAUGE- M JUMAUCOURT- M FLAVIGNY- Mme HOUSPIE- M DIGNE – M DOURLOU-M BEHAREL-Mme STAQUET- M RENARD
Absents : néant

Pouvoirs : M PERCHE à M BEHAREL
Mme DEBAEKER à Mme BAUGE
M SEGUIN à Mme HOUSPIE

14) Schéma directeur des infrastructures de transport (SDIT) concertation préalable : avis du conseil municipal

Vu la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite Loi « LOM » qui vise à réformer en profondeur le cadre général des politiques de mobilités, en intégrant les enjeux environnementaux.
Vu la loi du 22 aout 2021, portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite « loi Climat et Résilience », qui vise à accélérer la transition écologique de la société et de l'économie française ;
Vu la délibération no 19C0312 du 28 juin 2019 du conseil métropolitain de la Mel relative à l'adoption de son Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT).
Vu les délibérations no 21-C-0595, 21-C-0596, 21-C-0597 et 21-C-0598 du 17décembre 2021 du Conseil métropolitain de la MEL relatives aux modalités de concertation des projets de :

- Ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Villeneuve d'Asq et Lille ;
- Ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Villeneuve d'Asq et Marcq en Baroeul ;
- Ligne de tramway sur le pôle de Lille et de sa couronne ;
- Ligne de tramway sur le pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing.

Envoyé en préfecture le 26/03/2022
Reçu en préfecture le 26/03/2022
Affiché le
ID : 059-215900903-20220324-22_1_9-DE

DEPARTEMENT DU NORD
COMMUNE DE BONDUES

Extrait du Registre des Délibérations
Du Conseil Municipal

Le jeudi 24 mars 2022 à 18 h 30, le Conseil Municipal s'est réuni en mairie, sous la présidence de M. le Maire.

Date de la convocation : le 18 mars 2022 - Nombre de membres en exercice : 33

Présents : M. Patrick DELEBARRE, Maire, M. Pierre ZIMMERMANN, Mme Anne-Catherine DERVILLE, M. Bernard JEAN-BAPTISTE, Mme Juliette de BAROLET, M. Eric DESREUMAUX, Mme Danièle DELBECQUE, M. Didier DUPE, Mme Marie VANOYE, M. Xavier BASSELET, Adjoints au Maire, Mme Marie-Paule LEPERS, M. Bernard CAUDAL, Mme Annie HUS, M. Martin LEPOUTRE, Mmes Marie-Andrée SION, Nathalie HERBAUX, MM. Vincent DELANNOY, Pierre-Yves HEBBINCKUYS, Mmes Marie DUCATTEAU, Béatrice LAURENCEL, Audrey DASSONNEVILLE, Stéphanie COMPERE, M. John EVLARD, Mme Aurélie DESQUENNE, MM. Pierre DELZENNE, Mmes Laura NAESSENS, Hélène ROBERT, M. Jean-Pierre LEMAI

Absents excusés (ayant donné pouvoir) : Mme Dorothée GENASI (à M. Martin LEPOUTRE), M. Yves PAUL (à M. Bernard CAUDAL)

Absents excusés : MM. Antoine DHALLUIN, Dominique FRETE, Nicolas CARLIN

N° 22-1-9

Intercommunalité

Métropole Européenne de Lille

Schéma Directeur des Infrastrutures de Transports (SDIT)

Concertation préalable

Avis du conseil Municipal

Rapport de M. le Maire,

Vu la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite Loi « LOM » qui vise à réformer en profondeur le cadre général des politiques de mobilités, en intégrant les enjeux environnementaux ;

Vu la loi du 22 août 2021 portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite "loi Climat et Résilience", qui vise à accélérer la transition écologique de la société et de l'économie françaises ;

Vu la délibération n°19C0312 du 28 Juin 2019 du conseil métropolitain de la MEL relative à l'adoption de son Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT).

Vu les délibérations n° 21-C-0595, 21-C-0596, 21-C-0597 et 21-C-0598 du 17 décembre 2021 du Conseil métropolitain de la MEL relatives aux modalités de concertation des projets de :

- ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre VILLENEUVE D'ASCQ et LILLE
- ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre VILLENEUVE D'ASCQ et MARCQ-EN-BAROEUL
- ligne de tramway sur le pôle de Lille et de sa couronne
- ligne de tramway sur le pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing ;

Envoyé en préfecture le 26/03/2022
Reçu en préfecture le 26/03/2022
Affiché le
ID : 059-215900903-20220324-22_1_9-DE

Considérant que la croissance démographique et économique, les dynamiques d'attractivité, la hausse du coût de l'énergie, le vieillissement de la population, et la lutte contre les dérèglements climatiques et les pollutions de l'air appellent une politique de mobilité ambitieuse et volontariste ;

Considérant que le SDIT répond aux enjeux sociaux, environnementaux, démographiques et économiques qui caractérisent la MEL ;

Considérant que le SDIT s'inscrit dans l'ambition globale de construction de la métropole de demain incarnée dans les différentes politiques publiques portées par la MEL, notamment au travers du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), du Plan Local d'Urbanisme (PLU), et du futur Plan de Mobilité (PDM) ;

Considérant qu'en plus d'être un projet de mobilité, le SDIT constitue aussi un levier d'aménagement et de développement, véritable outil d'équilibre territorial, environnemental et social, contribuant à l'affirmation d'une métropole durable ;

Considérant que le SDIT représente une véritable démarche stratégique de développement du réseau de transports en commun qui fixe notamment de nouvelles lignes majeures et structurantes de transports ;

Considérant que ces nouvelles lignes viendront à la fois compléter l'ossature principale du réseau métropolitain et renforcer le maillage en transports en commun de l'ensemble de la métropole, au bénéfice des usagers actuels et futurs de ces transports modernes et performant ;

Considérant les modalités de la concertation définies par les délibérations n°21C0595, 21C0596, 21C0597, 21C0598 du 17 décembre 2021 et le déroulement de celle-ci à compter du 21 Février 2022 et pour une durée de six semaines ;
Considérant qu'au terme de la concertation et après réception du bilan de la concertation, chacun des tracés fera l'objet d'études complémentaires préalablement aux enquêtes publiques qui seront ensuite déclenchées ;
Considérant par ailleurs que les communes et territoires non concernés par ces infrastructures implantées dans les secteurs denses de la métropole demandent à ce que soient étudiés et imaginés pour leurs habitants des moyens de déplacement publics adaptés à des territoires à l'habitat plus diffus,

Il vous est proposé de :

- valider les 4 axes du SDIT soumis à la concertation préalable, à savoir :
  - La mise en place d'une ligne de tramway sur le pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing
  - La mise en place d'une ligne de tramway sur le pôle de Lille et de sa couronne,
  - Le développement d'une offre de bus à haut niveau de service adaptée aux enjeux territoriaux avec deux nouvelles lignes entre Villeneuve d'Ascq et Marcq-en-Baroeul et entre Villeneuve d'Ascq et Lille.

- autoriser Monsieur le Maire à transmettre la présente délibération au Président de la Métropole Européenne de Lille, afin qu'elle soit prise en considération dans le cadre de la concertation préalable ;

- Autorise Monsieur le Maire à signer tous les documents y afférant.

Travaux préparatoires :
Commission 1 du 8 mars 2022

Le Conseil
Adhère à la proposition ci-dessus
Ainsi fait et délibéré en séance du Conseil
Certifié conforme
Le Maire

MAIRIE DE BONDUES (NORD)

Envoyé en préfecture le 07/04/2022
Reçu en préfecture le 07/04/2022
Affiché le
ID : 059-215901067-20220329-2022508-DE

NORD

DEPARTEMENT
ARRONDISSEMENT
LILLE

CANTON
CYSOING

Commune de

EXTRAIT DU PROCES VERBAL

DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

DU 29 MARS 2022
2022/507

L'an deux mil vingt deux le vingt neuf mars le Conseil Municipal de Bouvines, étant réuni au lieu ordinaire de ses séances, après convocation légale, sous la présidence de Alain BERNARD, Maire.

NOMBRE	
de conseillers en exercice	14
de présents	12
de votants	14

Etaient présents :
Alain Bernard, Philippe Guillon, Sylvie Beuscart, Thomas Bideau, Brigitte Bounonville, Denise Descamps, Jean Michel Desprez, Nicolas Metta, Marie Pelini, Mélanie Mazingarbe, Vincent Vatelot, Maëlle Ville

Excusés : Thierry Pick, France Catoen

Pouvoirs : Thierry Pick donne pouvoir à Sylvie Beuscart
France donne pouvoir à Denise Descamps

Désignation du secrétaire de séance : Philippe Guillon

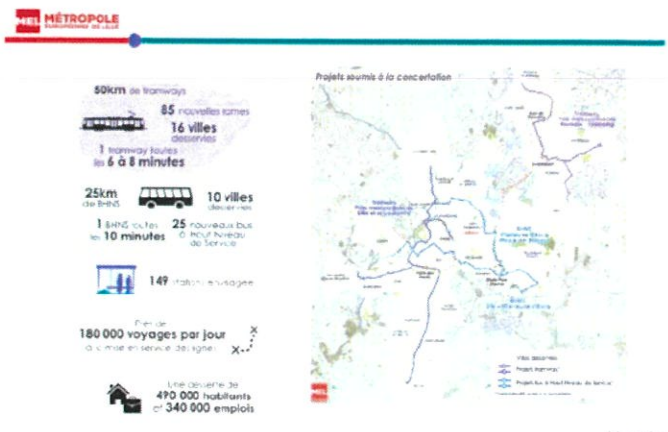
Objet :

Schéma directeur des infrastructures de transport (SDIT)

Dans le cadre du schéma Directeur des Infrastructures de Transport, une première étape importante vient de s'ouvrir : la concertation préalable quoi porte sur quatre projets de nouvelles lignes de transport (2 lignes de tramway et 2 lignes de Bus à Haut Niveau de Service), et qui se déroulera du 21 février 2022 au 5 avril 2022.

Le Maire certifie que le compte rendu de cette délibération a été affiché à la porte de la Mairie le 1er avril 2022
et que la convocation du Conseil avait été faite le 21 mars 2022
Le Maire

MAIRIE DE BOUVINES (Nord)



Envoyé en préfecture le 07/04/2022
Reçu en préfecture le 07/04/2022
Affiché le
ID : 059-215901067-20220329-2022503-DE

Ces 4 projets ont une véritable portée métropolitaine et touchent l'ensemble de la métropole. Ainsi que la commune soit directement concernée par un tracé ou qu'elle en soit éloignée, il est important que la délibération prise soit centrer sur l'objet de la concertation, à savoir les 4 lignes soumises à la concertation.

Vu la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite Loi « LOM » qui vise à réformer en profondeur le cadre général des politiques de mobilités, en intégrant les enjeux environnementaux ;

Vu la loi du 22 août 2021 portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite "loi Climat et Résilience", qui vise à accélérer la transition écologique de la société et de l'économie françaises ;

Vu la délibération n°19C0312 du 28 Juin 2019 du conseil métropolitain de la MEL relative à l'adoption de son Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT).

Vu les délibérations n° 21-C-0595, 21-C-0596, 21-C-0597 et 21-C-0598 du 17 décembre 2021 du Conseil métropolitain de la MEL relatives aux modalités de concertation des projets de : - ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre VILLENEUVE D'ASCQ et LILLE - ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre VILLENEUVE D'ASCQ et MARCQ-EN-BAROEUL - ligne de tramway sur le pôle de Lille et de sa couronne - ligne de tramway sur le pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing ;

Considérant que la croissance démographique et économique, les dynamiques d'attractivité, la hausse du coût de l'énergie, le vieillissement de la population, et la lutte contre les dérèglements climatiques et les pollutions de l'air appellent une politique de mobilité ambitieuse et volontariste ;

Considérant que le SDIT répond aux enjeux sociaux, environnementaux, démographiques et économiques qui caractérisent la MEL ;

Considérant que le SDIT s'inscrit dans l'ambition globale de construction de la métropole de demain incarnée dans les différentes politiques publiques portées par la MEL, notamment au travers du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), du Plan Local d'Urbanisme (PLU), et du futur Plan de Mobilité (PDM) ;

Considérant qu'en plus d'être un projet de mobilité, le SDIT constitue aussi un levier d'aménagement et de développement, véritable outil d'équilibre territorial, environnemental et social, contribuant à l'affirmation d'une métropole durable ;

Considérant que le SDIT représente une véritable démarche stratégique de développement du réseau de transports en commun qui fixe notamment de nouvelles lignes majeures et structurantes de transports ;

Considérant que ces nouvelles lignes viendront à la fois compléter l'ossature principale du réseau métropolitain et renforcer le maillage en transports en commun de l'ensemble de la métropole, au bénéfice de l'ensemble des métropolitains et usagers actuels et futurs de ces transports modernes et performants, quelle que soit leur commune de résidence ;

Considérant les modalités de la concertation définies par les délibérations n°21C0595, 21C0596, 21C0597, 21C0598 du 17 décembre 2021 et le déroulement de celle-ci à compter du 21 Février 2022 et pour une durée de six semaines ;

Envoyé en préfecture le 07/04/2022
Reçu en préfecture le 07/04/2022
Affiché le
ID : 059-215901067-20220329-2022508-DE

Considérant qu'au terme de la concertation et après réception du bilan de la concertation, chacun des tracés fera l'objet d'études complémentaires préalablement aux enquêtes publiques qui seront ensuite déclenchées.

Le conseil municipal, après en avoir délibéré, donne à l'unanimité un avis favorable, et

- valide les 4 axes du SDIT soumis à la concertation préalable, à savoir :

  - La mise en place d'une ligne de tramway sur le pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing
  - La mise en place d'une ligne de tramway sur le pôle de Lille et de sa couronne,
  - Le développement d'une offre de bus à haut niveau de service adaptée aux enjeux territoriaux avec deux nouvelles lignes entre Villeneuve d'Ascq et Marcq-en-Baroeul et entre Villeneuve d'Ascq et Lille.

- Autorise Monsieur le Maire à transmettre la présente délibération au Président de la Métropole Européenne de Lille, afin qu'elle soit prise en considération dans le cadre de la concertation préalable ;

- Autorise Monsieur le Maire à signer tous les documents y afférant.

Ainsi fait et délibéré en Mairie, les jours mois et an susdits.
Pour copie certifiée conforme.
Le Maire,

Alain BERNARD

MAIRIE DE BOUVINES (NORD)

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de Lille dans un délai de 2 mois à compter de sa publication ou de son affichage et sa transmission au représentant de l'état du département.

Envoyé en préfecture le 01/04/2022
Reçu en préfecture le 01/04/2022
Affiché le
ID : 059-215901281-20220324-202203D18-DE

Capinghem

République Française
Département du Nord

Nombre de membres		
Afférents au Conseil municipal	En exercice	Qui ont pris part à la délibération
19	19	14
Pour	Contre	Abstention
19	0	0

Extrait du registre
Des délibérations du conseil municipal
Commune de Capinghem

Séance du 2 février 2022

L'an deux mil vingt deux le 24 mars à 19 heures et 00 minutes, le Conseil municipal de cette commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel des séances, sous la présidence de M. Christian MATHON, Maire de la commune.

Présents : C MATHON, MC FICHELLE, V PARABOSCHI, A. TRICOIT, G TRAPASSO, T. WIDHEN, M. WALICKI, V. DUCOURAU, F. TREDEZ, S. DUMORTIER, G. OUDAERT, A. KIMOUR, K. UDRY, J. AGNIERAY,

Absents excusés avec pouvoir :
G. CHATEAU > pouvoir à S. DUMORTIER, P. MOUCHON >pouvoir à F. TREDEZ, JM. CLERFAYT >pouvoir à G. OUDAERT, E. BARBAY > pouvoir à V. PARABOSCHI, N. ROUBAUD > pouvoir à K. UDRY

Absents excusés sans pouvoir : /

Secrétaire de séance : V. DUCOURAU

Date de convocation
Le 15 mars 2022

Objet de la délibération

SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT – CONCERTATION PREALABLE – AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE CAPINGHEM

CM 2022//03-D18

Acte rendu exécutoire
après dépôt en Préfecture

Vu la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite Loi « LOM » qui vise à réformer en profondeur le cadre général des politiques de mobilités, en intégrant les enjeux environnementaux ;

Vu la loi du 22 août 2021 portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite "loi Climat et Résilience", qui vise à accélérer la transition écologique de la société et de l'économie françaises ;

Vu la délibération n°19C0312 du 28 Juin 2019 du conseil métropolitain de la MEL relative à l'adoption de son Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT).

Vu les délibérations n° 21-C-0595, 21-C-0596, 21-C-0597 et 21-C-0598 du 17 décembre 2021 du Conseil métropolitain de la MEL relatives aux modalités de concertation des projets de :

- ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre VILLENEUVE D'ASCQ et LILLE
- ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre VILLENEUVE D'ASCQ et MARCQ-EN-BAROEUL
- ligne de tramway sur le pôle de Lille et de sa couronne
- ligne de tramway sur le pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing ;

Considérant que la croissance démographique et économique, les dynamiques d'attractivité, la hausse du coût de l'énergie, le vieillissement de la population, et la lutte contre les dérèglements climatiques et les pollutions

Envoyé en préfecture le 01/04/2022
Reçu en préfecture le 01/04/2022
Affiché le
ID : 059-215901281-20220324-202203D18-DE

de l'air appellent une politique de mobilité ambitieuse et volontariste ;

Considérant que le SDIT répond aux enjeux sociaux, environnementaux, démographiques et économiques qui caractérisent la MEL ;

Considérant que le SDIT s'inscrit dans l'ambition globale de construction de la métropole de demain incarnée dans les différentes politiques publiques portées par la MEL, notamment au travers du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), du Plan Local d'Urbanisme (PLU), et du futur Plan de Mobilité (PDM) ;

Considérant qu'en plus d'être un projet de mobilité, le SDIT constitue aussi un levier d'aménagement et de développement, véritable outil d'équilibre territorial, environnemental et social, contribuant à l'affirmation d'une métropole durable ;

Considérant que le SDIT représente une véritable démarche stratégique de développement du réseau de transports en commun qui fixe notamment de nouvelles lignes majeures et structurantes de transports ;

Considérant que ces nouvelles lignes viendront à la fois compléter l'ossature principale du réseau métropolitain et renforcer le maillage en transports en commun de l'ensemble de la métropole, au bénéfice de l'ensemble des métropolitains et usagers actuels et futurs de ces transports modernes et performants, quelle que soit leur commune de résidence ;

Considérant les modalités de la concertation définies par les délibérations n°21C0595, 21C0596, 21C0597, 21C0598 du 17 décembre 2021 et le déroulement de celle-ci à compter du 21 Février 2022 et pour une durée de six semaines ;

Considérant qu'au terme de la concertation et après réception du bilan de la concertation, chacun des tracés fera l'objet d'études complémentaires préalablement aux enquêtes publiques qui seront ensuite déclenchées.

La commune de CAPINGHEM

- valide les 4 axes du SDIT soumis à la concertation préalable, à savoir :
    - La mise en place d'une ligne de tramway sur le pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing
    - La mise en place d'une ligne de tramway sur le pôle de Lille et de sa couronne,
    - Le développement d'une offre de bus à haut niveau de service adaptée aux enjeux territoriaux avec deux nouvelles lignes entre Villeneuve d'Ascq et Marcq-en-Baroeul et entre Villeneuve d'Ascq et Lille.
- autorise Monsieur le Maire à faire inscrire l'observation spécifique du Conseil Municipal, à savoir : « Les services de la MEL ont estimé 100 passages de bus par jour, rue Poincaré et rue du grand but. Ce qui classe ces

Envoyé en préfecture le 01/04/2022
Reçu en préfecture le 01/04/2022
Affiché le
ID : 059-215901281-20220324-202203D18-DE

2 axes en BHNS. De ce fait, dans un rayon de 500m autour de ces 2 axes et dans les travaux de préparation du PLU, le coefficient de 0.7 (surface de plancher/ surface de terrain) devrait être appliqué en matière de nouveaux logements et de nouvelles constructions. La commune de Capinghem comme les autres communes concernées n'ont pas été consultées et de plus cette règle contrevenant aux souhaits de la commune en matière d'urbanisme.

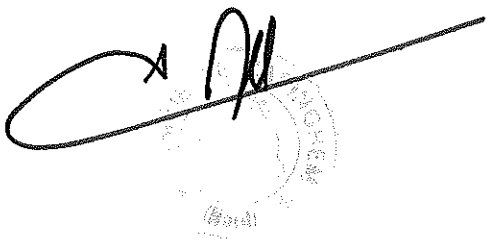
- Le conseil municipal s'oppose donc à la classification en axe de transport performant bus rue Poincaré et rue du Grand but.

- Autorise Monsieur le Maire à transmettre la présente délibération au Président de la Métropole Européenne de Lille, afin qu'elle soit prise en considération dans le cadre de la concertation préalable ;

- Autorise Monsieur le Maire à signer tous les documents y afférant.

Fait en séance, les jours, mois et an que dessus,

Christian MATHON,
Maire de CAPINGHEM



Envoyé en préfecture le 01/04/2022
Reçu en préfecture le 01/04/2022
Affiché le
ID : 059-215901281-20220324-202203D18-DE

DÉPARTEMENT DU NORD
ARRONDISSEMENT DE LILLE
CANTON D'ANNOEULLIN

COMMUNE DE CARNIN

Carnin, le 1er avril 2022

RSHT
CCAB
CDGS

06/04/2022
A22-015908

Louis MARCY
Maire de Carnin
A
M. Damien CASTELAIN
Président de la Métropole Européenne de Lille
2, Bd des Cités Unis
Cs 70043
59040 LILLE

Objet :
- DELIBERATIONS DU CM

METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE
B-F 06 AVR. 2022
SERVICE DU COURRIER

Monsieur le Président,

Vous trouverez ci-joint un exemplaire de délibération prise par le Conseil Municipal lors de sa séance en date du 25 mars 2022 relatif au projet de concertation sur la mise en place de nouvelles lignes de transports sur le territoire de la MEL.

Vous en souhaitant bonne réception, nous vous prions de croire, Monsieur le Président, en nos sentiments les meilleurs.

Le Maire,

Louis MARCY

Villes et Villages Fleuris
LABEL DE QUALITÉ DE

1, rue du Lt Baillet - 59112 CARNIN Tél. 03.20.85.66.17 - Fax : 03.20.85.56.30
e-mail : mairie@carnin.fr

Envoyé en préfecture le 30/03/2022
Reçu en préfecture le 30/03/2022
Affiché le
ID : 059-215901331-20220325-DELI25032022010-DE

DEPARTEMENT DU NORD
ARRONDISSEMENT DE LILLE
COMMUNE DE CARNIN

06/04/2022
A22-015908

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL

Nombre de membres du conseil : 15
Présents : 9
Date de convocation du conseil : 18 mars 2022

L'an deux mille vingt-deux, le vingt-cinq mars à 19 h 03, le conseil municipal s'est réuni en session ordinaire, en Mairie, sous la présidence de Monsieur Louis MARCY, Maire
Etaient présents et formaient la majorité, les membres suivants : L.MARCY, S.BLAS, C.CAILLIEZ, L.DELVAUX, S.SEWERYN, I.LALART, E.BAUDIN, P.HUJEUX, R.DAUTIGNY
Etaient absents avec procuration : M.GENETE procuration à M.SEWERYN, I.DUCHEMIN procuration à L.DELVAUX, P. DELEURENCE procuration à C.CAILLIEZ, A.DURAND procuration à C.CAILLIEZ, L.AUDO procuration à S.BLAS
Était absent : R.OULMI

NOUVELLES LIGNES DE TRANSPORT SUR LE TERRITOIRE DE LA MEL PROJET DE CONCERTATION

(DELI250320220010)

Vu la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite Loi « LOM » qui vise à réformer en profondeur le cadre général des politiques de mobilités, en intégrant les enjeux environnementaux ;

Vu la loi du 22 août 2021 portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite « loi Climat et résilience », qui vise à accélérer la transition écologique de la société et de l'économie française ;

Vu la délibération n°19C0312 du 28 juin 2019 du conseil métropolitain de la MEL relative à l'adoption de son Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) ;

Vu les délibérations n ° 21-C-0595, 21-C-0596, 21-C-0597 et 21-C0598 du 17 septembre 2021 du Conseil Métropolitain de la MEL relatives aux mobilités de concertation des projets de :

- Ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Villeneuve d'Ascq et Lille
- Ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Villeneuve d'Ascq et Marcq-en-Barœul
- Ligne de Tramway sur le pôle de Lille et sa couronne
- Ligne de Tramway sur le pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing ;

Vu l'avis de la commission municipal de Carnin qui s'est réuni la 25 mars 2022,

Considérant que la croissance démographique et économique, les dynamiques d'attractivités, la hausse du coût de l'énergie, le vieillissement de la population, et la lutte contre les dérèglement climatiques et les pollutions de l'air appellent une politique de mobilité ambitieuse et volontariste ;

Considérant que le SDIT répond aux enjeux sociaux, environnementaux, démographiques et économiques qui caractérisent le MEL ;

Considérant que le SDIT s'inscrit dans l'ambition globale de construction de la métropole incarnée dans les différentes politiques publiques portées par la MEL, notamment au travers du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Plan Climat Air Energie Territorial (PICAET), du Plan Local d'Urbanisme (PLU), et du futur Plan de Mobilité (PDM) ;

Envoyé en préfecture le 30/03/2022
Reçu en préfecture le 30/03/2022
Affiché le
ID : 059-215901331-20220325-DELI25032022010-DE

Considérant qu'en plus d'être un projet de mobilité, le SDIT constitue aussi un levier d'aménagement et de développement, véritable outil d'équilibre territorial, environnemental et social, contribuant à l'affirmation d'une métropole durable ;

Considérant que le SDIT représente une véritable démarche stratégique de développement du réseau de transports en commun qui fixe notamment de nouvelles lignes majeures et structurantes de transports ;

Considérant que ces nouvelles lignes viendront à la fois compléter l'ossature principale du réseau métropolitain et renforcer le maillage en transports en commun de l'ensemble de la métropole, au bénéfice de l'ensemble des métropolitains et usagers actuels et futurs de ces transports modernes et performants, quelle que soit leur commune de résidence ;

Consid2rant les modalité de la concertation définies par les délibérations n° 21C0595, 21C0596, 21C0597, 21C0598 du 17 décembre 2021 et le déroulement de celle-ci à compter du 21 février 2022 et pour une durée de six semaines ;

Considérant qu'au terme de la concertation et après réception du bilan de la concertation, chacun des tracés fera l'objet d'études complémentaires préalablement aux enquêtes publiques qui seront ensuite déclenchées.

La commune de CARNIN, à l'unanimité des membres présents

- Valide les 4 axes du SDIT soumis à la concertation préalable, à savoir :

  - La mise en place d'une ligne de tramway sur le pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing,
  - La mise en place d'une ligne de tramway sur le pôle Lille et de sa couronne,
  - Le développement d'une offre de bus de haut niveau de service adaptée aux enjeux territoriaux avec deux nouvelles lignes entre Villeneuve d'Ascq et Marcq-en-Barœul et entre Villeneuve d'Ascq et Lille ;

- Autorise M. le Maire à transmettre la présente délibération au Président de la Métropole Européenne de Lille, afin qu'elle soit prise en considération dans le cadre de la concertation préalable ;
- Autorise M. le Maire à signer tous les documents y afférents.

Ampliation de la présente délibération sera transmise à :
- M. le Préfet du Nord
- Mme la Comptable du Trésor

Carnin, le 25 mars 2022
Le Maire,
Louis Marcy

CCI GRAND LILLE
HAUTS-DE-FRANCE

La Présidente

Monsieur Damien CASTELAIN
Président
METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE
2 boulevard des Cités Unies
CS 70043
59043 LILLE cedex

Lille,
Le 4 avril 2022

Vos réf. DC/IA/ED/RH

Objet : Avis de la CCI Grand Lille dans le cadre de la consultation préalable à la mise en œuvre du SDIT

Monsieur le Président,

La CCI Grand Lille a été sollicitée dans le cadre de la consultation préalable à la mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transports, voici ce que nous souhaitons vous communiquer sur celui-ci.

Tout d'abord, nous tenons à saluer le travail mené par les équipes de la Métropole Européenne de Lille afin de proposer un Schéma Directeur des Infrastructures de Transport au service d'un territoire accessible et attractif. Le calendrier du SDIT, en lançant les chantiers des lignes de tramway et de bus en même temps, garantit l'activité de chacun et participe à faire changer plus rapidement les mentalités.

Ces nouveaux tracés sont historiques et nécessaires pour une métropole européenne comme la nôtre et il est primordial pour l'avenir de continuer à investir dans la mobilité !

Nous approuvons particulièrement le tracé du tramway Lille et sa couronne, qui desservira Seclin, et celui de la ligne de Bus à Haut Niveau de service Lille -Villeneuve d'Ascq, qui désenclavera enfin la zone du Port de Lille et d'Eura technologies.

Concernant les Ports de Lille, vous avez reçu un courrier du Président et du Directeur Général des Ports de Lille que je soutiens entièrement.

.../...

De manière générale, nous constatons que le SDIT a été conçu pour les citoyens mais il nous semble moins correspondre aux besoins des salariés. Je me permets de signaler ci-dessous quelques « trous dans la raquette » :

- Si nous nous félicitons du BHNS allant à Eura technologies, nous aurions apprécié qu'il soit prolongé jusque Santes ;
- Y a -t-il des aménagements prévus pour Leers, qui n'est pas desservi ? ;
- Il serait également important de relier Roubaix aux 4 Cantons ;
- Il manque, par exemple pour les résidents d'Halluin et Neuville en Ferrain qui vont à Lille, un tramway qui aille dans le centre de Lille et desserve les acteurs commerciaux et économiques. Il s'agit d'un moyen de désaturer le métro et une sécurité pour pallier un mode de transport dans le cas où il serait défaillant ;
- 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 ? ;
- De la même manière, il est indispensable d'améliorer la desserte du CRT de Lesquin, dont l'activité ne faiblit pas et qui accueille près de 10 000 salariés ! Le temps de connexion est en effet long et le CRT peu adapté pour les piétons ;
- Nous regrettons également que le projet de tramway reliant Lille à l'aéroport de Lesquin en passant par Lille-Sud, Ronchin, Faches-Thumesnil, mais aussi le CRT de Lesquin ait été abandonné ;
- Enfin, le HUB Porte des Postes parait sous exploité alors qu'il pourrait être complet et multimodal, avec une connexion rail.

En résumé, ce SDIT démontre une grande qualité de service et assure une bonne interconnexion avec le réseau de trains. Il ne manque pas grand-chose pour que ce tracé soit complet.

De plus, afin d'assurer une meilleure accessibilité à la 1ère couronne et désengorger les routes, nous sommes persuadés que des parkings relais seront aménagés (en début, fin de ligne ou intermédiaire) – par exemple à Pont de Neuville, Templeuve, etc.

Les tracés pourraient également mieux prendre en compte les besoins des entreprises et de leurs collaborateurs en prolongeant les lignes de tramway et de bus au-delà de leur terminus afin d'irriguer les zones plus périurbaines. Peut-être avec des navettes à haute densité, ou en aménageant des prolongements de lignes de bus matin midi et soir pour les personnes qui travaillent.

.../...

En effet, le versement mobilité équivaut à 250 millions €/ ans, versés par les entreprises. Pour le SDIT d'une durée de 15 ans, cela équivaut à 3,7 mds€ cumulés et dépasse largement les 2 mds€ prévus pour financer les projets. Or, si une entreprise développe son propre moyen de transport pour desservir son entreprise, il est légitime qu'elle soit dégrevée de versement mobilité, ou qu'elle soit desservie par des infrastructures performantes, au service des collaborateurs.

Et si nous nous félicitons de participer au développement et à l'attractivité de la MEL par le biais de ce versement mobilité, nous serons vigilants sur ces infrastructures en bout de ligne.

Nous sommes bien sûr à votre disposition pour vous accompagner dans le développement de ce projet qui participera au développement et à l'attractivité de notre territoire.

Dans cette attente, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

Aurélie VERMESSE

RS TT
Copie CAB
+ DGS

Le Président

à

04/04/2022
A22-015407

Monsieur Damien CASTELAIN
Président
Monsieur Sébastien LEPRETRE
Vice-Président en charge des
Mobilités et Transports publics
MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE
2 Boulevard des Cités Unies
CS 70043
59040 LILLE CEDEX

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE
B-F 04 AVR. 2022
SERVICE COURRIER

Nos réf : ED/MI-ED2022-06
Affaire suivie par Mathilde Icard-03-59-56-88-32-*icard.m@cdg59.fr*

Lille, le 31 MAR. 2022

Objet : Contribution SDIT

Monsieur le Président,
Monsieur le Vice-président,

Dans le cadre de la concertation préalable concernant les projets des nouvelles lignes de transports pour la mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transports, le Centre De Gestion du Nord souhaite apporter sa contribution, notamment sur le projet de Bus à Haut Niveau de Service envisagé entre Lille et Villeneuve d'Ascq.

De par la loi, les Centres de Gestion ont pour mission, entre autres, l'organisation des concours et examens professionnels pour la Fonction Publique Territoriale.

Ils agissent également dans le domaine de la gestion des ressources humaines pour les Collectivités et Etablissements publics de leur département.

Pour le Nord, ce sont près de 950 employeurs territoriaux qui font appel à ses services pour le suivi de 26 000 agents et agentes.

Par ailleurs, le Schéma Régional de Coordination, de Mutualisation et de Spécialisation des Centres de Gestion de la Fonction Publique Territoriale des Hauts-de-France instaure le CDG59 en qualité de Centre coordonnateur, assumant ainsi une nouvelle fonction d'animation et de coopération des 5 Centres qui composent notre région pour ses 80 000 bénéficiaires.

Il y a une vingtaine d'années, le CDG59 a fait l'acquisition de bâtiments au cœur de la ZI du Hellu à Lezennes pour les transformer en Centre de concours et d'examens professionnels.

Ainsi, chaque année, que ce soit pour la Fonction Publique Territoriale ou d'État, de 25 à 35 000 personnes y sont accueillies.

De plus, les instances médicales (médecine préventive/conseil médical...) et disciplinaires (conseil de discipline) se déroulent sur place.

L'accès routier et les zones de stationnement à proximité facilitent son accessibilité en voiture. Manque cependant la connexion à un réseau de transports en commun performant et rapide, reliant le site au centre de Lille.

Le projet de BHNS envisagé entre Lille et Villeneuve d'Ascq, avec un arrêt au niveau de la ZI du Hellu, ouvre une nouvelle offre de transports en commun avec une alternative crédible à l'usage de la voiture individuelle.

Nous comptons vivement sur l'aboutissement de ce projet en réalisation concrète.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, Monsieur le Vice-président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Bien cordialement

Le Président,

Éric DURAND
Maire de Mouvaux

Ville de Comines — Deûlémont — Frelinghien — Ville de Quesnoy sur Deûle — Verlinghem — Wervicq Sud

Le 8 avril 2022

15/04/2022
A22-017707

METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE
B-F 15 AVR. 2022
SERVICE CE

M. Damien CASTELAIN
Président
Métropole Européenne de Lille
2 Boulevard des Cités Unies
59040 Lille Cedex

Monsieur le Président,

Dans le cadre de la mise en œuvre du schéma directeur des infrastructures de transport, vous avez souhaité mener en lien avec la Commission nationale du débat public une concertation portant sur ses premières concrétisations et notamment sur la construction des nouvelles lignes de Tramway. Nous ne pouvons qu'admettre l'absolue nécessité de mener une concertation réelle, constructive et transparente pour cet enjeu aussi important qu'est la mobilité de nos concitoyens.

C'est la raison pour laquelle, en tant que Maires de Comines, Quesnoy-sur-Deûle, Wervicq-Sud, Verlinghem, Frelinghien, Deûlémont et Warneton, nous avons souhaité exprimer notre point de vue sur la prochaine ligne de Tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne. en ce qui concerne spécifiquement l'axe Nord qui se termine à Wambrechies.

Vous trouverez joint au présent courrier le vœu collectif que nous avons fait adopter à ce sujet, par nos conseils municipaux respectifs (Comines, Deûlémont, Quesnoy sur Deûle, Wervicq-Sud et Warneton) ou auxquels nous nous associons (Frelinghien Verlinghem) .
Ces vœux constatent la grande faiblesse du projet de cette ligne en ce qu'elle délaisse totalement nos territoires qui souffrent déjà d'une offre particulièrement faible en matière de transport et d'infrastructures de mobilité.

Conscients que l'analyse de cet enjeu ne doit pas se faire uniquement à travers le prisme du SDIT, nous informons également Xavier BERTRAND de notre démarche dans la mesure où la région, en tant qu'autorité compétente en matière de TER, doit être elle aussi au rendez-vous d'une discussion qui doit enfin s'organiser.

Le bilan de cette 1ère étape de concertation est en cours. Celui-ci sera soumis au vote des élus métropolitains le 24 juin prochain.
Aussi, les 7 maires signataires souhaitent vous rencontrer rapidement afin d'échanger sur ce sujet qui nous mobilise et sollicitent un rendez-vous. Nous espérons que notre démarche sera l'occasion de faire prendre conscience de la nécessité absolue, pour l'avenir et le développement de nos territoires, de bénéficier d'une offre de transport adaptée, cohérente et au service des Métropolitains qui résident dans nos communes.

Dans l'attente d'un contact afin d'organiser cet échange et sûrs de l'attention que vous porterez à notre démarche, nous vous prions de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments dévoués.

Eric VANSTAEN
Comines

Christophe LIENART
Deûlémont

Marie-Christine FIN
Frelinghien

Rose-Marie HALLYNCK
Quesnoy sur Deûle

Thierry BONTE
Verlinghem

Yvon PETRONIN
Warneton

David HEIREMANS
Wervicq-Sud

DEPARTEMENT DU NORD
ARRONDISSEMENT DE LILLE

DCM 2022-10

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE COMINES

OBJET : CONTRIBUTION AU DÉBAT PUBLIC SUR LA LIGNE « U » DU SCHÉMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

L'An Deux Mille Vingt Deux, le Vingt-neuf Mars, à Dix Neuf Heures, le Conseil Municipal de la Commune de COMINES s'est réuni dans les Salons d'Honneur de l'Hôtel de Ville, sous la Présidence de Monsieur Eric VANSTAEN, Maire, à la suite de la convocation qui lui a été faite le Vingt-trois Mars Deux Mille Vingt Deux, laquelle convocation a été affichée à la porte de la Mairie, conformément à la Loi.

Le nombre de Conseillers Municipaux en exercice le jour de la séance est de 33.

Présents :

M. Eric VANSTAEN, Maire.

M. Michel SENCE, Mme Isabelle DELBART, M. Philippe CHRISTIAENS, M. Eric MUSELET, Mme Litcia MORANDINI, M. Stéphane DILLY, Mme Elise CANION, Adjoints.

Mme Christine VERPOORTEN, Mme Véronique LEMERSRE ASPEEL, Mme Murielle FARELO, M. Jean-Claude ROGIER, M. Xavier SIOMBOING, M. Hassan BENZEKRI, M. Sébastien BOUDART, Mme Virginie HOEDEMAKER, M. Julien ELAUT, M. Alexis HOUSET, M. Henri-Jean VAN MERRIS, Mme Martine HOFLACK, M. Jean-Claude BOUTRY, M. Jean-Claude MONROGER, Mme Isabelle VERMES, M. Bruno BLAECKE, M. Patrick DEREUMAUX, Mme Anne-Natacha LEROY-PIETRZAK, Conseillers Municipaux.

Ont donné procuration :

Mme Amélie DA SILVA, Adjointe au Maire, à M. Eric VANSTAEN, Maire ;
Mme Audrey NIQUET, Adjointe au Maire, à M. Julien ELAUT, Conseiller Municipal ;
M. Jean BACQUART, Conseiller Municipal, à M. Eric VANSTAEN, Maire ;
Mme Céline FIGUEIREDO, Conseillère Municipale, à M. Alexis HOUSET, Conseiller Municipal ;
Mme Valentine BRANDSTAEDT, Conseillère Municipale, à M. Stéphane DILLY, Adjoint au Maire ;
Mme Pascale LESAGE, Conseillère Municipale, à Mme Isabelle VERMES, Conseillère Municipale ;
M. Grégory TEMPREMANT, Conseiller Municipal, à M. Bruno BLAECKE, Conseiller Municipal.

Le Conseil Municipal désigne Mme Isabelle DELBART, Adjointe au Maire, pour remplir les fonctions de secrétaire.

15/04/2022
A22-017707

Nomenclature actes : 5.7

DEPARTEMENT DU NORD
ARRONDISSEMENT DE LILLE

DCM 2022-10

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE COMINES

OBJET : CONTRIBUTION AU DÉBAT PUBLIC SUR LA LIGNE « U » DU SCHÉMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour mémoire (ex Conseil municipal du 27 juin 2019) :

DEPARTEMENT DU NORD
ARRONDISSEMENT DE LILLE

2019/25

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE COMINES

OBJET : CONTRIBUTION DE LA VILLE DE COMINES AU PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS (S.D.I.T) DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

La loi n°2015-992 du 17 aout 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030 de 40% par rapport à 1990 et de 75% d'ici à 2050, soit une baisse de 29% des émissions des transports sur la période 2015-2028.
La délibération n°18C0983 du 14 décembre 2018 de la Métropole Européenne de Lille, « Document préparatoire au Schéma Directeur des Infrastructures de Transports à l'horizon 2035 – concertation » dit :

> « La métropole européenne de Lille génère une mobilité intense, avec près de 5 millions de déplacements par jour, tout mode confondu, supportés par l'ensemble des réseaux de transport du territoire métropolitain. L'enquête déplacements de 2016 révèle la poursuite d'une évolution positive de la mobilité des habitants en transports collectifs, tendance déjà observée en 2006, ce qui traduit les efforts consentis en la matière par la métropole européenne de Lille. En revanche, l'utilisation de la voiture repart légèrement à la hausse, l'usage du vélo stagne, et la marche à pied diminue pour la première fois depuis plusieurs décennies. »
>
> « ...dans un contexte de révision du Plan de Déplacement Urbain (PDU) qui a été acté en juin 2018... la métropole européenne de Lille souhaite donner de la visibilité à sa feuille de route en matière de grandes infrastructures de transports collectifs structurants à horizon 2035 à travers la démarche d'un projet de Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) à soumettre à la concertation. »
>
> « La démarche de projet de SDIT est complémentaire au lancement de la révision du PDU actée par la délibération n°18 C 0290 du 15 juin 2018 qui visera quant à elle à établir un plan d'actions sur la période 2020-2030 en mettant l'accent sur l'accompagnement au changement de comportements des usagers et la régulation de la demande de mobilité, sur des solutions de mobilité territorialisées et cohérentes avec les projets de territoire, sur la préservation de l'environnement et du cadre de vie, et sur la coordination à confirmer entre autorités organisatrices des mobilités. Après concertation, le SDIT en constituera le volet « infrastructures de transports collectifs structurants ». »
>
> « le territoire a été projeté à horizon 2035 avec les «activités humaines» existant déjà et les projets inscrits dans nos documents d'urbanisme qui orientent le territoire vers une augmentation de 100'000 habitants et 80'000 emplois. »

Depuis ses éléments d'analyse, outils de planification (Schéma de Cohérence Territoriale, Plan Local d'Urbanisme...) et contributions politiques, la Métropole Européenne de Lille travaille à un document qui aura vocation à être le support d'une large concertation à mener auprès des acteurs du territoire.

> **« Les grands principes qui sous-tendront le document préparatoire du SDIT à mettre à la concertation :**
>
> 1. Le réseau ferré régional : un niveau de service à conforter et à articuler avec les réseaux métropolitains
>
> La Métropole Européenne de Lille a des attendus forts sur le réseau ferré régional qui devient au fil du temps un mode de transports urbains à part entière en lien avec l'intégration tarifaire existant sur le territoire depuis 2011 pour les abonnés et qui deviendra complète à partir de début 2019. Ce changement de paradigme qui s'est opéré depuis quelques années amène la métropole européenne de Lille et l'autorité organisatrice régionale à se positionner en complémentarité dans la construction de leurs offres de transports.

Cette complémentarité se construit à travers des échanges bilatéraux réguliers et aura intérêt à être formalisée clairement dans la révision du PDU en cours, qui se devra d'être compatible avec le SRADDET porté par la Région.
A long terme, la Région relance son projet de « Réseau Express Hauts de France » en élargissant le périmètre de l'ancien projet dit « REGL » (Réseau Express Grand Lille), qui pose à la fois des questions d'investissement en infrastructures mais aussi des questions sur l'exploitation générale du réseau ferroviaire à l'échelle régionale.
Dans ce cadre, la métropole européenne de Lille est légitime pour questionner la Région et son opérateur de transport sur l'analyse de certaines solutions d'exploitation ferroviaire en lien direct avec notre territoire comme notamment : la création de nouveaux points d'arrêts (Lille-Sud / Porte des Postes par exemple) sur le territoire pour « soulager » la gare Lille-Flandres qui est aujourd'hui à saturation (en nombre de trains) aux heures de pointe ? La diamétralisation de certains services en lien avec la création de ces nouveaux points d'arrêts ? La veille foncière pour développer des aménagements d'infrastructure permettant l'augmentation capacitaire des lignes ferroviaires structurantes (voies supplémentaires...) ? Ou encore l'intérêt, la faisabilité et l'opportunité de ré-utilisation de la ceinture ferroviaire Haubourdin – Lambersart aujourd'hui dédiée au fret ?
A court et à long terme, les attendus prioritaires que la métropole européenne de Lille exprime dans le cadre de sa démarche de SDIT vis-à-vis de la Région sont les suivants, en rappelant en préambule que le contexte est aujourd'hui celui d'une intégration tarifaire totale sur le territoire métropolitain :

- une hiérarchisation des gares du territoire métropolitain est à partager pour organiser des lieux d'intermodalité en connexion avec les réseaux urbains (pôles d'échanges, parcs-relais) notamment sur les gares principales en entrée d'agglomération. Ceci permettra de soulager la gare Lille-Flandres, d'éviter la concentration des usagers sur celle-ci et d'offrir des trajets facilités aux usagers entrants dans la métropole vers les secteurs périphériques de la métropole ;
- sur ces gares principales d'entrée d'agglomération (Armentières, La Bassée, Don, Seclin, Lesquin, Tourcoing, Roubaix, Pont de Bois, Baisieux), il s'agira notamment de demander à l'autorité organisatrice régionale de tendre vers un arrêt du plus grand nombre de services commerciaux aux heures de pointe en les répartissant de manière homogène dans l'heure ;
- afin de satisfaire aux usagers métropolitains et à la saturation quotidienne de certains services lorsqu'ils entrent sur le territoire métropolitain, notamment aux heures de pointe, des matériels plus capacitaires (en nombre de rames par train ou en nombre de places par rames) mériteraient d'être déployés par la Région ;
- les services proposés sur les deux branches « transfrontalières » (vers Courtrai et Tournai) sont à rendre plus lisibles et à fiabiliser ;
- enfin, deux branches ferroviaires revêtent des enjeux différents et sont aujourd'hui en attente de résultats d'études : Lille - Comines et Ascq - Orchies : Concernant Lille-Comines, qui est intégralement sur le périmètre métropolitain, une étude est en cours sous maîtrise d'ouvrage régionale pour statuer sur son devenir *(La SNCF a depuis fixé l'arrêt d'exploitation à décembre 2019 pour raison de sécurité)*. Cette étude devra notamment éclaircir les questions de compétence et de contribution régionale au financement d'un futur projet et de son exploitation.
- Sur sa partie Nord, un bassin versant conséquent avec une demande potentielle intéressante en demande de liaisons rapides vers le centre de l'agglomération pour concurrencer la voiture particulière.

- Sur sa partie Sud, une demande plus conséquente en volume d'usagers à transporter en pénétration dans le tissu urbain dense avec des projets d'aménagement urbain d'envergure ;
- concernant Ascq-Orchies, son exploitation est arrêtée depuis juin 2015. Son périmètre dépassant les limites du territoire métropolitain la place de fait sous la compétence de l'autorité organisatrice régionale. Si la métropole européenne de Lille assure déjà sur son territoire la desserte des usagers de ce secteur par le biais de son réseau de transports collectifs, une étude sous maîtrise d'ouvrage de régionale pour le devenir de cette ligne et les rabattements à assurer en dehors du territoire métropolitain est en cours avec une participation financière de la métropole européenne de Lille.
- les services régionaux à grande vitesse convergeant vers les gares de Lille depuis le littoral (Dunkerque, Calais, Boulogne) ou depuis Arras, voire en amont, sont à conforter.

2. Les modes lourds guidés existants (métro et tramway « Mongy ») : un meilleur niveau de service offert à l'usager et une indispensable régénération

A l'instar d'autres agglomérations françaises qui ont lancé de grandes opérations de transports au début des années 1980, et près de 40 ans après la mise en service de sa première ligne de métro automatique, la métropole européenne de Lille rentre dans une période cruciale concernant le maintien du niveau de service de son réseau lourd de transports notamment métro et tramway. Pour rappel, ceux-ci transportent quotidiennement près de 70% des usagers des transports métropolitains et constitue la « colonne vertébrale » du réseau urbain métropolitain.

Il s'agit non seulement de régénérer les systèmes existants mais également de franchir un saut technologique qui permettra au réseau lourd de transports collectifs urbains à la fois d'accroître son offre pour répondre à la dynamique urbaine la plus forte identifiée, à savoir l'intensification des tissus urbains existants, mais également d'offrir plus de sécurité, plus de confort et une plus grande souplesse d'utilisation aux usagers et à l'exploitant sur ses réseaux.

Pour ce faire, la métropole européenne de Lille a commencé ces opérations par le renforcement des capacités de son réseau de métro qui est actuellement en cours avec notamment le renforcement des capacités de la ligne 1 par des rames plus capacitaires de 52 mètres et en corollaire, l'amélioration des fréquences de la ligne 2 par injection de rames anciennement affectées à la ligne 1. En parallèle, la régénération du pilote automatique de la ligne 1 est en cours et permettra plus de souplesse et de robustesse en matière d'exploitation.

Entre 2026 et 2031, la métropole européenne de Lille entamera la régénération de sa ligne 2 de métro avec le remplacement des matériels et le renouvellement de son pilote automatique pour franchir un saut technologique qualitatif en matière d'exploitation et améliorer le confort et le service rendu à l'usager.

Concernant le tramway historique, dit « Mongy », sa régénération est prévue dans la CSP en cours à partir de 2021 avec remplacement du matériel roulant et adaptation de l'infrastructure à celui-ci.

Enfin, en parallèle et pour faire fonctionner son réseau, la métropole européenne de Lille doit également procéder à des opérations de régénération / renouvellement qui sont cycliques et concernent notamment ses systèmes billettique, d'aide à l'exploitation, d'information voyageurs, ou encore le renouvellement en continu de la flotte de bus urbains, qui sont autant d'opérations indispensables destinées à maintenir le système à niveau et à accroître le service offert aux usagers.

3. Les nouvelles liaisons en transports collectifs structurants à développer

Le volet relatif aux nouvelles liaisons en transports collectifs structurants à développer du document préparatoire au SDIT qui sera soumis à la concertation reprend les contributions issues du groupe de travail et les contributions des groupes politiques.

4. Le cadrage financier du document préparatoire du SDIT

Aujourd'hui, l'ensemble des opérations prévues ou à prévoir sur les systèmes urbains lourds existants (métro et tramway) afin d'améliorer le service par renforcement des fréquences, pour gagner en robustesse d'exploitation et améliorer le confort des usagers (qui se concentrent à près de 70% sur ces réseaux) » s'inscrit dans une « enveloppe budgétaire évaluée à ce stade à 1'300 M€. ». »

La Métropole Européenne de Lille propose une concertation la plus large possible auprès des acteurs du territoire, des autorités organisatrices, des territoires limitrophes, des grands acteurs du territoire sensibles aux questions de mobilité, du grand public et des conseils municipaux.

Les communes de la vallée de Lys, territoire identifié comme étant en retrait en termes de transport en commun, souhaitent le renforcement des liaisons transversales, le maillage et les interactions avec les axes et équipements structurants ainsi qu'avec les grands pôles d'activités et de santé.

Par ailleurs, dans le cadre du futur Programme Local pour l'Habitat (PLH), le peuplement des villes de la Vallée de la Lys engendrera un nouveau besoin de mobilité auquel la voiture particulière ne peut être la seule réponse.

De même, la Vallée de la Lys, pôle d'excellence industriel, connait des flux de marchandises et des déplacements pendulaires qui sont à permettre comme à réguler.

Enfin, alors que l'adaptation des infrastructures de transport métropolitaines apparait en souffrance depuis la mise en service de l'extension de la ligne 2 du métro en 2002, le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport dont il est question gagnerait en ambition à ne pas d'ores et déjà être borné financièrement et dans la durée comme ne peut être ignorée la question de l'harmonisation de l'écartement des rails à 1.40m, garantie d'interconnectivité.

A ces considérations, au plan métropolitain, les communes de la Vallée de la Lys, à savoir, Bousbecque, Comines, Halluin, Linselles et Wervicq-Sud préconisent de :

- Investir dans de nouvelles infrastructures structurantes en :
  - Développant un faisceau de transport en commun Nord / Sud sur 1 axe reliant Comines au Sud de la Métropole, remplaçant la ligne TER Comines/Lille sur la partie Nord et reprenant l'itinéraire de la LIANE 1 avec un prolongement plus au Sud jusqu'à l'aéroport ou Seclin, avec un mode de transport en commun en site propre de type tramway ;
  - Développant la connexion entre Halluin et Lille en améliorant considérablement le temps de parcours ;
  - Utilisant les voies ferrées désaffectées par le développement d'une offre de transport en commun en site propre et de vélo routes ;
  - Regardant les voies d'eau et leurs abords comme un nouveau mode alternatif de déplacements à la route, pour les marchandises comme pour les particuliers.
- Organiser le réseau existant et renforcer l'intermodalité en :
  - Développant les points d'échanges stratégiques : boucles de rabattement, aires dédiées aux intermodalités, parcs relais, ... ;
  - Reconsidérant le tramway, c'est-à-dire en retravaillant son insertion urbaine, sa capacité d'accueil des voyageurs et son cadencement, mais aussi en prolongeant son tracé jusqu'à Wattrelos, après son terminus actuel de « Roubaix Eurotéléport ».
- Connecter le réseau métropolitain de transport en commun aux territoires voisins en :
  - Développant et renforçant les lignes ferroviaires entre la métropole, l'ensemble des territoires infrarégionaux et l'Eurorégion, notamment via le futur réseau express Hauts de France et le Canal Seine Nord Europe (CSNE).

- Renforcer l'accessibilité numérique de la métropole en :
    - Permettant d'une part à chacun d'adapter sa mobilité en temps réel et d'autre part promouvant de nouvelles façons de travailler (télétravail, coworking, ...) moins génératrices de déplacements.

Au plan de la Vallée de la Lys, les communes de Bousbecque, Comines, Halluin, Linselles et Wervicq-Sud préconisent de :

- Créer un « ARC VALLEE DE LA LYS » (de couleur verte au plan annexé), liaison radiale « express » reliant les villes « appui » de la vallée de la Lys (Halluin et Comines) ainsi que le cœur d'agglomération Armentiérois en interaction avec les liaisons express actuelles liane, TER ou à venir : Halluin – Lille et Comines – Lille et assurant également une liaison efficace vers le centre hospitalier Gustave Dron, les équipements structurants, et le pôle d'activité de la Promenade de Flandre avec connexion au prolongement du réseau coté Versant Nord-est ;
- Favoriser le lien avec « l'ARC VALLEE DE LA LYS » par :
    - La mise en place de navettes transversales (de couleur mauve au plan annexé) dédiées, directes, positionnées à des heures stratégiques, qui reliraient Bousbecque au tramway de Mouvaux « 3 suisses » (Tourcoing-Lille) via les communes de Linselles et Bondues (croix blanche) afin de rendre l'usage de ce moyen de transport plus systématique et permettre l'interconnexion avec le métro, les gares...
    - L'instauration de liaisons radiales rapides (de couleur rouge au plan annexé) vers les points d'intermodalité desservis par des liaisons « express » : l'Hôpital Saint Philibert, Quesnoy, Bondues, Mouvaux...
- Intégrer à la réflexion l'utilisation de la Lys, au cœur du territoire, pour développer une expérimentation en matière de mobilité complémentaire aux autres modes de transport ;
- Développer dans le cadre de l'Eurométropole les interconnexions transfrontalières avec le réseau Belge voisin ;

En conséquence, il vous est proposé :

- **D'émettre un avis favorable sur les préconisations énoncées ci-dessus ;**
- **De faire de cet avis la contribution de la Ville de Comines à l'élaboration du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport de la Métropole Européenne de Lille.**

ADOPTEE A L'UNANIMITE

Envoyé en préfecture le 02/04/2022
Reçu en préfecture le 02/04/2022
Affiché le
ID : 059-215901737-20220328-DCM2022019-DE

DCM 2022.019

DEPARTEMENT DU NORD
ARRONDISSEMENT DE LILLE
COMMUNE DE DEULEMONT

COMMUNE DE DEULEMONT

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA COMMUNE DE DEULEMONT

L'an deux mille vingt-et-deux, le vingt-huit mars, à dix-neuf heures, les membres du Conseil Municipal de la Commune de Deûlémont se sont réunis en salle du Conseil, en Mairie, sur la convocation qui leur a été adressée par Monsieur Le Maire trois jours francs à l'avance, conformément à l'Article L2121.10 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Présents : M.M. LIENART Christophe, Maire, DELRUE Sylvie, BRANDT Laurent, FACON Anne-Sophie, CAMPION Patrice, VERMERSCH Ghislaine, Adjoints au Maire, HOOGSTOEL Anne-Marie, HIBON François, DESMET Olivier, VANDERMERSCH Franck, HEMELSDAEL Eric, VERMEERSCH Christophe, LECOMTE Marie-Dominique, NOYELLE Stéphanie, DUVAL Thomas, MASQUELIN Elise, RIANT Ludivine, Conseillers Municipaux
Absents : LOUVET-MACHUT Isabelle (ayant donné pouvoir à BRANDT Laurent), MARMUSE Yann (ayant donné pouvoir à DELRUE Sylvie), Conseillers municipaux excusés.
Membres en exercice : 19 - Membres présents : 17 - Membres ayant donné pouvoir : 2
Président de séance : Mr LIENART Christophe (JO AN 27 février 2007 – n° 111047)
Secrétaire de séance : Mme VERMERSCH Ghislaine (Art. 2121-15 du CGCT)
Date de la convocation : le 21 mars 2022

Objet : Contribution du Conseil Municipal portant sur la mobilité et les transports en commun, sur le territoire métropolitain, et notamment sur le devenir de la voie ferrée de la ligne TER Comines-Lille

Exposé de Monsieur Le Maire :

Le Conseil métropolitain du 28 juin 2019 a adopté à l'unanimité un Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) ; feuille de route en matière de grandes infrastructures de transports collectifs structurants à l'échelle 2035 pour la MEL.
Ce SDIT prévoit notamment la création de nouvelles lignes de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) : 4 projets présentés comme « outil pour intensifier une mobilité durable sur la MEL » et permettre « de nouvelles combinaisons pour assurer nos déplacements quotidiens qui ne cessent de se complexifier ».

Le SDIT, avec comme sujet central, « la mobilité », est bien un projet social et environnemental qui concerne l'ensemble du territoire métropolitain et donc tous ses habitants, avec des enjeux forts repris dans le dossier présentant la démarche de concertation qui s'est engagée depuis le 21 février et jusqu'au 5 avril 2022.

Dans ce dossier, il est souligné que la mobilité et les transports sont devenus un vecteur indispensable d'inclusion sociale et de désenclavement. Si le sujet de la mobilité est un sujet du quotidien pour tout à chacun, il est, dans les communes périurbaines et rurales de la MEL, un sujet de préoccupation, d'inquiétude croissante, avec une quasi-absence d'alternative à la voiture individuelle.

Aussi, dans le cadre de la concertation en cours, les élus locaux au sein des conseils municipaux, souhaitent relayer les besoins prégnants des Métropolitains qu'ils représentent, exposer leurs attentes en terme de connexion, de continuité, de rabattement et d'accès facilité à ces futures lignes de transports collectifs structurants et ainsi contribuer à la réussite de ces projets présentés dont l'objectif est de dynamiser toute la mobilité métropolitaine. ¼

Envoyé en préfecture le 02/04/2022
Reçu en préfecture le 02/04/2022
Affiché le
ID : 059-215901737-20220328-DCM2022019-DE

Les Maires des Communes de Comines, Deûlémont, Frelinghien, Verlinghem, Quesnoy-Sur-Deûle, Warneton et Wervicq-Sud ont partagé leurs réflexions et questions, en particulier sur le projet de la ligne de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne, composée de 3 axes, dont l'un, l'axe Nord, se termine à Wambrechies.
Le tronçon de cet axe Nord, 5 km, 9 stations, desservant les communes de Saint-André, Marquette et Wambrechies est présenté à la concertation avec un trajet de référence et des variantes soumises à l'avis de toutes et de tous.

Le tracé de référence propose un terminus de la ligne dans le centre-ville de Wambrechies. Différents scenarios pour le positionnement du terminus sont soumis à la concertation, certains proposent de s'éloigner du centre-ville de Wambrechies mais de se rapprocher de la voie ferrée de la ligne TER Comines-Lille au service interrompu depuis décembre 2019.

Choisir d'implanter la dernière station de cette ligne dans le centre-ville de Wambrechies aurait, selon nous, au moins 2 conséquences négatives importantes :

- obérer définitivement la possibilité de se connecter à la voie ferrée qui reliait Comines à Lille en passant par Wambrechies,
- obérer la possibilité d'aménager un parc-relais favorisant l'accès à cette ligne des habitants des Communes plus ou moins limitrophes et non desservies par un mode de transport en commun structurant.

Ce manque d'ouverture et de perspectives vers un futur déploiement compromet l'évolution du projet à long terme et limite de fait, l'intérêt de cette ligne, aux seuls habitants des communes desservies.

Nous rappelons les propos tenus le 11 octobre 2019, par Daniel Janssens, vice-président alors en charge des transports à la MEL, présentant la délibération afin de saisir la CNDP – Commission nationale du débat public pour cette ligne de tramway.

Il déclarait : « *De plus, considérant que les liaisons Lille-Wambrechies et Wambrechies-Comines contribuent à la desserte globale d'un même secteur du territoire métropolitain, elles doivent faire l'objet d'études et de concertations concordantes afin d'aboutir à un projet global de transport cohérent* ». Lors de cette séance, de nombreuses interventions avaient d'ailleurs convergé vers ce point de vue d'intérêt général et prospectif et la délibération avait alors été adoptée à l'unanimité.
Si la ligne de tramway a vocation à développer des nouvelles opportunités de se déplacer aisément au sein des zones denses de la Métropole, nous défendons, comme le reprend le dossier de concertation l'absolue nécessité de relier ce cœur métropolitain à la grande couronne périurbaine et aux communes rurales de la MEL.

En effet, nos villes et villages péri-urbains voient leur attractivité se développer, des programmes de construction de nouveaux logements, de projets d'activités économiques. Ils contribuent à l'atteinte des objectifs de la MEL dans ses différentes stratégies et politiques. Le nombre d'habitants augmente et faute d'alternatives réelles et efficaces à la voiture, sa part modale restera trop importante et alimentera la thrombose des villes denses pour les trajets pendulaires au détriment des enjeux de santé publique et de réduction des pollutions de toute nature.
C'est déjà une préoccupation du quotidien, le service des bus inter-urbain étant depuis plusieurs mois très insatisfaisant. Les Métropolitains, habitants de nos communes sont exaspérés, par les dysfonctionnements récurrents et aimeraient que leurs besoins et attentes en terme de mobilité durable soient pris en considération, dans le court terme mais aussi dans le moyen terme avec des perspectives de développement de solutions adaptées.

Envoyé en préfecture le 02/04/2022
Reçu en préfecture le 02/04/2022
Affiché le
ID : 059-215901737-20220328-DCM2022019-DE

Aussi, si les projets du SDIT apportent des solutions à moyen terme pour les communes desservies, ces solutions bientôt décidées, doivent l'être en prenant en compte les besoins des territoires limitrophes, et ce, afin d'avoir une vision plus large, et de façon concomitante et concordante, s'ouvrir des perspectives vers des solutions aisées de rabattement et de connexion, puis d'autres possibilités de dessertes structurantes dans un second temps.

Nous plaidons aussi pour une réutilisation intelligente de la voie ferrée qui est une opportunité, un atout pour développer un mode de transport en site propre et une voie cyclable sécurisée pour des trajets rapides et réguliers.

Ce foncier est disponible, il ne nécessite pas de laborieuses et coûteuses négociations ou procédures pour des acquisitions ou expropriations.

Explorons le potentiel de ce sillon, soyons précurseurs, envisageons le potentiel côté belge. C'est ce sur quoi, tous les maires concernés par cette ex-ligne TER s'étaient accordés en 2019, en conclusion d'une étude co-financée par la MEL et la Région, et menée par le cabinet EGIS qui accompagne, désormais la MEL dans la mise en œuvre du SDIT.

Les élus des conseils municipaux des villes et villages de Comines, Deûlémont, Frelinghien, Quesnoy-sur-Deûle, Verlinghem, Warneton et Wervicq-Sud proposent que la Région Hauts de France et la Métropole Européenne de Lille articulent leurs moyens pour développer une réponse pertinente et responsable, fiable et performante de transport collectif et remplacement de la ligne TER Lille-Comines, en cohérence avec la concertation préalable qui a conduit à l'élaboration du SDIT de la MEL.

Sur tout ce qui précède, vous êtes invités à apporter votre point de vue et amener des pistes qui viendront étayer le débat sur la mobilité :

Les points suivants ont été discutés :

. Les liaisons « Lille-Wambrechies » et « Wambrechies-Comines » contribuent à la desserte globale d'un même secteur du territoire métropolitain. Celles-ci doivent faire l'objet d'études et de concertations concordantes afin d'aboutir à un projet global de transport cohérent,

. Le linéaire de la ligne TER Wambrechies – Comines pourrait être macadamisé (avec un coût bien moindre) pour offrir une liaison par « bus » ou par « car à haut niveau de service (BHNS) » depuis Wambrechies jusque Comines (ville frontalière avec Comines Belgique, qui, par cette nouvelle jonction, permettrait aux usagers de traverser la Belgique en direction de Bruxelles), avec la matérialisation d'une piste cyclable aux abords de cette jonction, afin de favoriser les déplacements doux. D'autre part, afin d'assurer la sécurité routière, il pourrait être envisageable d'installer des feux de type « tramways » aux lieu et place des anciennes barrières SNCF, ce qui limiterait également les coûts d'investissement,

. Il serait judicieux de prévoir l'implantation d'un parc-relais de stationnement au niveau de l'ancienne gare SNCF de Wambrechies, plutôt qu'un terminus au centre-ville « Château Robersart », qui est bien souvent saturé en places de parking. Le site de l'ancienne gare SNCF permettrait d'accroître l'offre de stationnement, mais également de faire la jonction avec la ligne souhaitée Wambrechies-Comines par bus ou par BHNS ; et favoriser ainsi l'accès à cette ligne aux métropolitains plus ou moins limitrophes et non desservis par un mode de transport en commun structurant,

Envoyé en préfecture le 02/04/2022
Reçu en préfecture le 02/04/2022
Affiché le
ID : 059-215901737-20220328-DCM2022019-DE

. Enfin, sur tout ce qui précède, les Deûlémontois souhaitent vivement qu'une liaison Bus puisse desservir non pas seulement l'ancienne gare SNCF de Deûlémont, mais également le centre-ville. Il s'agit là d'une demande commune pour l'ensemble des villes Warneton, Deûlémont, Quesnoy-sur-Deûle et Wambrechies,

. Pour clôturer ce débat très riche, une autre hypothèse émise par l'assemblée consiste à proposer d'utiliser la voie fluviale entre Deûlémont et Quesnoy-Sur-Deûle. Ce point constitue également une piste d'étude très intéressante...

En conséquence, il vous est proposé :

- de prendre en considération l'exposé ci-dessus, portant sur les préoccupations liées à la mobilité des métropolitains, habitants de nos Communes du territoire ; et d'apporter une attention toute particulière à l'intérêt de leur apporter une réponse pertinente à leurs attentes et besoins. Cette liaison Comines-Wambrechies-Lille permettrait de désengorger la circulation automobile dans la métropole ; et de relier ainsi le cœur métropolitain à la grande couronne périurbaine aux Communes périphériques et rurales de la MEL,
- de rappeler l'intérêt de la ligne TER Comines-Lille qui représente un atout considérable pour l'étude de ce projet innovant, durable, rapide et économique, et qui profiterait à l'ensemble des métropolitains,
- **d'acter qu'il est indispensable et prioritaire de retenir la variante, qui prévoit que le terminus de la ligne de tramway Lille-Wambrechies soit situé au niveau de l'ancienne gare SNCF de Wambrechies (et non pas au centre-ville « Château de Robersart »), ce qui permettrait de faire la jonction sur la ligne bus ou BHNS Wambrechies-Comines. Cette connexion entre Comines et Lille sur le site propre de la voie ferrée SNCF proposerait aux habitants un nouveau mode de déplacement pertinent orienté vers une liaison par bus ou par car à haut niveau de service (BHNS), et donc un transport en site propre avec une fréquence bien cadencée qui doit être soutenue,**
- de prendre en considération notre demande d'étudier les potentialités qu'offrirait la mise en service de la liaison Wambrechies-Comines par bus ou par car à haut niveau de service (BHNS), au service des habitants de notre territoire métropolitain, qui travaillent à Lille et en périphérie urbaine,
- d'étudier la possibilité de desservir par bus les centres-bourg des Communes de Deûlémont, Warneton, Quesnoy-Sur-Deûle et Wambrechies ; ce service étant très demandé par nos populations respectives,
- de demander à Messieurs Les Présidents de la MEL et de la Région des Hauts-de-France, ainsi qu'à leurs Vices-Présidents respectifs, de prendre en compte les remarques précitées reprises dans la présente délibération, qui apporteront des éléments supplémentaires pertinents au dossier d'étude en cours d'instruction au sein des services de la Métropole Européenne de Lille et de Région Hauts de France,
- de transmettre la présente délibération à Monsieur Le Président de la Métropole Européenne de Lille et à Monsieur Le Président de la Région des Hauts-de-France.

Adopté à l'unanimité par l'assemblée délibérante.
Ainsi fait en séance, les jour, mois et an susdits.

MAIRIE DE DEULEMONT (NORD)

Christophe LIENART
Maire de Deûlémont

Délibération certifiée exécutoire après :
- *Transmission en Préfecture du :*
- *Affichage le : 2 AVR 2022*
- *Notification le :*

Envoyé en préfecture le 07/04/2022
Reçu en préfecture le 07/04/2022
Affiché le
ID : 059-215902024-20220406-20222903DEL13-DE

Département : NORD
Arrondissement : LILLE
Canton : ARMENTIERES

COMMUNE D'ERQUINGHEM-LYS

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

DU 29 MARS 2022

NOMBRE :	
De conseiller en exercice :	29
De présents :	26
De votants :	28
Pour :	28
Contre :	
Abstention :	

OBJET :
SCHEMA DIRECTEUR METROPOLITAIN DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT : MOTION DU CONSEIL MUNICIPAL POUR UN RENFORCEMENT DU CADENCEMENT DES LIGNES DE BUS DU TERRITOIRE AFIN DE REJOINDRE LE POLE D'ECHANGES DE LA GARE D'ARMENTIERES

DELIBERATION :

Publiée le 6 avril 2022

Rendue exécutoire le 6 avril 2022

Adressée au contrôle de Légalité (Préfecture de LILLE DRCL) le 6 avril 2022

Le maire certifie que le compte rendu de cette délibération a été affiché à la porte de la Mairie ;

Le : 6 avril 2022

Et que la convocation du Conseil avait été faite

Le : 22 mars 2021

Le Maire
D'ERQUINGHEM-LYS

L'an deux mille vingt-deux, le vingt-neuf mars,
Le Conseil Municipal de la commune d'ERQUINGHEM-LYS s'est réuni après convocation légale, salle de la « Lucarne » dans l'enceinte de l'Espace « Agoralys », 120 rue Delpierre, afin de tenir sous la présidence du Maire, sa séance plénière ;

Etaient Présent(e)s, les Conseillers Municipaux :
Madame Monsieur Alain BEZIRARD, Vincent DOUCHET, Laetitia PANIEZ, Jacky BOULINGUEZ, Karine PACCEU, Michel LANNOO, Christelle GRATIEN, Benoit OERLEMANS, Annie PREUDHOMME, Victor PACCEU, Pierre CAMPHYN, Olivier JOUCLA, Michael LEROY, Alban BEZIRARD, Valérie CLOUET, Jean-Pierre DUBURCQ, Marie-Claude ZAGULA, Christine BOCKAERT, Joelle LIESSE, Danièle BENOIT, Maryline WAETERINCKX, Ludovic HENZE, Caroline CHARPENTIER, Pierre DASSONVILLE, Thomas DUGRAIN, Alizée GRATIEN ;

***Etaient excusés avec procuration, absents** : Madame, Monsieur,*
François BIERVLIET, procuration donnée à Christine BOCKAERT,
Marie-Maud CAMPHYN, procuration donnée à Pierre CAMPHYN,
Bénédicte VANHILLE,

Madame Alizée GRATIEN a été désignée secrétaire de séance, conformément à l'article L.2121-5 du CGTC ;

Vu la délibération n°19C0312 du 28 Juin 2019 du conseil métropolitain de la MEL relative à l'adoption de son Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT).

Considérant le lancement de concertations préalables pour la création, l'ouverture de lignes de bus, de tramway à LILLE et sa couronne - MARCQ EN BAROEUL, ROUBAIX, TOURCOING, VILLENEUVE D'ASCQ ;

Considérant la situation géographique de la commune d'ERQUINGHEM-LYS à proximité d'un grand centre urbain et traversée par l'infrastructure autoroutière « LILLE DUNKERQUE », avec un trafic particulièrement densifié et difficile à certaines heures de la journée ;

Après avoir rendu un avis FAVORABLE à l'élaboration, aux consultations du Schéma Directeur des Infrastructures de Transports de la MEL (SDIT) ;

Après avoir entendu les explications de Monsieur le Maire ;

Après en avoir délibéré ;

Le Conseil Municipal adopte **à l'unanimité**, une motion, demandant que soit intégré au SDIT, le renforcement du cadencement des lignes de bus entre ERQUINGHEM-LYS et le pôle d'échanges « multimodal » de la gare d'ARMENTIERES (*).

(*) Le pôle d'échanges multimodal est ouvert depuis 2008. Il est une alternative au « tout voiture » avec le développement de l'intermodalité entre le train, le bus, la voiture, le vélo et la marche. L'idée est de pouvoir faire cohabiter plusieurs modes de transports pour bénéficier de trajets rapides, économiques et adaptés.

Adopté pour Ampliation
Le Maire

Envoyé en préfecture le 07/04/2022
Reçu en préfecture le 07/04/2022
Affiché le
ID : 059-215902024-20220406-20222903DEL12-DE

Département : NORD
Arrondissement : LILLE
Canton : ARMENTIERES

COMMUNE D'ERQUINGHEM-LYS

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

DU 29 MARS 2022

NOMBRE :	
De conseiller en exercice :	**29**
De présents :	**26**
De votants :	**28**
Pour :	**28**
Contre :	
Abstention :	

OBJET :

SCHEMA DIRECTEUR METROPOLITAIN DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT : LANCEMENT DE LA CONCERTATION PREALABLE ET AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL

DELIBERATION :

Publiée le 6 avril 2022

Rendue exécutoire le 6 avril 2022

Adressée au contrôle de Légalité (Préfecture de LILLE DRCL) le 6 avril 2022

Le maire certifie que le compte rendu de cette délibération a été affiché à la porte de la Mairie ;

Le : 6 avril 2022

Et que la convocation du Conseil avait été faite

Le : 22 mars 2021

Le Maire
D'ERQUINGHEM-LYS

L'an deux mille vingt-deux, le vingt-neuf mars,
Le Conseil Municipal de la commune d'ERQUINGHEM-LYS s'est réuni après convocation légale, salle de la « Lucarne » dans l'enceinte de l'Espace « Agoralys », 120 rue Delpierre, afin de tenir sous la présidence du Maire, sa séance plénière ;

Etaient Présent(e)s, les Conseillers Municipaux :
Madame Monsieur Alain BEZIRARD, Vincent DOUCHET, Laetitia PANIEZ, Jacky BOULINGUEZ, Karine PACCEU, Michel LANNOO, Christelle GRATIEN, Benoit OERLEMANS, Annie PREUDHOMME, Victor PACCEU, Pierre CAMPHYN, Olivier JOUCLA, Michael LEROY, Alban BEZIRARD, Valérie CLOUET, Jean-Pierre DUBURCQ, Marie-Claude ZAGULA, Christine BOCKAERT, Joelle LIESSE, Danièle BENOIT, Maryline WAETERINCKX, Ludovic HENZE, Caroline CHARPENTIER, Pierre DASSONVILLE, Thomas DUGRAIN, Alizée GRATIEN ;

Etaient excusés avec procuration, absents : *Madame, Monsieur,*
François BIERVLIET, procuration donnée à Christine BOCKAERT,
Marie-Maud CAMPHYN, procuration donnée à Pierre CAMPHYN,
Bénédicte VANHILLE,

Madame Alizée GRATIEN a été désignée secrétaire de séance, conformément à l'article L.2121-5 du CGTC ;

Vu la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite Loi « LOM » qui vise à réformer en profondeur le cadre général des politiques de mobilités, en intégrant les enjeux environnementaux ;

Vu la loi du 22 août 2021 portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite "loi Climat et Résilience", qui vise à accélérer la transition écologique de la société et de l'économie françaises ;

Vu la délibération n°19C0312 du 28 Juin 2019 du conseil métropolitain de la MEL relative à l'adoption de son Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT). Vu les délibérations n° 21-C-0595, 21-C-0596, 21-C-0597 et 21-C-0598 du 17 décembre 2021 du Conseil métropolitain de la MEL relatives aux modalités de concertation des projets de :

- Ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre VILLENEUVE D'ASCQ et LILLE
- Ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre VILLENEUVE D'ASCQ et MARCQ-EN-BAROEUL
- Ligne de tramway sur le pôle de LILLE et de sa couronne
- Ligne de tramway sur le pôle métropolitain de ROUBAIX-TOURCOING ;

Considérant que la croissance démographique et économique, les dynamiques d'attractivité, la hausse du coût de l'énergie, le vieillissement de la population, et la lutte contre les dérèglements climatiques et les pollutions de l'air appellent une politique de mobilité ambitieuse et volontariste ;

Considérant que le SDIT répond aux enjeux sociaux, environnementaux, démographiques et économiques qui caractérisent la MEL ;

Considérant que le SDIT s'inscrit dans l'ambition globale de construction de la métropole de demain incarnée dans les différentes politiques publiques portées par la MEL, notamment au travers du Schéma de Cohérence

Territoriale (SCOT) du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), du Plan Local d'Urbanisme (PLU), et du futur Plan de Mobilité (PDM).

Envoyé en préfecture le 07/04/2022
Reçu en préfecture le 07/04/2022
Affiché le
ID : 059-215902024-20220406-20222903DEL12-DE

Département : NORD
Arrondissement : LILLE
Canton : ARMENTIERES

NOMBRE :	
De conseiller en exercice :	**29**
De présents :	**26**
De votants :	**28**
Pour :	**28**
Contre :	
Abstention :	

COMMUNE D'ERQUINGHEM-LYS

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

DU 29 MARS 2022

SDIT – Lancement de la consultation (suite P.2)

Considérant qu'en plus d'être un projet de mobilité, le SDIT constitue aussi un levier d'aménagement et de développement, véritable outil d'équilibre territorial, environnemental et social, contribuant à l'affirmation d'une métropole durable ;

Considérant que le SDIT représente une véritable démarche stratégique de développement du réseau de transports en commun qui fixe notamment de nouvelles lignes majeures et structurantes de transports ;

Considérant que ces nouvelles lignes viendront à la fois compléter l'ossature principale du réseau métropolitain et renforcer le maillage en transports en commun de l'ensemble de la métropole, au bénéfice de l'ensemble des métropolitains et usagers actuels et futurs de ces transports modernes et performants, quelle que soit leur commune de résidence ;

Considérant les modalités de la concertation définies par les délibérations n°21C0595, 21C0596, 21C0597, 21C0598 du 17 décembre 2021 et le déroulement de celle-ci à compter du 21 Février 2022 et pour une durée de six semaines ;

Considérant qu'au terme de la concertation et après réception du bilan de la concertation, chacun des tracés fera l'objet d'études complémentaires préalablement aux enquêtes publiques qui seront ensuite déclenchées.

Après avoir entendu les explications de Monsieur le Maire ;

Après en avoir délibéré ;

A l'unanimité :

1. Le Conseil Municipal valide, les axes du SDIT soumis à la concertation préalable, à savoir :
   - La mise en place d'une ligne de tramway sur le pôle métropolitain de ROUBAIX – TOURCOING,
   - La mise en place d'une ligne de tramway sur le pôle de LILLE et de sa couronne,
   - Le développement d'une offre de bus à haut niveau de service adaptée aux enjeux territoriaux avec deux nouvelles lignes entre VILLENEUVE D'ASCQ et MARCQ EN BAROEUL et entre VILLENEUVE D'ASCQ et LILLE.
2. Le Conseil Municipal autorise Monsieur le Maire ou son représentant à transmettre la présente délibération au Président de la Métropole Européenne de Lille, afin qu'elle soit prise en considération dans le cadre de la concertation préalable.
3. Le Conseil Municipal autorise Monsieur le Maire ou son représentant à signer tous les documents y afférant.

Adopté pour Ampliation

Le Maire

La Ville de Faches-Thumesnil, suite à un débat en commission municipale "Transition Écologique et Aménagement du Territoire", émet l'avis suivant, qui sera soumis au vote lors du conseil municipal du jeudi 7 avril 2022 (Rapporteur : Christopher Liénard, adjoint au maire aux urgences écologiques et à l'aménagement).

La Métropole Européenne de Lille, il fut un temps précurseur en matière de transport en commun avec le premier métro entièrement automatisé au monde, a accumulé aujourd'hui un retard qui ne lui a pas permis d'atteindre ses objectifs de réduction de la part modale de la voiture du Plan de déplacements urbains 2010-2020.
A ce titre, le développement de nouvelles lignes de transport en commun en site propre est bienvenue pour faciliter les déplacements et réduire les nuisances du trafic automobile, notamment ses impacts délétères sur notre santé et notre climat.

Le sud de la métropole est particulièrement peu dotée en infrastructures de ce type aujourd'hui. Ni métro, ni tramway ne dépasse les frontières sud de Lille.
L'arrivée prévue d'un tramway le long de la route d'Arras est donc positive pour notre commune. Il nous semble crucial de mieux partager le grand espace que constitue cette artère, pour laquelle notre Ville a demandé et obtenu de la Métropole Européenne de Lille la mise en œuvre d'un couloir bus/vélo pour en finir avec cette sorte d'autoroute urbaine à l'ancienne dévolue aux voitures.

Ce tramway contribuera à la lutte contre la domination de la voiture individuelle, il sera un outil utile parmi l'ensemble des solutions à prendre pour espérer aboutir à des mobilités à la hauteur des enjeux climatiques, écologiques et sanitaires actuels.

La Ville de Faches-Thumesnil a pu consulter les études réalisées dans le cadre de ce projet montrant que le potentiel de nombre de voyageurs journalier sur cette portion est particulièrement important, y compris en comparaison avec ce qui est attendu sur les autres lignes de tramway de ce projet.
Cela démontre que le besoin de tramway est prioritaire au sud de la métropole,
et nous demandons donc à ce que cette portion soit la première à être réalisée.

Par ailleurs, l'aire d'influence directe du tramway se limitant à la partie Nord-Ouest de notre commune, et aucune ligné n'étant prévue pour les villes de Ronchin, Lesquin et Vendeville, nous pensons que les besoins du sud de notre commune et de la métropole justifieraient la mise en place d'un tramway, ou au moins d'un Bus à Haut Niveau de Service à l'est de notre commune, passant par l'avenue du général Leclerc, le centre commercial Auchan et Lesquin.

La Liane 7, principale ligne de desserte de notre commune, met 26 minutes environ à rejoindre le métro. Son itinéraire fait un détour par le quartier de Lille Sud, ce qui rallonge le trajet pour tous les faches-thumesnilois. Nous demandons à ce que les lignes BHNS et Liane soient prioritaires à chaque fois que cela est possible, aux carrefours comme sur des voies réservées, et rejoignent le cœur du réseau de façon plus rapide.

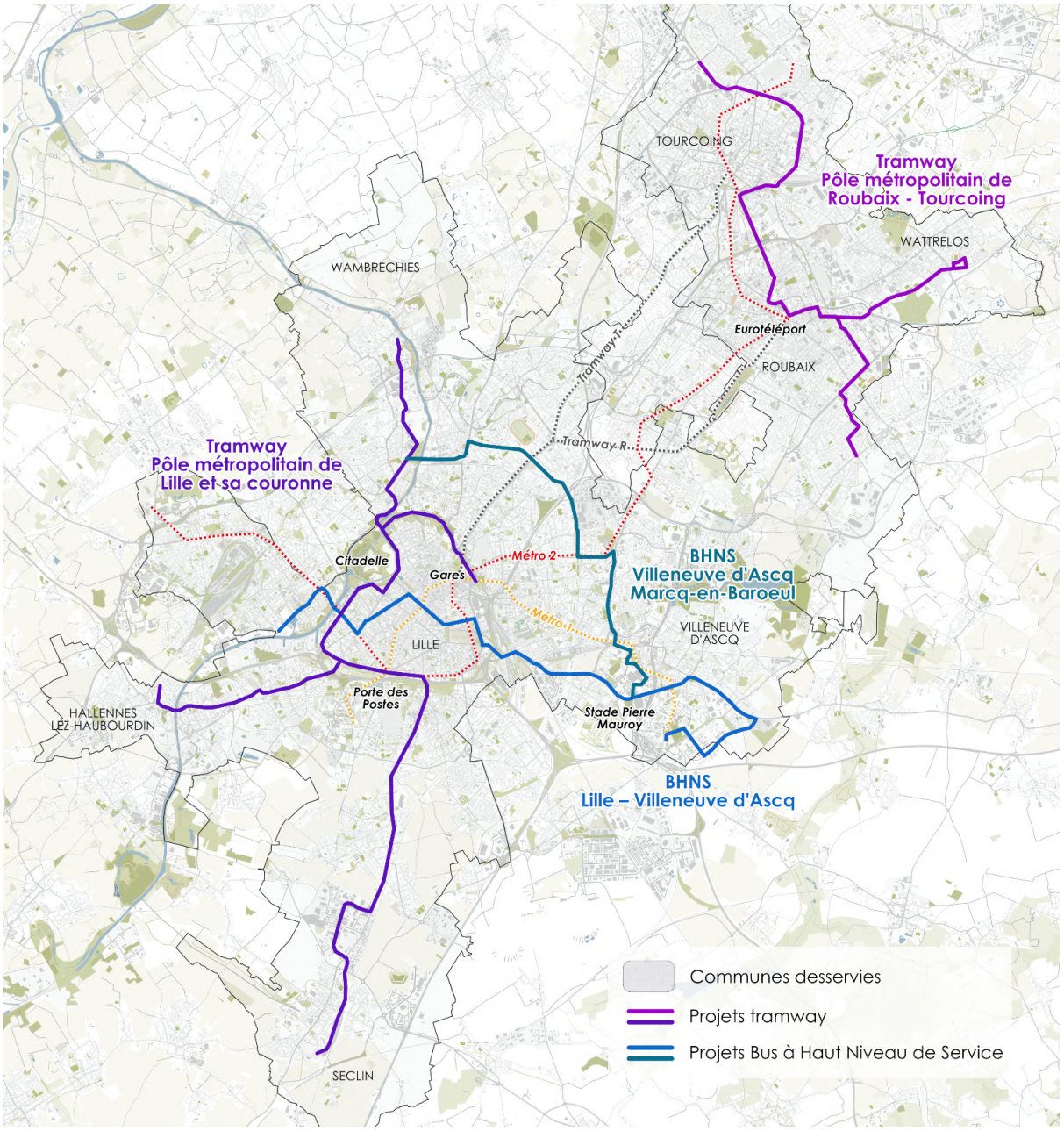
De plus, le réseau actuel manque de lignes reliant directement les communes de première couronne de Lille, ce qui permettrait de rejoindre plus vite les pôles d'emploi et d'activités

secondaires qui s'y trouvent sans devoir passer par Lille et le cœur du réseau. A ce titre nous déplorons que la fréquence de passage de la Corolle ait été réduite dans le cadre du plan bus de 2018, suite à la réduction du budget alloué par la Métropole Européenne de Lille. Villeneuve d'Ascq est le second bassin d'emploi des Faches-Thumesnilois après Lille et dispose de nombreuses zones d'activités, commerciales et universitaires.
Il est dommage qu'il n'y ait pas actuellement de projet de Bus à Haut Niveau de Service, ni de Liane, reliant cette ville rapidement notre commune et aux communes voisines, alors que les liaisons Villeneuve d'Ascq-Lille et Villeneuve d'Ascq-Nord de Lille sont elles renforcées.

Nous attirons également l'attention de la Métropole Européenne de Lille sur les éléments suivant :

- Les enjeux en lien avec l'environnement, l'équité sociale et les mobilités doivent amener la collectivité à mettre un frein à la place accordée à la voiture au sein des espaces publics et notamment en offrant au transport collectif la place attribuée jusqu'alors aux voitures.
  Nous serons vigilants à ce que les profils de voirie transformés dans le cadre de ces projets fassent la part belle aux modes doux, piétons, vélos et à la végétalisation.
- Nous appelons à ce que des parkings relais et des stations V'Lille soient implantées de façon pertinente pour favoriser l'utilisation et le report modal depuis et vers ces nouvelles lignes
- Nous appelons également à ce que le schéma cyclable et les investissements en aménagements associés se renforcent en vue de faciliter et sécuriser l'accès en mode doux aux arrêts de ces lignes depuis le cœur et le sud de notre commune
- Nous invitons à poursuivre le mouvement vers la gratuité initié avec les moins de 18 ans à en appliquant la gratuité dès le premier jour du seuil d'information d'un pic de pollution, et à d'autres catégories d'usagers, pour arriver à terme à la gratuité totale dès que possible.
- Il nous semblerait très pertinent de ne pas équiper les nouvelles stations des nouvelles lignes d'écrans publicitaires numériques, qui sont des dispositifs complètement opposés aux enjeux écologiques et énergétiques.

Enfin, nous souhaitons insister sur notre demande de débuter la mise en œuvre de ce SDIT par la portion sud du tramway Lille-Seclin, compte tenu des besoins importants traduits dans les études par un nombre de voyageurs/jours attendu bien supérieur à celui des autres lignes de tramway du projet. Il s'agit de plus de la zone des champs captants, pour lesquels la qualité de l'eau est un enjeu crucial pour toute la métropole, il y a donc un intérêt supplémentaire à y réduire au plus vite le trafic routier, émetteur de divers polluants.


TOURCOING
Tramway
Pôle métropolitain de
Roubaix - Tourcoing
WATTRELOS
WAMBRECHIES
Eurotéléport
ROUBAIX
Tramway T.
Tramway R.
Tramway
Pôle métropolitain de
Lille et sa couronne
Citadelle
Gares
Métro 2
Métro 1
BHNS
Villeneuve d'Ascq
Marcq-en-Baroeul
VILLENEUVE
D'ASCQ
LILLE
Porte des
Postes
Stade Pierre
Mauroy
HALLENNES
LEZ-HAUBOURDIN
BHNS
Lille – Villeneuve d'Ascq
SECLIN
Communes desservies
Projets tramway
Projets Bus à Haut Niveau de Service

Château de Robersart
Foch
Halte ferroviaire Wambrechies
Avenue Saint-Pierre
Parc du Chat
Ecopark
Avenue Industrielle
Grands Moulins de Paris
Halte ferroviaire Marquette
Félix Faure
Cimetière
Pont de l'abbaye
Général Leclerc
Carnot
Centre-ville Saint-André
Gare Saint-André
Faidherbe
Deûle
Pré Catelan
Schuman
Parc
Esplanade
Citadelle
Champ de Mars
Pasteur
Lille Europe
Eurallille
Grand Palais
Jouhaux
Solférino
Port de Lille
Bd de Moselle
Rue de la Bassée
Place Tacq
Rue de Londres
Boulevard de Metz
Porte des Postes
Porte d'Arras
Eurartisanat
Tudor
Timant
Bourget
Roussel
Blum
Wattignies Hôtel de Ville
Amiteuse
Wattignies / Templemars Gare
Général de Gaulle
Zone Industrielle
Boulevard de Lorival
Zone industrielle
Route de Pont à Marcq
Avenue de la République
Hentgès
Gare Seclin
Mairie de Seclin
Rue de Wattiessart
La Mouchonnière
Le Parc
La Pépinière
Europe
Caserne
Haubourdin Mairie
Jardin Public
Heurtebise
Route de Sequedin
Clémenceau
Loos Mairie
Moulin Lambin
N41
A25
LILLE
LOOS
HAUBOURDIN
WATTIGNIES
NOYELLES-LES-SECLIN
TEMPLEMARS
SECLIN
FACHES-THUMESNIL
WAMBRECHIES
MARQUETTE-LEZ-LILLE
SAINT-ANDRÉ-LEZ-LILLE
LA MADELEINE
LAMBERSART
CAPINGHEM
SEQUEDIN
ENGLOS
HALLENNES-LEZ-HAUBOURDIN
EMMERIN
SANTES
HOUPLIN-ANCOISNE
VENDEVILLE
RONCHIN
PERENCHIES
LOMPRET
VERLINGHEM
FRELINGHIEN
BONDUES
MARCQ-EN-B
© Openstreetmap contributors /Egis

FAIRE RESPIRER LILLE

Monsieur le Président

2 Boulevard des Cités Unies

59777 Lille

Lille le mardi 04 avril 2022

Monsieur le Président,

Depuis le 21 février et jusqu'au 05 avril prochain vous organisez la concertation préalable à la définition affinée du tracé du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport pour la Métropole Européenne de Lille, et je vous en remercie. Je souhaite pouvoir apporter une contribution au nom des élus de Faire Respirer Lille, qui représentent en mairie l'ensemble du collectif du même nom, ainsi que les électeurs qui nous ont apporté leur voix.

Une première concertation organisée en 2019 avait conduit à l'adoption par la MEL d'un tracé, dont le collectif Faire Respirer Lille regrettait déjà qu'il contourne le centre-ville de Lille sans venir desservir les zones les plus génératrices de déplacements. Nous restons bien évidemment sur cette position que nous réitérons, d'autant que le tracé que nous proposions via Lille-Sud et la rue des Postes notamment desservait bien des quartiers populaires.

Qu'apporte cette nouvelle concertation ? Un tracé affiné, certes, mais dont on mesure encore mal la faisabilité, et dont l'affinage semble questionner la pertinence. Nos conseillers de quartier ont en effet pu assister à la présentation du projet, qui n'appelle pas à un optimisme forcené.

En effet, d'abord en termes de calendrier, la réalisation d'ouvrages d'art majeurs pour traverser la Deûle vers Saint-André, ou l'A25 (périphérique sud) vers Wattignies, ou encore la reconfiguration complète des accès autoroutiers autour de Porte des Postes et Porte d'Arras, doit nous inviter à la prudence quant à la crédibilité du calendrier que vous nous annoncez, et nécessitera des études et échanges plus approfondis pour en mesurer la faisabilité et les impacts.

De plus, la priorisation d'une ligne sur une autre n'est à ce jour pas définie. Or, puisqu'il ne sera pas techniquement possible de réaliser l'ensemble des lignes simultanément, quand comptez-vous donner aux citoyens un calendrier plus réaliste, qui nous indiquerait quelle ligne est priorisée aux dépends d'une autre ? La crédibilité de nos institutions nous oblige à un devoir de vérité, quelle que soit la difficulté politique à l'énoncer.

Au-delà de ces questions de calendrier, un point majeur nous semble complètement manquer à ce dossier, c'est la prise en compte des usagers et de la structure urbaine existante. Les plans et schémas proposés nous semblent ainsi vus uniquement en deux dimensions, qu'elles soient verticales ou horizontales, mais ne pas prendre en compte la réalité en trois dimensions.

Or, la réalisation de lignes de tramway ou de bus à haut niveau de service a ceci de particulier que sa réalisation oblige à une restructuration complète de l'espace public le long des axes impactés (ce n'est pas le cas pour un projet de métro enterré). Si vous proposez certes des profils d'aménagement permettant de faire passer le tramway, vous oubliez complètement, dans le dossier proposé, les usagers actuels des axes concernés.

Un tel projet nous semble nécessiter de ne pas seulement réfléchir en termes de circulation, de largeur de voies, et de répartition de l'espace, mais il devrait nous inviter à réfléchir à la structure urbaine existante que ce projet va bouleverser : quid des commerces existants ? Des entreprises ? Des habitants ? Des services ?

On voit bien que, dès que la rue est un peu étroite, on ne peut plus laisser la place qu'occupe aujourd'hui la voiture, que ce soit en termes de circulation et de stationnement. Or la ville est aujourd'hui, quoi qu'on en pense, largement

structurée autour de la voiture. Et si l'on veut que ce plan de restructuration de la ville que vous nous proposez soit un succès, il nous faudra l'adhésion des citoyens concernés, alors qu'on nous signale, déjà, des premières réticences, bien naturelles en l'état actuel du projet, vis-à-vis de la réduction de la place de la voiture.

Pour cela Monsieur le Président, Madame le Maire, nous vous appelons à modifier l'organisation que vous nous proposez pour le portage de ce projet, et à mettre en place de véritables démarches de contrats d'axe, qui ont fait leurs preuves dans d'autres collectivités en associant, sur le temps long du projet, de sa préparation à sa réalisation,

l'ensemble des parties prenantes. Cela a notamment été le cas à Grenoble pour la ligne E du Tramway, ou l'extension de la ligne 11 de métro en Île-de-France.

Le collectif et les élus de Faire Respirer Lille se tiendront alors à votre disposition pour apporter toute leur contribution à cette démarche participative qu'ils appellent de leurs vœux.

En comptant sur votre compréhension et en souhaitant la réussite de ce projet malgré nos désaccords de tracé, nous vous prions de croire, Monsieur le Président, en l'expression de notre meilleure considération.

Violette Spillebout

Les Élus Faire Respirer Lille

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Département du Nord

Canton de Lille 6

MAIRIE D'HALLENNES-LEZ-HAUBOURDIN

Tél: 03 20 17 20 40
Fax: 03 20 17 20 49
4, rue Pasteur
59320 Hallennes-lez-Haubourdin
www.hallennes.fr

Le Trente et Un Mars Deux Mille Vingt Deux à Dix Neuf Heures Trente, le Conseil Municipal d'Hallennes-lez-Haubourdin s'est réuni en mairie, sous la présidence de Monsieur André PAU, Maire, à la suite de la convocation faite le Vingt Cinq Mars Deux Mille Vingt Deux, et affichée à la porte de la Mairie.

Présents *: PAU André - LECOMPTE Jean Marc - PÉRÉ Ghislaine - DESAULTY Gérald - VANHOUCKE Patricia - CHIRAT Frédéric - DRUART Ludovic - CRÉPIN Josiane - BONNEL Michèle - LEPETIT Francis - BARTIER Régis - MOLIN Patrick - DEFIVES Alain - BOUTEVILLAIN Anne Catherine - PETIT Jean Christophe - LIBOSSART Marie Christine - VENANT Stéphanie - CACHOT Delphine - LEBLANC William - LECLERCQ Fernand -*
Excusés ayant donné pouvoir *: ROSE Brigitte - NIELSEN Marie Paule - COUPPÉ Nathalie - PLATAUX Elisabeth*
Absents *: MOLLET Philippe - PLÉ Coline*

Objet : Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT)-Concertation préalable-Avis du Conseil Municipal de la commune d'Hallennes lez Haubourdin

Vu la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite Loi « LOM » qui vise à réformer en profondeur le cadre général des politiques de mobilités, en intégrant les enjeux environnementaux ;

Vu la loi du 22 août 2021 portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite "loi Climat et Résilience", qui vise à accélérer la transition écologique de la société et de l'économie françaises ;

Vu la délibération n°19C0312 du 28 Juin 2019 du conseil métropolitain de la MEL relative à l'adoption de son Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT).

Vu les délibérations n° 21-C-0595, 21-C-0596, 21-C-0597 et 21-C-0598 du 17 décembre 2021 du Conseil métropolitain de la MEL relatives aux modalités de concertation des projets de :

-ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre VILLENEUVE D'ASCQ et LILLE

-ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre VILLENEUVE D'ASCQ et MARCQ-EN-BAROEUL

-ligne de tramway sur le pôle de Lille et de sa couronne

-ligne de tramway sur le pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing ;

Vu l'avis de la commission municipale qui s'est réunie le 24/03/2022,

Considérant que la croissance démographique et économique, les dynamiques d'attractivité, la hausse du coût de l'énergie, le vieillissement de la population, et la lutte contre les dérèglements climatiques et les pollutions de l'air appellent une politique de mobilité ambitieuse et volontariste ;

Considérant que le SDIT répond aux enjeux sociaux, environnementaux, démographiques et économiques qui caractérisent la MEL ;

Considérant que le SDIT s'inscrit dans l'ambition globale de construction de la métropole de demain incarnée dans les différentes politiques publiques portées par la MEL, notamment au travers du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Plan Climat Air

Energie Territorial (PCAET), du Plan Local d'Urbanisme (PLU), et du futur Plan de Mobilité (PDM) ;

Considérant qu'en plus d'être un projet de mobilité, le SDIT constitue aussi un levier d'aménagement et de développement, véritable outil d'équilibre territorial, environnemental et social, contribuant à l'affirmation d'une métropole durable ;

Considérant que le SDIT représente une véritable démarche stratégique de développement du réseau de transports en commun qui fixe notamment de nouvelles lignes majeures et structurantes de transports ;

Considérant que ces nouvelles lignes viendront à la fois compléter l'ossature principale du réseau métropolitain et renforcer le maillage en transports en commun de l'ensemble de la métropole, au bénéfice de l'ensemble des métropolitains et usagers actuels et futurs de ces transports modernes et performants, quelle que soit leur commune de résidence ;

Considérant les modalités de la concertation définies par les délibérations n° 21C0595, 21C0596, 21C0597, 21C0598 du 17 décembre 2021 et le déroulement de celle-ci à compter du 21 Février 2022 et pour une durée de six semaines ;

Considérant qu'au terme de la concertation et après réception du bilan de la concertation, chacun des tracés fera l'objet d'études complémentaires préalablement aux enquêtes publiques qui seront ensuite déclenchées.

Le conseil municipal, après en avoir délibéré, décide de :

- *valider les 3 axes du SDIT soumis à la concertation préalable, à savoir :*

-La mise en place d'une ligne de tramway sur le pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing

-La mise en place d'une ligne de tramway sur le pôle de Lille et de sa couronne,

-Le développement d'une offre de bus à haut niveau de service adaptée aux enjeux territoriaux avec deux nouvelles lignes entre Villeneuve d'Ascq et Marcq-en-Baroeul et entre Villeneuve d'Ascq et Lille.

La commune partage les inquiétudes exprimées dans le dossier de concertation préalable à propos de la variante (page 100).

Le prolongement de la ligne jusqu'à Hallennes lez Haubourdin, Parc du Moulin Lamblin pose en effet la question du franchissement de la voie ferrée et de la réalisation de parking relais qui se situeraient en Zone Agricole sanctuarisée mais également classée en secteur de vulnérabilité des champs captants.

Qui plus est, la variante aurait un coût estimé de 28 M€ HT.

- *Autorise Monsieur le Maire à transmettre la présente délibération au Président de la Métropole Européenne de Lille, afin qu'elle soit prise en considération dans le cadre de la concertation préalable ;*
- *Autorise Monsieur le Maire à signer tous les documents y afférant.*

Adopté à l'unanimité

Ainsi fait et délibéré, en séance, les jours, mois, ans susdits.
Le maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte.

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

N°2022/10

Pour expédition conforme
Le Maire,

MAIRIE D'HALLENNES-LEZ-HAUBOURDIN (NORD)

André PAU

Halluin
Ville d'avenir

14/04/2022
A22-017530

Halluin, le 06 avril 2022

RSIT
ligne C4E
+ DES

METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE
ARRIVEE
MS 14 AVR 2022
SERVICE COURRIER

Monsieur Damien CASTELAIN
Président
Métropole Européenne de Lille
2 Boulevard des Nations Unies
CS 70043
59800 LILLE

N/Réf. : JCD/CD 2022-005
Direction de Cabinet

Objet : SDIT

Monsieur le Président de la Métropole Européenne de Lille,

J'ai le plaisir de revenir vers vous concernant le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport.

Comme vous le savez, Halluin est une ville de plus de 20.000 habitants, en forte progression démographique. De nombreuses friches industrielles, à vocation « logement » ; vont devenir à court terme des zones d'habitat effectives.

De par son positionnement géographique septentrional (à l'extrémité nord de la métropole) et en raison des infrastructures de transport insuffisantes, la population halluinoise est actuellement contrainte d'utiliser la voiture, ce dernier point allant à l'encontre des orientations et des volontés métropolitaines.

Il est par conséquent vital d'apporter une solution de transport en commun pratique et efficiente, pour des raisons à la fois environnementales et de services à la population.

Le tramway apparait comme étant la solution la meilleure :

1/ La rue de Lille s'avère parfaitement adaptée sur le **plan technique** (voie large qui va faire l'objet d'une requalification).

Hôtel de Ville
24 rue Marthe Nollet
59250 HALLUIN
Tél : 03 20 28 83 50
contact@mairie-halluin.fr

.../...

2/ La rue de Lille constitue en outre le **centre de gravité démographique** de la commune.

3/ Le tramway, moyen de transport écologique, moderne et peu bruyant, constitue une solution de transport idéale **fortement attendue et demandée par la population**.

4/ Cette ligne de tramway serait de surcroît en lien direct avec la future voie verte (à l'intersection rue de Lille/rue Dennetière). Un hub vertueux en découlerait.

5/ La terminaison nord de la rue de Lille débouchant sur la place Jacques Delors (frontière franco-belge), ceci permettrait par la même occasion de relier la Belgique et plus particulièrement la région Flandre occidentale (Menin) à la MEL. **La Métropole renforcerait ainsi son rayonnement européen.**

6/ **Une maîtrise foncière assurée**, car la rue de Lille est déjà propriété de la MEL.

7/ Ce projet est enfin en **parfaite concordance avec le tracé souhaité par la ville de Roncq** visant à desservir la zone d'activité roncquoise « Parc Pierre Mauroy ». La rue de Lille à Halluin constitue en effet le prolongement direct et immédiat de ce tracé.

C'est pourquoi, même si ceci n'a pu être abordé lors des échanges touchant au SDIT, (le précédent maire d'Halluin n'ayant pas participé aux réunions correspondantes), 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 apparaissant de toute évidence comme la solution idéale pour l'ensemble des raisons précédemment exposées.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président de la Métropole Européenne de Lille, en l'expression de mes respectueuses salutations.

Jean-Christophe DESTAILLEUR
Maire d'Halluin
Conseiller Métropolitain

MAIRIE D'HALLUIN (NORD)

Ville d'HAUBOURDIN

Monsieur Damien Castelain
Président
Métropole Européenne de Lille
Biotope
2 Boulevard des Cités Unies
CS 70043
59040 LILLE CEDEX

Haubourdin, le 31 mars 2022

Direction Générale des Services
PB/MW/DD

Objet : Position de la Ville d'Haubourdin sur le tracé du tramway (concertation du SDIT).

Monsieur le Président, Cher Damien,

La Ville d'Haubourdin va délibérer sur la concertation relative au SDIT lors du conseil municipal du 11 mai prochain.

Compte tenu du calendrier de la concertation (fin le 5 avril), je me permets de vous envoyer de façon anticipée nos instructions relatives à cette concertation.

Nous préférons le tracé qui se prolonge vers Hallennes les Haubourdin, car il permet une meilleure connexion de l'ensemble des Weppes. Un parking silo en extrémité de la ligne, proche de la RN 41, permettrait un report modal efficace.

Le risque de positionner la fin de la ligne sur le quartier du Parc serait une saturation forte des places de stationnement sur Haubourdin, qui va déjà perdre des places avec la ligne de tramway sur l'axe principal de la ville.
Nous constatons déjà des voitures en stationnement toute la journée sur la place Blondeau ou la rue Sadi Carnot, en proximité de la LIANE 5.

Sur la connexion de la ligne vers Lille, nous préférons une ligne Hallennes - gare de Lille, plutôt qu'une ligne Hallennes - portes des Postes, de façon à desservir directement le pôle universitaire de la Catho et les écoles d'ingénieur proches du boulevard Vauban.

Papier issu de forêts gérées durablement

Je vous prie d'agréer, Monsieur le président, mes salutations distinguées.

Amitiés

VILLE D'HAUBOURDIN
Direction Générale

Pierre Béharelle,
Maire d'Haubourdin
Conseiller Métropolitain

Copie du courrier à Mme Desry, directrice générale adjointe projet SDIT.

Envoyé en préfecture le 05/03/2022
Reçu en préfecture le 05/03/2022
Affiché le
ID : 059-215902990-20220303-DEL2022UR17-DE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

VILLE DE HEM

Direction Générale des Services

Tél. 03 20 66 58 24

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

L'AN DEUX MILLE VINGT-DEUX,
Le trois mars,

Le Conseil Municipal s'est réuni à l'hôtel de Ville, sis 42 rue du Général Leclerc à Hem, sous la présidence de Monsieur Francis VERCAMER, Maire, à la suite de la convocation qui lui a été faite le 25 février et qui a été affichée à la porte de la mairie conformément à la loi.

Nombre de conseillers en exercice : 33
Délibération affichée en mairie le
10 mars 2022

PRESENTS

Francis VERCAMER, Maire,
Pascal NYS, Ghislaine BUYCK, Jean-François LECLERCQ, Anne DASSONVILLE, Philippe SIBILLE, Blandine LEPLAT, Laurent PASTOUR, Fabienne LEPERS, Saïd LAOUADI, Adjoints au Maire,

Thérèse NOCLAIN, Etienne DELEPAUT, Fatima KARRAD, Barbara RUBIO COQUEMPOT, Kamel MAHTOUR, Jérôme MEERSEMAN, Jean-Adrien MALAIZE, Conseillers délégués,

Chantal LAHARNAR, Bruno DUQUESNOY, Sabine HONORE, Emmanuelle GUILLAIN, Eugénie CARBON, Gaëtan DECOSTER, Christelle DUTRIAUX, Rafik BZIOUI, Guillaume BOCQUET, Thibaut THIEFFRY, Anne-Charlotte DEMEULENAERE, Clémentine NOUQUERET, Sana EL AMRANI, Conseillers,

Mathilde LOUCHART, Jacques DUPONT, Karima CHOUIA, Conseillers.

Envoyé en préfecture le 05/03/2022
Reçu en préfecture le 05/03/2022
Affiché le
ID : 059-215902990-20220303-DEL2022UR17-DE

DEL/2022/UR/17
SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (SDIT)
CONCERTATION PREALABLE

Vu la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite Loi « LOM » qui vise à réformer en profondeur le cadre général des politiques de mobilités, en intégrant les enjeux environnementaux ;

Vu la loi du 22 août 2021 portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite "loi Climat et Résilience", qui vise à accélérer la transition écologique de la société et de l'économie françaises ;

Vu la délibération n°19C0312 du 28 Juin 2019 du conseil métropolitain de la MEL relative à l'adoption de son Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT).

Vu les délibérations n° 21-C-0595, 21-C-0596, 21-C-0597 et 21-C-0598 du 17 décembre 2021 du Conseil métropolitain de la MEL relatives aux modalités de concertation des projets de :

- ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre VILLENEUVE D'ASCQ et LILLE
- ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre VILLENEUVE D'ASCQ et MARCQ-EN-BAROEUL
- ligne de tramway sur le pôle de Lille et de sa couronne
- ligne de tramway sur le pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing ;

Considérant que la croissance démographique et économique, les dynamiques d'attractivité, la hausse du coût de l'énergie, le vieillissement de la population, et la lutte contre les dérèglements climatiques et les pollutions de l'air appellent une politique de mobilité ambitieuse et volontariste ;

Considérant que le SDIT répond aux enjeux sociaux, environnementaux, démographiques et économiques qui caractérisent la MEL ;

Considérant que le SDIT s'inscrit dans l'ambition globale de construction de la métropole de demain incarnée dans les différentes politiques publiques portées par la MEL, notamment au travers du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), du Plan Local d'Urbanisme (PLU), et du futur Plan de Mobilité (PDM) ;

Considérant qu'en plus d'être un projet de mobilité, le SDIT constitue aussi un levier d'aménagement et de développement, véritable outil d'équilibre territorial, environnemental et social, contribuant à l'affirmation d'une métropole durable ;

Considérant que le SDIT représente une véritable démarche stratégique de développement du réseau de transports en commun qui fixe notamment de nouvelles lignes majeures et structurantes de transports ;

Considérant que ces nouvelles lignes viendront à la fois compléter l'ossature principale du réseau métropolitain et renforcer le maillage en transports en commun de l'ensemble de la métropole, au bénéfice de l'ensemble des métropolitains et usagers actuels et futurs de ces transports modernes et performants, quelle que soit leur commune de résidence ;

Envoyé en préfecture le 05/03/2022
Reçu en préfecture le 05/03/2022
Affiché le
ID : 059-215902990-20220303-DEL2022UR17-DE

Considérant les modalités de la concertation définies par les délibérations n°21C0595, 21C0596, 21C0597, 21C0598 du 17 décembre 2021 et le déroulement de celle-ci à compter du 21 Février 2022 et pour une durée de six semaines ;

Considérant qu'au terme de la concertation et après réception du bilan de la concertation, chacun des tracés fera l'objet d'études complémentaires préalablement aux enquêtes publiques qui seront ensuite déclenchées ;

Considérant la présentation, en commission Urbanisme et Travaux le 1er Février 2022, et en commission Environnement et Mobilités le 3 février 2022, de la démarche de concertation engagée par la Métropole Européenne de Lille sur les projets de nouvelles lignes de tramway et de bus à haut niveau de services ;

A 31 voix pour et 2 abstentions, le Conseil Municipal :

- valide les 4 axes du SDIT soumis à la concertation préalable, à savoir :
    - La mise en place d'une ligne de tramway sur le pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing allant de Neuville en Ferrain à Hem
    - La mise en place d'une ligne de tramway sur le pôle de Lille et de sa couronne,
    - Le développement d'une offre de bus à haut niveau de service adaptée aux enjeux territoriaux avec deux nouvelles lignes entre Villeneuve d'Ascq et Marcq-en-Baroeul et entre Villeneuve d'Ascq et Lille.

- souligne la nécessité impérative de développer sur son territoire, l'offre de transports en commun, tant en direction de Roubaix-Tourcoing qu'en direction de Lille et Villeneuve d'Ascq, afin de répondre aux attentes des Hémois soucieux de disposer de solutions de déplacements en mode collectif qui puissent constituer une alternative à l'utilisation quotidienne de la voiture ;

- Insiste sur l'importance de la desserte, à Hem, des quartiers prioritaires de la Politique de la Ville par le tramway, offre ainsi aux Hémois concernés de nouvelles possibilités de mobilités, essentielles afin d'accéder aux pôles de croissance économique porteurs de créations d'emplois de l'agglomération de Roubaix et Tourcoing ;

- valide le tracé proposé sur la ville de HEM incluant la variante prévoyant une desserte du centre-ville par le tramway en passant par la rue Jules Guesde, afin d'offrir au plus grand nombre de Hémois l'accès à un mode de transport collectif moderne, régulier et rapide et de faciliter l'accès aux services et équipements privés et publics du Cœur de Ville ;

- conçoit la ligne de tramway ainsi proposée comme un axe structurant qui s'inscrit en complémentarité avec la desserte de la ville par le réseau de transport en commun par bus qui doit être complété, de même qu'avec le développement des modes doux ;

- réaffirme ce faisant l'impératif de développer des Lignes de transports en commun reliant la commune aux pôles économiques et universitaires de Villeneuve d'Ascq et Lille, avec une cadence adaptée de sorte que les temps de

Envoyé en préfecture le 05/03/2022
Reçu en préfecture le 05/03/2022
Affiché le
ID : 059-215902990-20220303-DEL2022UR17-DE

trajets soient suffisamment courts et attrayants pour éviter aux habitants de prendre leur voiture ;

- réaffirme la nécessité de pérenniser la ligne express vers le métro de Villeneuve d'Ascq et d'intensifier ses fréquences ;

- sollicite une desserte plus efficace du quartier de Beaumont vers le centre-ville.

- Autorise Monsieur le Maire à transmettre la présente délibération au Président de la Métropole Européenne de Lille, afin qu'elle soit prise en considération dans le cadre de la concertation préalable ;

- Autorise Monsieur le Maire à signer tous les documents y afférant.

Ainsi délibéré en séance les jour, mois et an susdits,
Pour copie conforme,
Le Maire,

Envoyé en préfecture le 22/03/2022
Reçu en préfecture le 22/03/2022
Affiché le
ID : 059-215903162-20220321-2022_13-DE

REPUBLIQUE FRANÇAISE
DEPARTEMENT DU NORD

MAIRIE
DE
HOUPLIN-ANCOISNE
59263

Extrait du Registre aux Délibérations

DU CONSEIL MUNICIPAL

De la Commune de Houplin-Ancoisne

Date de convocation : 17/03/22

Date d'affichage : 23/03/2022

Nombre de conseillers : 23

En exercice : 23
Présents : 19
Excusés-représentés : 4
Votants : 23
Excusés : 0
Absents : 0

L'an deux mille vingt-deux, le 21 mars 2022 à 19 heures, le Conseil Municipal de la Commune de Houplin-Ancoisne s'est réuni à la salle des fêtes, à la suite de la convocation qui lui a été faite le 17 mars 2022.

Présents : Mme GANTIEZ Dominique, M. DELVAL Claude, Mme BOURBOTTE Nathalie, M. DEBLOOS Laurent, Mme MASUREL Anne, M. WIPLIE Hervé, M. PRATZ Lionel, M. GANTIEZ Christian, M. LEFEBVRE Francis, Mme LENAIN Manon, Mme RUSCART Delphine, M. VANDRIESSCHE Patrick, Mme LOYER Evelyse, M. CRESPEL Jean, Mme DELORY Claire, M SIX, Mme NOMBERG Michèle, M. DUTHOIT Valentin, M. MARCHAND Nicolas.

Formant la majorité des membres présents en exercice.

Etaient excusés-représentés :
Mme ALLOSSERY Marie-Laure représentée par Mme GANTIEZ
Mme POTTEAU Gisèle représentée par Mme LOYEZ
Mme VANRUMBEKE Patricia représentée par M WIPLIE
M. BOCQUILLON Sébastien représenté par Mme NOMBERG

N° du registre des délibérations : 13/2022
Objet : Avis sur le SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (SDIT)

Vu la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite Loi « LOM » qui vise à réformer en profondeur le cadre général des politiques de mobilités, en intégrant les enjeux environnementaux ;
Vu la loi du 22 août 2021 portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite "loi Climat et Résilience", qui vise à accélérer la transition écologique de la société et de l'économie françaises ;
Vu la délibération n°19C0312 du 28 Juin 2019 du conseil métropolitain de la MEL relative à l'adoption de son Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT).
Vu les délibérations n° 21-C-0595, 21-C-0596, 21-C-0597 et 21-C-0598 du 17 décembre 2021 du Conseil métropolitain de la MEL relatives aux modalités de concertation des projets de :

- ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre VILLENEUVE D'ASCQ et LILLE

Envoyé en préfecture le 22/03/2022
Reçu en préfecture le 22/03/2022
Affiché le
ID : 059-215903162-20220321-2022_13-DE

- ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre VILLENEUVE D'ASCQ et MARCQ-EN-BAROEUL
- ligne de tramway sur le pôle de Lille et de sa couronne
- ligne de tramway sur le pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing ;

Vu l'avis de la commission municipale n°1 qui s'est réunie le 15 mars 2022 ;

Considérant que la croissance démographique et économique, les dynamiques d'attractivité, la hausse du coût de l'énergie, le vieillissement de la population, et la lutte contre les dérèglements climatiques et les pollutions de l'air appellent une politique de mobilité ambitieuse et volontariste ;
Considérant que le SDIT répond aux enjeux sociaux, environnementaux, démographiques et économiques qui caractérisent la MEL ;
Considérant que le SDIT s'inscrit dans l'ambition globale de construction de la métropole de demain incarnée dans les différentes politiques publiques portées par la MEL, notamment au travers du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), du Plan Local d'Urbanisme (PLU), et du futur Plan de Mobilité (PDM) ;
Considérant qu'en plus d'être un projet de mobilité, le SDIT constitue aussi un levier d'aménagement et de développement, véritable outil d'équilibre territorial, environnemental et social, contribuant à l'affirmation d'une métropole durable ;
Considérant que le SDIT représente une véritable démarche stratégique de développement du réseau de transports en commun qui fixe notamment de nouvelles lignes majeures et structurantes de transports ;
Considérant que ces nouvelles lignes viendront à la fois compléter l'ossature principale du réseau métropolitain et renforcer le maillage en transports en commun de l'ensemble de la métropole, au bénéfice de l'ensemble des métropolitains et usagers actuels et futurs de ces transports modernes et performants, quelle que soit leur commune de résidence ;
Considérant les modalités de la concertation définies par les délibérations n°21C0595, 21C0596, 21C0597, 21C0598 du 17 décembre 2021 et le déroulement de celle-ci à compter du 21 Février 2022 et pour une durée de six semaines ;
Considérant qu'au terme de la concertation et après réception du bilan de la concertation, chacun des tracés fera l'objet d'études complémentaires préalablement aux enquêtes publiques qui seront ensuite déclenchées.

La commune de Houplin Ancoisne avec 23 voix pour,

- Valide les 4 axes du SDIT soumis à la concertation préalable, à savoir :
  - La mise en place d'une ligne de tramway sur le pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing
  - La mise en place d'une ligne de tramway sur le pôle de Lille et de sa couronne,
  - Le développement d'une offre de bus à haut niveau de service adaptée aux enjeux territoriaux avec deux nouvelles lignes entre Villeneuve d'Ascq et Marcq-en-Barœul et entre Villeneuve d'Ascq et Lille.

Envoyé en préfecture le 22/03/2022
Reçu en préfecture le 22/03/2022
Affiché le
ID : 059-215903162-20220321-2022_13-DE

- Autorise Madame le Maire à transmettre la présente délibération au Président de la Métropole Européenne de Lille, afin qu'elle soit prise en considération dans le cadre de la concertation préalable ;

- Autorise Madame le Maire à signer tous les documents y afférant.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois, an que dessus,

Ampliation de la présente délibération sera transmise à Monsieur le PREFET du Nord.

POUR EXTRAIT CONFORME :

LA MAIRE,

D. GANTIEZ

Envoyé en préfecture le 22/03/2022
Reçu en préfecture le 22/03/2022
Affiché le
ID : 059-215903162-20220321-2022_13-DE

ilevia
LES TRANSPORTS DE LA MEL

Direction Générale

METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE
Monsieur Damien CASTELAIN
Président
2 BOULEVARD DES CITES UNIES
CS 70043
59040 LILLE CEDEX

Marcq-en-Barœul, le 31 mars 2022

Objet : *Contribution de Keolis Lille Métropole à la concertation publique sur le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport*

Monsieur le Président,

Les réunions publiques sur le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport - SDIT, ont permis de partager largement les enjeux de développement de la part modale des transports en commun sur le territoire de la MEL, et nous ne pouvons que nous en féliciter.

Avec un objectif ambitieux de 20% de part modale pour les transports en commun à horizon 2035, le Plan de Mobilité de la métropole impulse une dynamique forte en faveur de la mobilité décarbonée, que nous saluons vivement tant cela nous apparaît comme une véritable nécessité pour notre territoire.

Par son ampleur, le SDIT va entraîner de profonds bouleversements dans le paysage urbain de la métropole et sur les comportements de mobilité. En qualité de concessionnaire actuel du réseau, Keolis Lille Métropole souhaite apporter une contribution officielle au débat public en soulignant notamment les mesures d'accompagnement indispensables pour répondre aux enjeux du plan de mobilité et à son ambition de 20% de part modale des transports en commun.

Les éléments saillants résumés ci-dessous ont pour objectif de mettre en évidence certains points essentiels, au-delà des itinéraires de ces nouvelles infrastructures pour une exploitation performante du réseau en 2035 :

- La localisation et le choix des dépôts de maintenance et de remisage des véhicules sont un élément fondamental pour garantir une exploitation optimisée des futures lignes de tramway et BHNS sur le ressort territorial de la MEL,
- La création et le déploiement de points de rabattement performants vers le réseau de transports en commun comme les parcs-relais ainsi que des pôles d'échanges pour des correspondances bus/tramway/métro/TER accessibles et permettant un déplacement fluide des voyageurs,

- La mise en place d'un réseau de BHNS réellement performant avec des voies de circulation en site propre sur l'intégralité du parcours nécessitant de repenser le partage de la voirie en faveur des transports en commun ainsi qu'une priorisation systématique aux feux de circulation,
- Un aménagement de la voirie accessible pour tous permettant un rabattement simple et fluide en marche à pied ou à vélo vers les transports en commun,
- Une signalétique voyageurs modernisée et harmonisée sur l'ensemble du réseau de transports en commun.

Keolis Lille Métropole porte la conviction que l'ambition d'élever la part modale des transports en commun à 20% telle que défini par le Plan de Mobilité ne pourra être atteinte qu'avec les seules nouvelles infrastructures du SDIT, mais bien avec les deux conditions complémentaires et concomitantes suivantes :

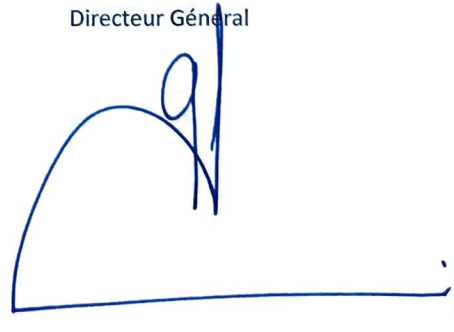
- L'augmentation de la capacité de la ligne 1 du métro avec la mise en œuvre du projet 52M et l'augmentation de la capacité de la ligne 2,
- L'augmentation de l'offre kilométrique globale du réseau d'environ +50%, notamment par une amélioration de la fréquence sur les axes structurants, et un renforcement du maillage du futur réseau par des nouvelles lignes de bus, afin de garantir une équité territoriale en matière d'accès au transport en commun.

En espérant que notre contribution puisse apporter un éclairage constructif pour enrichir ce projet métropolitain d'envergure, nous saluons une nouvelle fois cet engagement et cette volonté d'améliorer le service offert aux voyageurs en matière de confort, de performance économique et environnementale dans le but de rendre notre métropole encore plus attractive et plus agréable à vivre.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération distinguée.

Gilles FARGIER

Directeur Général



Envoyé en préfecture le 05/04/2022
Reçu en préfecture le 05/04/2022
Affiché le 5 4 0
ID : 059-215901430-20220331-31032217-DE

Département du Nord
Arrondissement de Lille

République Française

COMMUNE DE LA CHAPELLE D'ARMENTIERES

Extrait du Registre des Délibérations du Conseil Municipal

Séance du Jeudi 31 Mars 2022

Conseillers Municipaux en exercice : 29

Date de la convocation : le 25 mars 2022

L'An deux mille vingt-deux, le jeudi 31 mars 2022 à dix-neuf heures, le Conseil Municipal de la Commune de La Chapelle d'Armentières s'est réuni au centre culturel Nelson Mandela selon l'arrêté G22-031, sous la présidence de M. Damien BRAURE, Maire, à la suite de la convocation qui lui a été faite **cinq jours** à l'avance, laquelle convocation a été affichée à la porte de la Mairie conformément à la loi ainsi que la porte du centre culturel Nelson Mandela.

Présents : M. Damien BRAURE, M. Franck TORREZ, Mme Fabienne DELPOUVE, Mme Nathalie PENET, Mme Christine GOUWY, M. Régis OZEEL, M. Dante PALMERIO, M. Olivier DEMEULENAERE, Mme Danielle BAUDE, M. Michaël DECHERF, Mme Julie DESPLANCKE, M. Bruno DECLERCK, Mme Nicole VLERICK, M. Alain LAUWYK, Mme Nicole WIEN- VAN MAASTRICH, M. André FACHE, M. Tobias DEFER, M. Christophe DERONNE, Mme Annie HAEZEWINDT, M. Fernand DEMEULENAERE, Mme Florence BERNACKI et M. Jean-Luc CATOIRE

Représentés : M. Bernard MEURILLON, Mme Marie-Christine CARREZ, M. Olivier WALLAERT, M. Gilles DRUART, Mme Muriel DESTAEBEL, étaient respectivement représentés par M. Damien BRAURE, Mme Christine GOUWY, M. Franck TORREZ, M. Dante PALMERIO et Mme Fabienne DELPOUVE.

Excusées : Mme Jade FARJOT et Mme Emilie LLANES

Objet : Avis de la commune sur le Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT)

310322/17

Envoyé en préfecture le 05/04/2022
Reçu en préfecture le 05/04/2022
Affiché le
ID : 059-215901430-20220331-31032217-DE

Avis de la commune sur le Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT)

Vu la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite Loi « LOM » qui vise à réformer en profondeur le cadre général des politiques de mobilités, en intégrant les enjeux environnementaux ;

Vu la loi du 22 août 2021 portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite "loi Climat et Résilience", qui vise à accélérer la transition écologique de la société et de l'économie françaises ;

Vu la délibération n°19C0312 du 28 Juin 2019 du conseil métropolitain de la MEL relative à l'adoption de son Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT).

Vu les délibérations n° 21-C-0595, 21-C-0596, 21-C-0597 et 21-C-0598 du 17 décembre 2021 du Conseil métropolitain de la MEL relatives aux modalités de concertation des projets de :

- ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre VILLENEUVE D'ASCQ et LILLE
- ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre VILLENEUVE D'ASCQ et MARCQ-EN-BAROEUL
- ligne de tramway sur le pôle de Lille et de sa couronne
- ligne de tramway sur le pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing ;

Considérant que la croissance démographique et économique, les dynamiques d'attractivité, la hausse du coût de l'énergie, le vieillissement de la population, et la lutte contre les dérèglements climatiques et les pollutions de l'air appellent une politique de mobilité ambitieuse et volontariste ;

Considérant que le SDIT répond aux enjeux sociaux, environnementaux, démographiques et économiques qui caractérisent la MEL ;

Considérant que le SDIT s'inscrit dans l'ambition globale de construction de la métropole de demain incarnée dans les différentes politiques publiques portées par la MEL, notamment au travers du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), du Plan Local d'Urbanisme (PLU), et du futur Plan de Mobilité (PDM) ;

Considérant qu'en plus d'être un projet de mobilité, le SDIT constitue aussi un levier d'aménagement et de développement, véritable outil d'équilibre territorial, environnemental et social, contribuant à l'affirmation d'une métropole durable ;

Considérant que le SDIT représente une véritable démarche stratégique de développement du réseau de transports en commun qui fixe notamment de nouvelles lignes majeures et structurantes de transports ;

Considérant que ces nouvelles lignes viendront à la fois compléter l'ossature principale du réseau métropolitain et renforcer le maillage en transports en commun de l'ensemble de la métropole, au bénéfice de l'ensemble des métropolitains et usagers actuels et futurs de ces transports modernes et performants, quelle que soit leur commune de résidence ;

Considérant les modalités de la concertation définies par les délibérations n°21C0595, 21C0596, 21C0597, 21C0598 du 17 décembre 2021 et le déroulement de celle-ci à compter du 21 Février 2022 et pour une durée de six semaines ;

Envoyé en préfecture le 05/04/2022
Reçu en préfecture le 05/04/2022
Affiché le
ID : 059-215901430-20220331-31032217-DE

Considérant qu'au terme de la concertation et après réception du bilan de la concertation, chacun des tracés fera l'objet d'études complémentaires préalablement aux enquêtes publiques qui seront ensuite déclenchées.

Bien que la Commune de La Chapelle d'Armentières soit éloignée de ces tracés, il est proposé au Conseil municipal de

- valider les 4 axes du SDIT soumis à la concertation préalable, à savoir :
  - La mise en place d'une ligne de tramway sur le pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing
  - La mise en place d'une ligne de tramway sur le pôle de Lille et de sa couronne,
  - Le développement d'une offre de bus à haut niveau de service adaptée aux enjeux territoriaux avec deux nouvelles lignes entre Villeneuve d'Ascq et Marcq-en-Barœul et entre Villeneuve d'Ascq et Lille.
- Autoriser Monsieur le Maire à transmettre la présente délibération au Président de la Métropole Européenne de Lille, afin qu'elle soit prise en considération dans le cadre de la concertation préalable ;

- Autoriser Monsieur le Maire à signer tous les documents y afférant.

Le conseil municipal émet un avis défavorable à la majorité.

- Pour : 2 (Mme Nicole WIEN- VAN MAASTRICH et M. Michaël DECHERF)
- Abstention : 9 (M. Damien BRAURE, M. Franck TORREZ, Mme Fabienne DELPOUVE, Mme Nathalie PENET, Mme Nicole VLERICK, M. Alain LAUWYK, M. Bernard MEURILLON, M. Olivier WALLAERT et Mme Muriel DESTAEBEL)
- Contre : 16 (Mme Christine GOUWY, M. Régis OZEEL, M. Dante PALMERIO, M. Olivier DEMEULENAERE, Mme Danielle BAUDE, Mme Julie DESPLANCKE, M. Bruno DECLERCK, M. André FACHE, M. Tobias DEFER, M. Gilles DRUART, Mme Muriel DESTAEBEL, M. Christophe DERONNE, Mme Annie HAEZEWINDT, M. Fernand DEMEULENAERE, Mme Florence BERNACKI et M. Jean-Luc CATOIRE)

Fait en séance, les jour, mois et an susdits,
Pour ampliation,
Le Maire,
D. BRAURE

MAIRIE DE LA CHAPELLE D'ARMENTIERES (59930)

310322/17

REPUBLIQUE FRANCAISE

La Madeleine
Proche de tout, proche de tous !

DIRECTION URBANISME LOGEMENT COMMERCE
Nos réf. : SL/2022-116
Affaire suivie par : Jean-Christophe VALITON
Tél : 03 20 12 79 81
Courriel : j-ch.valiton@ville-lamadeleine.fr

Monsieur Damien CASTELAIN
Président
Métropole Européenne de Lille
2 boulevard des Cités Unies
CS 70043
59040 LILLE CEDEX

Le 16 mars 2022

Objet : SDIT - Concertation préalable sur les nouvelles lignes de tramway et BHNS.
P.J. : 1

Monsieur le Président, Cher Damien,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint la contribution de la Ville de La Madeleine à la concertation préalable relative aux nouvelles lignes de transport prévues dans le cadre du SDIT. Celle-ci a été élaborée en lien avec les communes de Marquette-Lez-Lille, Saint-André-Lez-Lille et Wambrechies.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma meilleure considération.

Amicalement

MAIRIE DE LA MADELEINE ★ NORD ★

Sébastien LEPRÊTRE
Maire de La Madeleine

Envoyé en préfecture le 15/03/2022
Reçu en préfecture le 15/03/2022
Affiché le
ID : 059-215903683-20220304-DELIB_01_01-DE

REPUBLIQUE FRANCAISE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE DE LA MADELEINE

Nombre de conseillers :

en exercice :	**35**
présents :	**29**
absents:	**3**
excusés-représentés :	**3**
votants :	**32**

Le vendredi 04 mars 2022 à 18 h 15, les membres du Conseil Municipal de La Madeleine se sont réunis, sous la présidence de M. Sébastien LEPRETRE, Maire, à l'Hôtel de Ville. La convocation a été envoyée, affichée aux portes de la Mairie et publiée sur le site internet de la Ville le vendredi 25 février 2022 conformément aux articles L. 2121-11 et L. 2121-12 du code général des collectivités territoriales.

Secrétaire de séance : M. LONGUENESSE Justin

Présents : M.LEPRÊTRE Sébastien, M. LONGUENESSE Justin, Mme MASSIET-ZIELINSKI Violette, M. FLAJOLET Bruno, Mme LE ROY Céline, M. ZIZA Eryck, Mme POULLIE Stéphanie, M. ROBIN Olivier, Mme BRICHET Céline, M. POUTRAIN Arnaud, M. AGRAPART Sérénus, Mme BIZOT Evelyne, Mme COLIN Virginie, M. DE LA FOUCHARDIERE Grégoire, Mme DELANNOY Michèle, Mme DUPEND Cécile, Mme FAUCONNIER Isabelle, M. LAURENT Quentin, M. LECLERCQ Michel, Mme MASQUELIN Marie, M. PIETRINI Bruno, Mme ROGE Florence, M. SAMSON Olivier, Mme SENSE Isabelle, Mme FEROLDI Julie, Mme LIEVIN Mathilde, M. MOSBAH Pascal, Mme ROUSSEL Hélène, Mme TAILLIEZ Belinda, conseillers municipaux formant la majorité des membres en exercice.

Absents excusés-représentés : M. DZIALAK Rémi, pouvoir à M. LONGUENESSE, Mme TASSIS Heidi, pouvoir à Mme FAUCONNIER, M. RINALDI Roberto, pouvoir à Mme FEROLDI.

Absents excusés : Mme BOUX Doriane, M. BRONSART François, M. SINGER Martial

Rapporteur : Monsieur LEPRETRE Sébastien

01/01 CONCERTATION PRÉALABLE DU SDIT : NOUVELLES LIGNES DE TRANSPORT - CONTRIBUTION COMMUNE DE LA MADELEINE, MARQUETTE-LEZ-LILLE, SAINT ANDRÉ-LEZ-LILLE ET WAMBRECHIES

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment l'article L.2121-29 ;

Vu le Code de l'Urbanisme, notamment les articles L.103-2 et suivants ;

Vu le Code l'Environnement, notamment les articles L.120-1 et L.121-1-A ;

Vu la délibération n°19 C 0312 du Conseil Métropolitain du 28 juin 2019 adoptant le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) à l'horizon 2035 ;

Vu la délibération n°1/1 du Conseil Municipal du 3 avril 2019 relative à l'avis de la commune de La Madeleine sur le projet de SDIT ;

Vu le rapport de la Commission extra-municipale sur le devenir du SILILAM présenté au Conseil Municipal du 26 juin 2019 ;

Envoyé en préfecture le 15/03/2022
Reçu en préfecture le 15/03/2022
Affiché le
ID : 059-215903683-20220304-DELIB_01_01-DE

Vu la délibération du Conseil Métropolitain du 13 décembre 2019 relative à une démarche d'élaboration d'une vision pour le développement des Bords de Deûle d'ici à 2040 ;

Vu la délibération du Conseil Municipal du 18 décembre 2019 relative à l'avis du Conseil Municipal sur la stratégie métropolitaine pour les Bords de Deûle d'ici à 2040 ;

Vu la délibération n°21 C 0596 du Conseil Métropolitain du 17 décembre 2021 relative aux modalités de concertation préalable sur le projet de ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Villeneuve d'Ascq et Marcq-en-Baroeul (Liaison H du SDIT) ;

Vu la délibération n°21 C 0597 du Conseil Métropolitain du 17 décembre 2021 relative aux modalités de concertation préalable sur le projet de ligne de tramway sur le pôle de Lille et de sa couronne ;

Vu l'avis de la Commission Affaires Générales et Intercommunales, qui s'est réunie le 24 février 2022 ;

Considérant qu'à l'issue d'une concertation, par délibération n°19 C 0312, le 28 juin 2019, le Conseil Métropolitain a adopté une stratégie métropolitaine en terme de transports collectifs à l'horizon 2035 sous la forme d'un Schéma Directeur des Infrastructures de Transports ;

Considérant que dans le cadre du SDIT, du 21 février 2022 au mardi 5 avril 2022, la MEL organise une concertation préalable pour recueillir l'avis des Métropolitains sur quatre projets de nouvelles lignes de transport dont la mise en service échelonnée interviendrait de mi-2028 à 2030 :

- le tramway du pôle de Lille et de sa couronne,

- le tramway sur le pôle de Roubaix-Tourcoing,

- la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Villeneuve-d'Ascq et Lille,

- la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Villeneuve-d'Ascq et Marcq-en-Barœul ;

Considérant que, parallèlement à l'organisation de réunions publiques et d'ateliers d'échanges (sur inscription sur le lien suivant : https:/participation.lillemetropole.fr), les Métropolitains sont ainsi invités à faire part de leurs observations sur les registres mis à disposition dans les communes concernées, à la MEL ainsi que sur le site internet de la MEL ;

Considérant que la Métropole Européenne de Lille sollicite également l'avis des communes concernées sur le dossier soumis à la concertation (comprenant des variantes pour certains tracés) ;

Considérant que les Villes de La Madeleine, Marquette-lez-Lille, Saint-André-lez-Lille et Wambrechies souhaitent apporter une contribution commune à cette concertation pour les projets de transport sur leur territoire, à savoir le tramway du pôle de Lille et de sa couronne (axe Nord et secteurs Lille centre et gare) et la ligne de BHNS Villeneuve-d'Ascq - Marcq-en-Barœul ;

Considérant l'axe Nord du projet de tramway du pôle de Lille et de sa couronne qui desservira avec une fréquence de 6 minutes en pointe les communes de Saint-André, Marquette-lez-Lille à l'Hôtel de Ville de Wambrechies suivant le tracé de référence (5 km – 9 stations), ainsi que ses variantes :

- terminus - avenue du Maréchal Foch, au lieu du centre-ville ;

- par l'avenue Saint Pierre, et terminus au Parc d'activités du Chat, à Wambrechies ;

- par la rue du Général Leclerc à Saint-André-lez-Lille et Marquette-lez-Lille, et la rue d'Ypres à Wambrechies (tracé reprenant une majeure partie de l'itinéraire actuel de la ligne de bus Liane 1 et 90), avec un terminus à l'ancienne gare de Wambrechies ;

- et la création d'un nouveau pont sur la Deûle dédié au tramway aux piétons et aux cyclistes à proximité du franchissement actuel de la ligne LGV (ce qui réduirait le trajet vers les gares de 3 minutes, mais sans desservir le parc de l'Europe et le Nord de l'Esplanade de Lille) ;

Considérant qu'une branche du projet de tramway du pôle de Lille et de sa couronne (Lille Centre et gares : 9,2 km – 17 stations) desservira les secteurs Lille gares de Pont Royal à la gare Lille

Envoyé en préfecture le 15/03/2022
Reçu en préfecture le 15/03/2022
Affiché le
ID : 059-215903683-20220304-DELIB_01_01-DE

Europe (3 km – 6 stations) avec une fréquence de 6 minutes en pointe et irriguera les communes de Saint-André-lez-Lille, La Madeleine et Lille, jusqu'à la gare Lille Europe, voire en variante jusqu'au pôle administratif, culturel et évènementiel du Grand Palais (permettant une interconnexion du terminus avec la future ligne BHNS Lille-Villeneuve d'Ascq) ;

Considérant le projet de Bus à Haut Niveau de Service « Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Baroeul » (11,1 km – 22 stations du stade Pierre Mauroy à l'arrêt « Carnot » à Saint-André-Lille) avec une fréquence toutes les 10 minutes, en particulier sur le secteur Marcq-en-Baroeul – Saint-André devant desservir les communes de Marcq-en-Baroeul, La Madeleine, Saint-André-lez-Lille via l'avenue Clémenceau et la rue Gustave Scrive, avec une interconnexion au tramway du Grand Boulevard (Clémenceau Hippodrome) et à la future ligne de tramway à Saint-André ;

Considérant que ces nouvelles lignes structurantes sont nécessaires pour compléter et renforcer la qualité du maillage en transports en commun existant sur la couronne Nord, et pour répondre aux besoins de déplacements générés par la dynamique démographique et économique de celle-ci ;

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal

EMET un avis favorable sur le projet de ligne de tramway de Lille et sa couronne :

- pour son axe Nord, il convient de privilégier son tracé de référence permettant une meilleure desserte des secteurs en fort développement urbain des Bords de Deûle, des centres-villes de Saint-André et Marquette, jusqu'au centre de Wambrechies, en cohérence avec la stratégie métropolitaine des Bords de Deûle à l'horizon 2040, tout en favorisant une intermodalité (connexion avec le TER en gare de Saint-André et correspondance à l'arrêt Carnot avec la future ligne de BHNS Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Baroeul).

- pour le secteur Lille gares, la réalisation d'une nouvelle ligne de tramway connectée directement au pôle multimodal des gares Lille Flandres et Europe (TGV, TER, lignes de Métro, Mongy, bus) participera pleinement au projet de pacification des boulevards Pierre de Coubertin et Robert Schuman, en lien avec l'aménagement des espaces du Grand Euralille (d'Euralille à la Deûle), en frange des villes de Lille, La Madeleine, Saint-André et Lambersart (nouveau Palais de Justice de Lille, sites du Tir à l'Arc et du SILILAM à La Madeleine, Coeur de Deûle,…).

EMET un avis favorable sur le projet de ligne de Bus à Haut Niveau de Service Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Baroeul qui accompagnera les projets de renouvellement urbain (quartier Saint Charles à La Madeleine, site Rhodia à Saint-André..), et participera à la mise en œuvre du boulevard urbain multimodal de la Liaison Intercommunale Nord-Ouest (LINO partie Nord), avec la création du Pont sur la Deûle entre la rue Gustave Scrive à La Madeleine et la rue Sadi Carnot à Saint-André et le réaménagement de la rue Sadi Carnot (opérations par ailleurs inscrites au Plan Pluriannuel d'Investissements voirie de la MEL), dans la continuité du tronçon réalisé en 2013 depuis le rond-point de la rue Nationale à Marcq-en-Baroeul, avenue Pierre Mauroy et rue Gustave Scrive jusqu'à la rue du Président Georges Pompidou à La Madeleine. La connexion de la rue Sadi Carnot à Saint André-lez-Lille avec la rue Pompidou à La Madeleine devra nécessairement s'accompagner de mesures concrètes de nature à dissuader un trafic automobile de transit qui emprunterait La Madeleine pour rejoindre la centralité lilloise.

RAPPELLE par ailleurs l'intérêt d'une appropriation de la Deûle et de ses abords comme un mode alternatif à la route, pour les déplacements doux, mais aussi pour des déplacements collectifs (développement de navettes fluviales).

Envoyé en préfecture le 15/03/2022
Reçu en préfecture le 15/03/2022
Affiché le
ID : 059-215903683-20220304-DELIB_01_01-DE

ADOPTÉ PAR LE CONSEIL MUNICIPAL
PAR 32 VOIX POUR

Pour extrait conforme
transmis en Préfecture le :

Le Maire
SÉBASTIEN LEPRÊTRE

MAIRIE DE LA MADELEINE
NORD

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Lille dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou de son affichage et de sa transmission au représentant de l'État dans le département.

VILLE DE
LAMBERSART

Direction Générale des Services

Rapporteur : M. DUMEZ

/DOMAINES DE COMPÉTENCES PAR THÈMES – AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

SCHÉMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS (SDIT) DE LA MEL – AVIS DE LA COMMUNE DE LAMBERSART RENDU DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

RAPPORT DU MAIRE

La Métropole Européenne de Lille s'est doté d'un Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) adopté lors du Conseil métropolitain du 28 juin 2019, établissant sa feuille de route en matière de grandes infrastructures de transports collectifs structurants à l'horizon 2035.

Le SDIT répond aux objectifs suivants :
- densifier l'offre globale ;
- apporter une vraie réponse à l'usage de l'automobile pour les déplacements sur les zones denses de la métropole ;
- favoriser l'effet réseau ;
- accompagner les grandes politiques environnementales de la métropole.

Ce schéma prévoit notamment la création de nouvelles liaisons de transports en commun rapides, efficaces et régulières, composées de deux nouvelles lignes de tramway et de deux nouveaux bus à haut niveau de service (BHNS) :
- Tramway du pôle métropolitain de Roubaix - Tourcoing
- Tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne
- BHNS Lille- Villeneuve d'Ascq
- BHNS Villeneuve d'Ascq- Marcq en Baroeul

La première étape opérationnelle du SDIT est d'effectuer une concertation préalable sur le schéma décrit ci-dessous.

1. Tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne :

Ce projet de tramway est divisé en quatre secteurs :

- axe Nord qui dessert les communes de Wambrechies, Marquette-lez-Lille, Saint-André-Lez-Lille ;

- axe ouest qui dessert Haubourdin, Loos et Lille

- secteurs Lille centre et gares qui dessert Lille et La Madeleine

- axe sud qui dessert Wattignies, Templemars, Faches-Thumesnil, Lille et Seclin

- **AXE NORD :**

Le tracé de référence relie le centre-ville de Wambrechies, à proximité de la mairie, au franchissement de la Deûle au niveau du Pont Royal. Cet itinéraire emprunte la rue Obert àWambrechies puis les avenues Industrielle et Decauville à Marquette-lez-Lille et les rues Félix Faure, Sadi Carnot, du Général Leclerc, Gambetta et de Lille à Saint-André-Lez-Lille pour arriver au Pont Royal.

Des variantes sont également à l'étude :

- **variante de terminus sur l'avenue du Maréchal Foch à Wambrechies** : cette variante reprend l'itinéraire emprunté par le tracé de référence mais positionne le terminus au niveau de l'avenue du Maréchal Foch.

- **variante de terminus au Parc d'activités du Chat** : cette variante reprend l'itinéraire du tracé de référence mais emprunte l'avenue Saint-Pierre à son intersection avec la rue Obert, pour rejoindre la parc d'activités du Chat.

- **variante de tracé par la rue du Général Leclerc- rue d'Ypres** : ce tracé relie la halte ferroviaire de Wambrechies au Pont Royal. Il rejoint le tracé de référence à la hauteur de la rue Sadi Carnot à Saint-André-Lez-Lille en empruntant la rue du Chemin de Fer, à l'avenue de la Gare

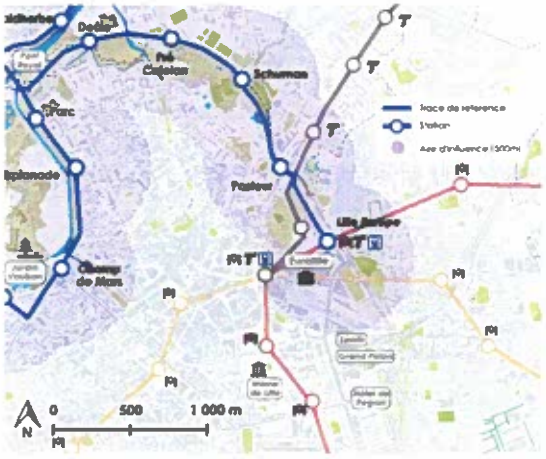
et la rue d'Ypres à Wambrechies et Marquette-Lez-Lille puis la rue du Général Leclerc à Saint-André-Lez-Lille.

- **variante de franchissement de la Deûle :** cette variante comporte la création d'un nouveau pont dédié au tramway, aux piétons et aux cyclistes à proximité du franchissement actuel de la ligne TGV.

97

- <u>SECTEUR LILLE GARES :</u>

Le tracé envisagé permet de connecter le secteur Vauban rapidement aux gares. Il se poursuit à partir du Pont Royal jusqu'à Lille Europe en empruntant l'axe des boulevards Schuman-Coubertin-Pasteur puis rejoint Euralille via les boulevards Leeds et de Turin. Le terminus s'effectue à hauteur du parvis de Rotterdam. Une variante est également à l'étude jusqu'au pôle administratif, culturel et évènementiel du Grand Palais.



- <u>SECTEUR LILLE CENTRE :</u>

Partant du Pont Royal, le tracé suit la façade de l'esplanade puis le boulevard Vauban avant de se diriger vers l'Ouest en tournant dans la rue Solferino. Il emprunte ensuite l'avenue Léon Jouhaux et le boulevard de Lorraine le long du Port puis les boulevards de la Moselle et de Metz jusqu'au pôle d'échange de la Porte des Postes, place Barthélémy Dorez.

- **SECTEUR OUEST : LOOS-HAUBOURDIN-HALLENNES-LEZ-HAUBOURDIN**

L'itinéraire part de la Place Tacq, emprunte l'avenue Beethoven et la rue du Faubourg de Béthune à Lille puis continue son parcours à Loos via les rues du Maréchal Foch et Georges Potié. Le tracé utilise ensuite les rues Sadi Carnot et Albert Vanderhaeghen à Haubourdin et effectue son terminus sur l'avenue de l'Europe au niveau du Parc. Une variante est à l'étude pour implanter le terminus à Hallennes-lez-Haubourdin.

- **SECTEUR SUD : FACHES-THUMESNIL – WATTIGNIES – TEMPLEMARS – NOYELLES-LEZ-SECLIN- SECLIN**

Le tracé relie la porte des Postes à Lille, Faches-Thumesnil et les communes de Wattignies et Templemars. Des variantes sont à l'étude notamment sur le tronçon à hauteur de la zone industrielle de Seclin et dans le centre ville de Seclin.

- **Les exploitations possibles**

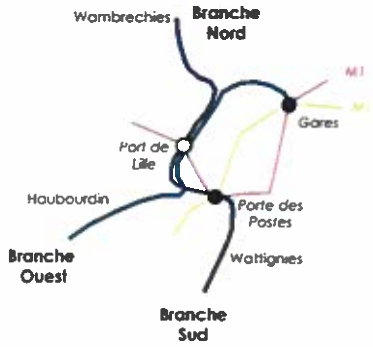
Les tracés présentés n'induisent pas un unique schéma d'exploitation. Plusieurs scénarios sont possibles, avec notemment des variations sur le nombre de lignes exploitées

Les propositions de schéma d'exploitation proposés doivent amener le plus rapidement possible les habitants des secteurs à des pôles de correspondance multimodaux majeurs. Deux schémas sont présentés : un scénario à deux lignes de tramway et un scénario à trois lignes de tramway.

L'exploitation à deux lignes comprend :

- un axe Nord Sud qui relie Wambrechies à Seclin en passant par le port de Lille, et Porte des Postes.

- un axe Ouest-Gares qui relie les communes du Sud-Ouest au quartier des gares via le Port de Lille.

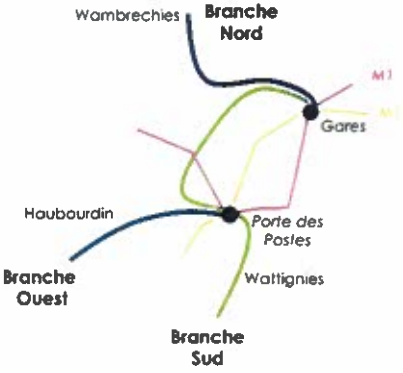


L'exploitation à trois lignes comprend :

- un axe Nord-Gares reliant les communes du Nord-Ouest aux gares,

- un axe Ouest-porte des Postes qui relie les communes du Sud-Ouest au hub de transport de la porte des Postes

- un axe Sud-Gares reliant les communes du Sud u quartier des gares et ^passant par la porte des Postes et le port de Lille.



L'étude de ces tracés montre que la commune de Lambersart n'est pas véritablement desservie, alors qu'elle pourrait être mieux connectée à cette ligne de tramway, et cela en trois points :

A la Gare de Saint André :

Sur le tracé prévu, l'arrêt « Gare Saint-André » est situé rue Gambetta, c'est-à-dire à 200 m environ de la gare elle-même. Si le tracé faisait passer la ligne de tramway en face de la gare

pour une meilleure interconnexion avec les TER, cet arrêt « Gare Saint-André » serait alors à moins de 400 m des premières habitations de Lambersart et de la rue Oswald Crépi qui fait liaison avec le quartier du Canon d'Or.

Au Pont Royal :

Sur le tracé prévu, les arrêts les plus proches sont « Faidherbe » situé au niveau de la ligne de TGV, et « Parc » situé de l'autre côté de la Deûle. Ils sont à 750 m environ des premières habitations de Lambersart et de la rue de Lille qui fait liaison avec le quartier du Canon d'Or.

Quelque soit le mode d'exploitation adopté, il est tout à fait nécessaire qu'une possibilité d'arrêts soit positionnée au plus près du « Pont-Royal », de manière à raccourcir cette distance aux premières habitations :

- sur le Pont-Royal lui-même, ce qui réduirait de 750 à 250 m environ la distance aux premières habitations, mais ne permettrait pas la connexion avec l'ensemble des destinations du tramway :
  - dans une exploitation à deux lignes : perte des destinations Gares à l'Est et Haubourdin à l'Ouest,
  - dans une exploitation à trois lignes : perte des destinations Seclin au Sud et Haubourdin à l'Ouest
- au point de convergence des lignes, entre « Parc » et « Faidherbe », ce qui réduirait de 750 m à 400 m environ la distance aux premières habitations. Cet arrêt supplémentaire permettrait la connexion avec l'ensemble des destinations du tramway : Wambrechies au Nord, les gares à l'Est, Seclin au Sud, et Haubourdin à l'Ouest (avec correspondance par « Porte des Postes » dans le cas d'une exploitation à trois lignes).

Cet arrêt serait situé à l'entrée de ville, aux pieds du quartier du Canon d'Or, aux pieds des futures voies vertes cyclables de l'avenue du Bois et d'une future voie verte vers Pont Supérieur, non loin d'espaces de loisirs situés sur les berges de la Deûle.

Par ailleurs, le tracé du tramway ne passe pas par le centre ville de Lille alors que les boulevards semblent adaptés à son passage. Dans cette optique, une connexion directe depuis le Pont Royal vers le coeur de métropole serait un atout indéniable pour les habitants.

Dans le cas du tracé en variante avec franchissement de la Deûle par un nouvel ouvrage au droit de la ligne TGV, la desserte de Lambersart se trouverait détériorée. Quelque soit le mode d'exploitation adopté, il resterait tout à fait nécessaire qu'une possibilité d'arrêt soit positionnée au plus prêt du « Pont-Royal » :

- que l'arrêt « Parc » soit mis au droit du Pont-Royal, ou qu'un arrêt supplémentaire y soit établi, ce qui réduirait de la même manière de 750 m à 400 m la distance aux premières habitations,
- dans une exploitation à trois lignes il ne permettrait cependant pas la connexion avec l'ensemble des destinations du tramway ; l'accès Wambrechies au Nord serait seulement à « Faidherbe ».

Au Pont Léo Jouhaux :

L'arrêt « Jouhaux » est à 700 m environ des premières habitations de Lambersart, à l'entrée de l'av. de l'Hippodrome. Il faudrait qu'une liaison par bus améliore cette connexion.

2. Bus à Haut Niveau de Service entre Lille et Villeneuve d'Ascq :

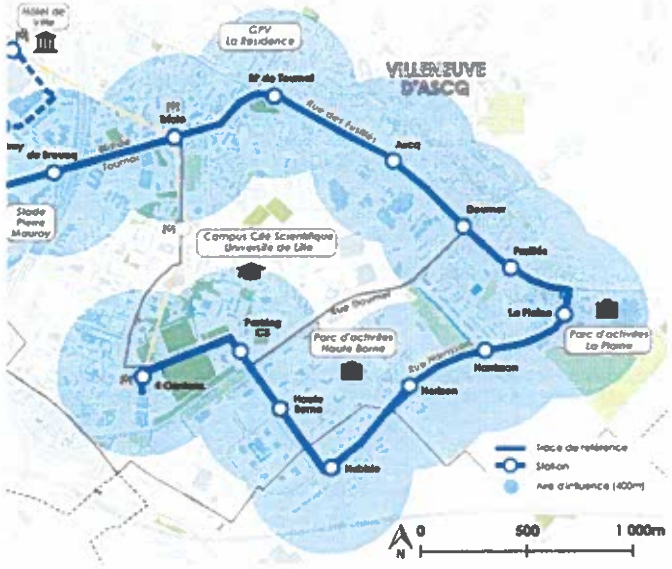
Ce projet de BHNS est divisé en deux secteurs : secteur Lille-Lomme et secteur Villeneuve d'Ascq-Lezennes.

- **SECTEUR LILLE-LOMME :**

Le tracé part de Lomme et traverse Lille d'Ouest en Est. Il emprunte la rue Hegel, la rue de Turenne puis les voiries structurantes du cœur de ville de Lille que sont la rue Nationale, les boulevards de la Liberté, Louis XIV, la rue du Docteur Calmette et l'avenue du Président Hoover. Ce tracé suit une partie de l'itinéraire actuel de la ligne de bus 18.

- **SECTEUR VILLENEUVE D'ASCQ-LEZENNES :**

Ce secteur s'étend du Pont de Tournai au Sud-Est de la Métropole et comprend les territoires de Villeneuve d'Ascq et Lezennes. Deux sous secteur ont été identités : le premier correspond au tronçon entre le Pont de Tournai ,et le stade Pierre Mauroy au niveau de la N227, le second reprend le tronçon à l'Est du Stade et la N227. Une variante est à l'étude dans le cas cas où un circuit local est privilégié sur le secteur de Villeneuve d'Ascq Sud-Est (terminus à l'hôtel de ville).



Cette ligne BHNS vers Villeneuve d'Ascq emprunte un itinéraire qui comporte beaucoup de similitudes avec l'actuelle ligne 18, avec sur Villeneuve d'Ascq un intéressant prolongement vers Ascq et le quartier de la Haute-Borne par une boucle se terminant au terminus métro ligne 1 des Quatre-Cantons. Le point de connexion pour Lambersart est l'intersection de l'avenue de Dunkerque avec la rue Hegel, aux arrêts « Hegel » ou « Bois-Blanc ». La commune souhaite que l'arrêt « Hegel » soit rapproché de Lambersart, ou qu'un arrêt intermédiaire soit implanté au plus près de l'intersection. L'autre souhait pourrait être que la ligne prolonge un peu son parcours sur l'avenue de Dunkerque avant de rejoindre Euratechnologie . Cette prolongation

permettrait de desservir l'arrêt de métro Canteleu (ligne 2), ses commerces, des établissements scolaires, les quartiers denses de Canteleu et les arrêts de bus. Même si la liaison avec le métro et les lignes de bus existantes semble pertinente, des arrêts supplémentaires offriraient une autre alternative aux nombreux habitants du secteur pour rejoindre très rapidement le centre ville lillois, le pôle étudiant de Villeneuve d'Ascq ou le pôle de loisir du Stade Pierre Mauroy.

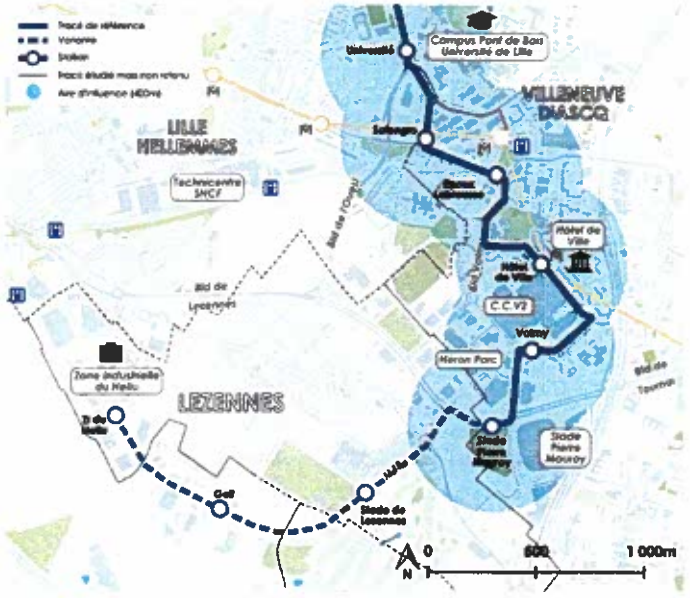
Par ailleurs, et pour un supplément de desserte de Lomme et de Lambersart, la ligne pourrait également être prolongée au delà d'Euratechnologie, avec une boucle supplémentaire passant par Lomme quartier de la Mairie et se terminant dans Lambersart.

3. Bus à Haut Niveau de Service entre Villeneuve d'Ascq et Marcq en Baroeul

Ce projet de BHNS est divisé en trois secteurs : secteur Villeneuve d'Ascq-Lezennes, secteur Mons en Baroeul-Villeneuve d'Ascq et secteur Marcq-en-Baroeul - Saint-André-Lez-Lille.

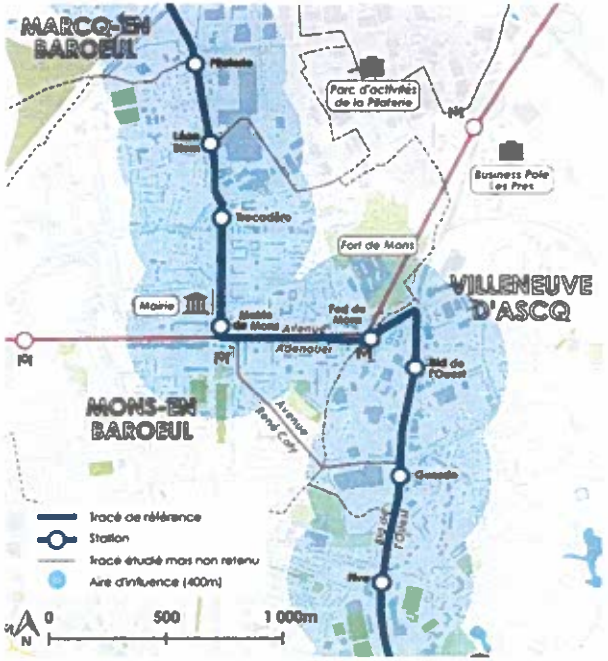
- **SECTEUR VILLENEUVE D'ASCQ-LEZENNES :**

Le tracé relie l'université et le stade Pierre Mauroy au Pôle d'Échanges Multimodal de l'Hôtel de Ville. Une variante est à l'étude pour étendre jusqu'à la zone du Hellu à Lezennes.



- **SECTEUR MARCQ EN BAROEUL – VILLENEUVE D'ASCQ :**

Ce tracé permet la desserte du Pôle d'Échanges Multimodal Fort de Mons et du centre de ville de Mons-en-Baroeul.



- <u>SECTEUR MARCQ EN-BAROEUL – SAINT-ANDRE-LEZ-LILLE :</u>

Ce secteur est caractérisé par de nombreux projets de développement et de requalification : à l'Ouest sur les communes de Saint-André-Lez-Lille et Marquette-Lez-Lille avec les projets des Bords de Deûle, au nord de la gare de la Madeleine ainsi que sur la commune de Marcq-en-Baroeul avec le projet de requalification de la Briqueterie. Le tracé permet d'assurer une desserte performante de l'ensemble des projets urbains en développement.

Cette ligne BHNS vers Villeneuve d'Ascq emprunte un itinéraire qui comporte beaucoup de

similitudes avec l'actuelle C03, à ceci près qu'elle démarre de Saint-André, rue Sadi Carnot, et ne dessert donc pas Lambersart. Il n'est pas compréhensible que cette ligne soit ainsi amputée d'une partie significative de l'actuel tracé de la C03, notamment le centre-ville de Saint-André et Lambersart. Il devrait être possible de donner un prolongement à cette ligne BHNS, pour préserver une liaison directe de Lambersart vers Saint-André, La Madeleine, Marcq-en-Barœul, Mons-en-Barœul et Villeneuve d'Ascq. Et inversement, cela permettrait aussi de relier les quartiers traversés de ces dernières directement au métro ligne 2, station « Pont-Supérieur ». Le prolongement vers Lambersart « Pont Supérieur » serait effectué par un accès en site propre via la rue du Général Leclercq puis la voie intercommunale Nord-Ouest de Saint André Lez Lille désenclavant les quartiers Messines et Béguinage puis par le Boulevard de l'Alliance Nord Ouest, la rue du Bourg, de la Carnoy et Bonte jusqu'au Pont Supérieur.

D'un point de vue global métropolitain, et hormis le projet de nouvelle Halte ferroviaire projetée au hub « Porte des Postes », nous constatons un faible niveau d'interconnexion entre ces trois nouvelles lignes implantées autour de Lille (tramway et 2 BHNS) et le réseau TER aux gares des communes de la Métropole. En renforçant les interconnexions entre TER et réseau des transports MEL, les transports en commun dans leur ensemble pourraient, il nous semble, devenir plus attractifs notamment pour les déplacements « pendulaires », ceux des habitants de l'extérieur de la MEL et qui y viennent quotidiennement pour leurs activités, et ceux des habitants de la MEL qui font le déplacement inverse. Beaucoup trouveraient très probablement dans ces interconnexions des commodités supplémentaires mettant davantage les transports en commun en alternative possible à la voiture.

Sur ces bases, il est proposé aux membres du Conseil municipal :

- d'acter ces propositions à transmettre à la MEL dans le cadre de la concertation préalable à la mise en place du SDIT.

Envoyé en préfecture le 25/03/2022
Reçu en préfecture le 25/03/2022
Affiché le
ID : 059-215903717-20220323-2022_03_23_03-DE

2022-16

République Française
Département du Nord

EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE DE LE MAISNIL
Séance du 23 mars 2022

Nombre de membres
Adhérents au CM----------15
En exercice ----------15
Qui ont pris part à la délibération---13

Date de la convocation ----------16 mars 2022
Date d'affichage ----------17 mars 2022

L'an deux mil vingt-deux, le vingt-trois mars à dix-neuf heures quinze minutes, le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, à l'Espace Boulinguez, sous la présidence de M. Michel BORREWATER, Maire.

Présents :
Mmes : C. CHARLOT – C. DELHAIZE – V. DELERUE – V. GAUTIER – C. HERMANT
Mrs. : M. BORREWATER – C. CALOONE – F. COQUEREL – Ph. COUCHE – E. DECLEIR – N. DELECLUSE – S. DIDRY – J.C. RUHANT
Excusés : Mme V. JACINTO (Procuration donnée à V. GAUTIER) – Mr J.J. LESAFFRE (Procuration donnée à E. DECLEIR)
Mme Michèle COURTI a été nommée secrétaire

DELIBERATION CONCERNANT L'AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL SUR LE SDIT – N° 2022-03-23.03

Vu la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite Loi « LOM » qui vise à réformer en profondeur le cadre général des politiques de mobilités, en intégrant les enjeux environnementaux ;
Vu la loi du 22 août 2021 portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite "loi Climat et Résilience", qui vise à accélérer la transition écologique de la société et de l'économie françaises ;
Vu la délibération n°19C0312 du 28 Juin 2019 du conseil métropolitain de la MEL relative à l'adoption de son Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT).
Vu les délibérations n° 21-C-0595, 21-C-0596, 21-C-0597 et 21-C-0598 du 17 décembre 2021 du Conseil métropolitain de la MEL relatives aux modalités de concertation des projets de :

- ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre VILLENEUVE D'ASCQ et LILLE
- ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre VILLENEUVE D'ASCQ et MARCQ-EN-BAROEUL
- ligne de tramway sur le pôle de Lille et de sa couronne
- ligne de tramway sur le pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing ;

Considérant que la croissance démographique et économique, les dynamiques d'attractivité, la hausse du coût de l'énergie, le vieillissement de la population, et la lutte contre les dérèglements climatiques et les pollutions de l'air appellent une politique de mobilité ambitieuse et volontariste ;
Considérant que le SDIT répond aux enjeux sociaux, environnementaux, démographiques et économiques qui caractérisent la MEL ;
Considérant que le SDIT s'inscrit dans l'ambition globale de construction de la métropole de demain incarnée dans les différentes politiques publiques portées par la MEL, notamment au travers du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), du Plan Local d'Urbanisme (PLU), et du futur Plan de Mobilité (PDM) ;

Considérant qu'en plus d'être un projet de mobilité, le SDIT constitue aussi un levier d'aménagement et de développement, véritable outil d'équilibre territorial, environnemental et social, contribuant à l'affirmation d'une métropole durable ;
Considérant que le SDIT représente une véritable démarche stratégique de développement du réseau de transports en commun qui fixe notamment de nouvelles lignes majeures et structurantes de transports ;
Considérant que ces nouvelles lignes viendront à la fois compléter l'ossature principale du réseau métropolitain et renforcer le maillage en transports en commun de l'ensemble de la métropole, au bénéfice de l'ensemble des métropolitains et usagers actuels et futurs de ces transports modernes et performants, quelle que soit leur commune de résidence ;
Considérant les modalités de la concertation définies par les délibérations n°21C0595, 21C0596, 21C0597, 21C0598 du 17 décembre 2021 et le déroulement de celle-ci à compter du 21 Février 2022 et pour une durée de six semaines ;

Envoyé en préfecture le 25/03/2022
Reçu en préfecture le 25/03/2022
Affiché le
ID : 059-215903717-20220323-2022_03_23_03-DE

Considérant qu'au terme de la concertation et après réception du bilan de la concertation, le choix des tracés fera l'objet d'études complémentaires préalablement aux enquêtes publiques qui seront ensuite déclenchées.

La commune de Le Maisnil, par 15 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention,

- valide les 4 axes du SDIT soumis à la concertation préalable, à savoir :
    - La mise en place d'une ligne de tramway sur le pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing
    - La mise en place d'une ligne de tramway sur le pôle de Lille et de sa couronne,
    - Le développement d'une offre de bus à haut niveau de service adaptée aux enjeux territoriaux avec deux nouvelles lignes entre Villeneuve d'Ascq et Marcq-en-Baroeul et entre Villeneuve d'Ascq et Lille.
- Autorise Monsieur le Maire à transmettre la présente délibération au Président de la Métropole Européenne de Lille, afin qu'elle soit prise en considération dans le cadre de la concertation préalable ;
- Autorise Monsieur le Maire à signer tous les documents y afférant.

Certifié conforme au registre des délibérations.

Le Maire :

M. BORREWATER

COMMUNE DE LE MAISNIL (NORD)

Ville de Leers

Monsieur Damien CASTELAIN
Président de la MEL
2, bd des Cités Unies
CS 70043
59040 LILLE CEDEX

Le 4 avril 2022

Objet : concertation SDIT

Monsieur le Président,

Bien que Leers ne soit pas directement concerné par l'arrivée d'une des nouvelles lignes de tramway ou de BHNS sur son territoire, la concertation actuelle nous intéresse car il existe un enjeu indirect majeur pour les Leersois dans le SDIT en cours d'étude.

En effet, comme vous le savez, Leers a une taille intermédiaire mais qui compte tout de même près de 10 000 habitants qui aujourd'hui n'ont pas d'autres choix que celui de prendre leur véhicule personnel pour circuler dans la Métropole, avec des axes routiers surchargés. Bien sûr, je soutiens la MEL dans le fait de ne pas desservir ma Ville par un transport en commun lourd, au regard des enjeux métropolitains et des équilibres démographiques. Néanmoins, la proximité d'une ligne de tramway constitue un élément majeur dans la possibilité de s'engager réellement dans la diminution de l'utilisation du mode routier dans les mobilités.

Aussi, je souhaite contribuer à l'actuelle concertation en précisant la position de Leers quant aux tracés et alternatives proposés concernant, en premier lieu, **la ligne de tramway Neuville-en-Ferrain / Hem.**
S'agissant de la portion comprise entre Eurotéléport et Hauts-champs, nous sommes favorables au tracé de référence car cette partie de ligne permettra aux Leersois de prendre le tramway (à Vélodrome) pour aller vers Hem ou vers les centres de Roubaix ou Tourcoing afin, notamment, de rattraper le métro. Avec des aménagements qui permettraient le stationnement de véhicules en parking relais du tramway, zone plus propice à cette création qu'à proximité de la variante, trop proche de l'Usine, ou la mise en place de navettes entre Leers et l'arrêt « Vélodrome », cet axe serait une réponse aux enjeux de diminution des mobilités routières à Leers.

Pour ce qui est de **la ligne de tramway Roubaix / Wattrelos**, nous défendons la création d'un tramway plutôt que d'une BHNS, avec un tracé qui passe par le boulevard Mendès France puisque celui-ci est le plus proche de Leers. Cette implantation nous permettra, mais aussi aux Lyssois et Toufflersois voisins, de profiter de parking relais et/ou de navettes, autonomes dans le futur, desservant rapidement nos centres villes et l'ensemble de nos communes.
La solution alternative, mode BHNS, passant par la rue Carnot, en zone déjà très dense et trop éloignée, ne profitera en aucune façon à nos communes limitrophes.

Enfin, en page 28 du dossier de concertation, apparaît **la liaison express « W »,** desservant le versant Nord-Est de notre Métropole mais qui ne fait pas partie de cette concertation.
Fait-t-elle partie d'une prochaine concertation ?

Certain de votre souci de répondre aux besoins de toutes les communes, quelle que soit leur taille, et de votre engagement pour développer les mobilités douces, j'espère que ces propositions nourriront la réflexion de la MEL afin de garantir une réponse au plus grand nombre.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

MAIRIE DE LEERS (NORD)

Jean-Philippe ANDRIÈS

Maire de Leers
Conseiller Métropolitain

LEROY MERLIN France

Rue Chanzy - Lezennes
59712 LILLE CEDEX 9
FRANCE

Tel. : +33 (0) 328 80 80 80

METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE
ARRIVEE
RC 04 AVR. 2022
SERVICE COURRIER

04/04/2022
A22-015369

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE
Enquête publique Schéma Directeur
des infrastructures de transports
2 Boulevard des Cités Unies
CS 70043
59040 LILLE CEDEX

A Lezennes, le 15 mars 2022,

LRAR n° 1A 162 394 8895 3
OBJET: Enquête publique Schéma directeur des Infrastructures de Transports

Madame, Monsieur,

Nous avons pris connaissance du Schéma Directeur des Infrastructures de Transports de la Métropole Européenne de Lille faisant l'objet d'une concertation publique. La création d'une ligne de bus à haut niveau de service reliant le stade Pierre Mauroy au centre ville de Lille présente une réelle opportunité de favoriser la mobilité douce.

Leroy Merlin France représente 1500 collaborateurs sur le siège social de Lezennes et 150 collaborateurs sur le magasin de Villeneuve d'Ascq. Soucieux de proposer des solutions au service d'un développement des enjeux sociaux et environnementaux, l'accessibilité aux transports en commun est donc un élément essentiel de notre politique sur la réduction de notre impact écologique.

L'accessibilité et la fluidité des sites de la Borne de L'Espoir et de l'Îlot sud sont des éléments importants de notre vision permettant de répondre au mieux aux attentes de nos collaborateurs, partenaires et clients; et de conforter notre attractivité notamment en tant qu'employeur.

Les différentes études menées dans le cadre des projets d'aménagement du le secteur nous montrent la nécessité d'une desserte directe depuis les gares. Nous vous sollicitons donc afin que soit optimisé le tracé du bus à haut niveau de service. Il est essentiel pour nous de permettre une liaison directe depuis les gares Lille Flandres et Lille Europe, afin de desservir au mieux le territoire depuis ce pôle d'échanges multimodaux.

Vous remerciant par avance de l'intérêt que vous porterez à notre sollicitation, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos sincères salutations.

Patrice Perez
Leader Ressources humaines Leroy Merlin France

04/04/2022

SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT –MEL 2020-2035

CONTRIBUTION DE LA VILLE de LILLE

Au volet lillois de la concertation préalable sur les projets de nouvelles lignes de transports (Tramway et BHNS)

Les villes de Lille, Lomme et Hellemmes ont largement contribué à l'élaboration du Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) à l'horizon 2035, adopté à la quasi-unanimité lors du Conseil Métropolitain du 28 juin 2019.

En lien avec la CNDP, la Métropole européenne de Lille a lancé une large concertation préalable, étape majeure de la mobilisation pour garantir la réussite du SDIT et portant sur :

-2 ensembles de lignes de **tramway** : celui du pôle métropolitain de Lille et sa couronne, et celui du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing.

- 2 lignes de bus à haut niveau de service (**BHNS**) : Lille Euratechnologies –Villeneuve d'Ascq et Villeneuve d'Ascq- Marcq-en-Barœul (prolongée vers Saint –André)

Avec l'objectif de recueillir les avis d'ici le 5 avril 2022 et de présenter une délibération dressant le bilan de cette concertation, au conseil métropolitain du 24 juin 2022. A ce même conseil, sera adopté le **PDM -Plan de Mobilité de la métropole** lilloise, véritable outil de pilotage de la mobilité qui réaffirmera le principe et les actions à mener pour :

-un développement ambitieux des transports collectifs et des mobilités actives,

-une réduction volontariste de la place de l 'automobile

- la décarbonation des transports,

Tous objectifs auxquels doit également concourir ce SDIT.

A ce titre, il faut saluer le travail des services de la MEL et du groupement d'assistance à maitrise d'ouvrage qui ont su, malgré des conditions sanitaires particulières, organiser une concertation préalable de qualité et concevoir des documents d'accompagnement remarquables et très clairs .

Les élus et les équipes de la ville ont également pris part de manière active au processus de concertation préalable, en mobilisant toutes les instances et tous les outils lillois de la participation citoyenne.

LA CONCERTATION sur le SDIT ELARGIE à TOUS LES QUARTIERS LILLOIS

Ainsi, en plus des présentations générales d'ouverture et de clôture en visio ouvertes à tous, en plus des 2 grandes réunions publiques et des 2 ateliers organisés à l'Hôtel de Ville ,

12 réunions complémentaires de concertation ont été organisées sur le sujet :

-avec chacun des dix Conseils de quartier lillois,

- avec le **Conseil Communal de Concertation** et avec le **Conseil Lillois de la Jeunesse**.

Elles ont permis la présentation du schéma des lignes de transport, et des échanges très riches.

Près de 500 lillois ont ainsi pu s'exprimer dans ces 14 réunions auxquels s'ajoutent bien sûr ceux qui ont contribué sur la plateforme de la concertation .Ces réunions ont confirmé les fortes attentes en matière de développement de modes de transport peu ou non polluants et le souhait de répondre aux défis de la transition écologique et climatique. Le lien entre les propositions du SDIT et le réaménagement de l'espace public impliquant des partages plus favorables aux modes doux (marche et vélo) a été constamment souligné, ainsi que l'attention à porter aux personnes ayant des difficultés physiques de déplacement (« la Ville ne doit pas être conçue que pour des personnes jeunes et en bonne santé » a-t-on souvent entendu !).

Le rôle que pourra jouer la **gratuité progressive des transports** a également été souligné en s'appuyant sur le succès considérable rencontré depuis janvier 2022 par la gratuité pour les moins de 18 ans : au 28/02, près de 95 000 pass souscrits et déjà 1,2 M de voyages. La mesure que nous avions avancée dès 2018 et qui avait été accueillie avec scepticisme avant de convaincre une large majorité des élus métropolitains en 2021 montre ses pleins effets. Mais nous savons que pour avancer dans cette voie de la gratuité pour tous, il faudra un « choc d'offre » et offrir de nouvelles possibilités de transports pour éviter les saturations massives qui dégraderaient les conditions d'usage et donc la fréquentation. C'est d'ailleurs là également un des grands enjeux de ce SDIT, dans un contexte de probable renchérissement durable du coût des énergies.

Ces réunions avec les lillois ont donc permis de rappeler les objectifs du SDIT conjointement définis avec la MEL et les communes concernés, et de motiver le choix des tracés présentés à la concertation.

Nous avons noté d'emblée la forte adhésion des participants au principe de faire du tramway l'outil majeur de ce SDIT. A l'évidence **à Lille également le tramway est « nommé désir »** !!

Concernant le métro, nous avons souvent entendu des questions sur le calendrier du passage (très attendu !) aux rames de 52 m et à une éventuelle prolongation de la ligne 1 vers Eurasanté .

FAIRE EVOLUER LES COMPORTEMENTS INDIVIDUELS et CHOISIR LES TC

On rappellera ici que la dernière enquête Déplacements réalisée par la MEL avait montré que les lillois à l'instar des habitants des grandes villes-centres, sont de « bons élèves » des déplacements : les 4,2 déplacements qu'ils réalisent en moyenne chaque jour se font :

-à 55% à pied,

-à 5% en vélo –certainement aujourd'hui 8% (estimation CEREMA et ADAV) depuis la crise sanitaire, le passage à 30 km/h de l'essentiel des rues lilloises et l'accroissement très significatif des aménagements cyclables qui se poursuit,

-à 20 % en transports en commun

-et à moins de 20 % en voiture individuelle.

La même enquête a montré pour les habitants de la Métropole des proportions toutes autres :

- 57% de déplacements se font en voiture individuelle (avec en moyenne 1,1 passager par véhicule !) et en assez forte croissance chez les 55-70 ans,
- 30 % à pied
- 11 % en transports collectifs
- Et 2% en vélos

Le SCOT a fixé pour 2035, terme également du présent SDIT, des objectifs ambitieux : baisse de 57 à 40 % de l'usage de la voiture individuelle et hausse de 11 à 20 % de l'usage des transports collectifs.

Le PCAET, quant à lui, prévoit une baisse de 57% à 47% de la part modale pour la voiture : cela constitue une bonne étape intermédiaire.

PARALLELEMENT AU SDIT, d'AUTRES PROJETS AURONT UN IMPACT FORT pour la croissance du trafic en transports collectifs à moyen et à long terme :

- Le **changement à venir des rames de la ligne 1 et leur passage à 52 m** (rames de type BOA pouvant embarquer 408 personnes au lieu de 260 –soit + 50 %), et le transfert des rames de type VAL 208 de cette ligne 1 vers la ligne 2 avec une augmentation de capacité de 30 % . On peut ainsi chiffrer à 40 voire 50 millions la croissance potentielle de voyageurs supplémentaires transportés par le métro .et cela sans création de nouvelles infrastructures lourdes de génie civil ni développement sur l'espace public .A un niveau moindre mais significatif quand même , le remplacement des rames des deux lignes de tramway R (Lille -Roubaix) et T (Lille Tourcoing)par des rames modernes apportera une léger potentiel de croissance du nombre de voyageurs transportés sur ce versant de notre Métropole mais plus encore un confort accru et donc une meilleur attractivité .

- Le **projet de Service Express Métropolitain (SEM)** sur l'étoile ferroviaire de Lille est enfin lancé. Il associe l'Etat , SNCF Réseau , la région des Hauts de France et la MEL . La ville de LIlle y est associée pour le projet de gare TER Lille Sud - Porte des Postes (cf le COPIL Etat , SNCF , Région , MEL et Ville de Lille du 20/01/2022) .Ce projet majeur vise (et nous citons ici SNCF Réseau) « à doubler les fréquences en heure de pointe des trains de l'étoile ferroviaire de Lille » et il repose sur plusieurs principes dont « des arrêts fréquents en zone dense » , ce qui donne tout son sens à la halte ferroviaire de la Porte des Postes qui a également guidé nos propositions de trajets pour le tramway du pôle métropolitain de Lille et de sa couronne . SNCF Réseau souligne que ce SEM implique « une fréquence renforcée aux heures de pointe, une amplitude horaire importante, un service garanti toute la journée avec des horaires réguliers et un service incitatif le week-end ».
- L'enjeu est de taille si l'on considère que l'étoile ferroviaire de Lille, ce sont 93 gares et haltes, 500 TER / jour et 20 millions de voyageurs par an.

L'ANALYSE DU VOLET LILLOIS DU SDIT

Nous avons apporté notre contribution au document initial du SDIT en juin 2019, nous avons participé aux nombreuses réunions de travail qui ont amené à la conception des documents soumis à la concertation. Notre soutien aux propositions de cette étape du SDIT est donc entier.

Le choix du tracé dans Lille des lignes de BHNS et du tramway du pôle métropolitain de Lille 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. Partout où un tel choix a été fait dans d'autres métropoles, le tramway a été un levier majeur de renouvellement urbain, de développement économique et de lien entre les quartiers périphériques et le cœur de ville.

Une alternative évoquée par certains passant par le Centre ou le quartier des gares aggraverait la fracture urbaine. Elle n'a par ailleurs guère d'intérêt puisque comme nous le montrons ensuite, l'arrivée des rames de 52 mètres sur la Ligne 1 du métro, l'augmentation de capacité sur la Ligne 2 et le projet du Service Express Métropolitain Ferroviaires vont considérablement augmenter l'offre de transports dans ce secteur.

Nous voulons rappeler ici ce que sont les points forts des 4 nouvelles lignes de cette première phase du SDIT et souligné les raisons des choix des itinéraires retenus et les objectifs environnementaux, urbains et sociaux.

1) **Le choix s'est porté sur des lignes structurantes à caractère transversal et non plus comme auparavant sur des lignes aboutissant nécessairement à la gare de Lille Flandres ou passant par elle.**

C'est le cas de la future ligne de tramway du pôle métropolitain de Roubaix et Tourcoing véritable colonne vertébrale de ce versant nord-est de notre métropole avec ses prolongements vers Wattrelos d'une part et vers Hem d'autre part qui va faciliter les déplacements internes à cette partie de notre métropole. Ce choix est complémentaire des 2 lignes de tramway vers Lille et de la ligne de métro 2 elle-aussi tournée vers Lille mais répond aux besoins de mobilités internes à ce pôle métropolitain.

De même le BHNS Villeneuve d'Ascq vers Marcq-en-Barœul et St André facilite des liaisons transversales indispensables et correspond à de flux importants de déplacements mal assurés à ce jour : il va desservir l'importante zone de renouvellement urbain du nouveau Mons.

Le BHNS Villeneuve d'Ascq –Lille va desservir des zones d'activité économiques « oubliées » (la Haute Borne) ,apporter de nouvelles mobilités complémentaires de la ligne 1 du métro , desservir la zone du Hellu , et la future zone dédiée à l'économie circulaire à Hellemmes sur le site de l'ancien Castorama , apporter une possibilité d'accès au projet de renouvellement urbain majeur de Fives Cail Babcock à partir du Mont de terre puis reprendre dans la traversée de Lille - y compris en plein centre par République et rue Nationale , à proximité de la Catho - le trajet de la ligne 14 , une des plus utilisées de la Métropole mais le faire en mode BHNS c'est à dire en faisant plus que doubler sa capacité de transport. La ligne achèvera son parcours en desservant la grande zone d'activités économiques d'Euratechnologies et le secteur de renouvellement urbain de l'écoquartier des rives de la Haute Deûle. Le long de cette ligne : 125000 emplois, 105 000 habitants, déjà 38 000 déplacements quotidiens et la capacité à en doubler le nombre par une véritable alternative à l'automobile .Cette ligne est promise à une fréquentation rapidement élevée.

Nous reviendrons sur le projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et de sa couronne.

2)Faut-il renforcer l'offre de transports collectifs lourds sur le secteur Lille Flandres en y faisant passer le tramway , comme la question a été souvent posée ? Nous ne le pensons pas et en voici les raisons longuement travaillées dans les réunions préparatoires y compris avec les Maires des communes limitrophes de Lille.

La gare Lille Flandres dispose déjà d'une **desserte remarquable à 360 °** :

-les **7 branches de l'étoile ferroviaire de Lille** y convergent et cela est renforcé bien sûr par son caractère de gare terminus, fruit de son histoire ferroviaire et de sa position géographique (500 TER /j , 20 millions de voyageurs actuellement et 30 à 35 M estimés en 2040)

-les **2 lignes de métro** la desservent et vont connaître, nous le redisons, une augmentation forte de capacité avec le doublement des rames.

-le terminus des **2 lignes de tramway** vers Roubaix (ligne R) et Tourcoing (ligne T) y a été déplacé lors de la construction d' Euralille .

-et **12 lignes de bus** y convergent

A cela s'ajoute le fait que dans le secteur de Lille –Flandres , l'espace public est fort saturé Malgré l'effet très positif du plan de circulation de 2016 qui a permis de réduire fortement l'empreinte automobile et de libérer de nombreux couloirs de bus autour de la gare Lille Flandres , de l' avenue Le Corbusier et prochainement de la rue du Molinel dans sa totalité la densité des transports collectifs sur le secteur de la place de Buisses et de la rue des Canonniers reste très élevée et ne permet pas l' insertion d'un tramway . A cela s'ajoute la complexité de l'Avenue Willy Brandt entre la gare Lille Flandres et Euralille le long de laquelle sont positionnés, outre le centre commercial, l'entrée de ses vastes parkings. Cette rue est également cruciale pour l'accès aux secours sur Euralille et la gare Lille Flandres. Au coeur de ce quartier également, le trafic piétonnier est considérable (75 000 piétons / jour pour la traversée entre les deux gares): il serait déraisonnable d'ajouter le passage d'un tramway toutes les trois minutes. En revanche le passage d'un nouveau tramway est possible bd de Leeds le long de la gare Lille Europe elle-même desservie par le Métro, c'est l' objectif de la branche Nord Est du tramway venant de l'Esplanade ou de Wambrechies St André .

3) **Le centre de Lille a-t-il besoin du passage d'un tramway, par exemple bd de la Liberté ou place de la République ? A l'évidence non.**

Le cœur lillois dispose aujourd'hui d'une excellente desserte en transports collectifs, entre les gares, la Deûle, les périphériques Sud et Est, par 2 stations de tramway (2 lignes T et R), 17 stations de métro (M1 et M2) et une trentaine d'arrêts de bus (lianes 1, 5, CITL, lignes 14 et 18, lignes présentant entre 100 et 220 passages par jour, 2 sens confondus et sans double-compte des arrêts communs).

D'autre part Lille a réussi grâce au plan de circulation de 2016 à réduire le nombre de voitures en cœur de ville et son centre ne connaît pas les engorgements considérables de certains centres d'autres villes françaises. Le sujet majeur est celui de l'engorgement des autoroutes et voies rapides menant à Lille ou contournant Lille au plus près, là aussi fruit de l'histoire de la construction du périphérique dans l' ancienne zone des remparts .

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 comme la future Cité administrative et d'autres zones d'habitat à venir , des zones de renouvellement urbain comme Concorde ,l'une des plus importantes en cours de France etc…. De même , il faut passer d'une logique de centralité exclusive autour de la gare à un <u>maillage autour de pôles d'échanges et de correspondances bien réparties aux 4 points cardinaux de la Ville avec une place toute particulière pour la Porte des Postes</u> :

- **Gare Lille –Flandres bien sûr et son réseau de transport très dense au centre de la Ville**

- **Lille Grand Palais : croisement de la Branche Nord du tramway, de la ligne 2 du métro et du BHNS Villeneuve d'Ascq –Lille**
- **Porte d'Arras : croisement ligne 2 du métro et du nouveau Tramway**
- **Porte des Postes : croisement des 2 lignes de métro , du futur tramway et de nombreuses lignes de bus , et future gare TER du Service express métropolitain ferroviaire**
- **Port de Lille : croisement de la ligne 2 du métro, du nouveau tramway de Lille et du BHNS Villeneuves d'Ascq –Lille Bois –blancs**
-
- Le réseau de transports en commun de la Métropole lilloise comme celui de beaucoup de villes françaises (à l'instar également du réseau ferré français, TGV compris, conçu en étoile autour de Paris) s'est essentiellement construit autour de sa gare , Lille – Flandres . Il faut bien sûr maintenir un très haut niveau de desserte autour de cette gare mais il faut mailler le réseau par des pôles d'échanges et de correspondance plus proches des secteurs d'activité et mieux répartis dans et autour de la Ville

En interaction avec ce maillage, le tracé du tramway dans Lille s'effectue sur la ceinture Nord-Ouest de la ville afin de pouvoir connecter aisément les trois branches Nord, Sud et Ouest, complétées d'un barreau Nord Est desservant le pôle des gares et Euralille.

Cet itinéraire permet de relier le pôle gare aux secteurs de la Citadelle, Vauban, Port de Lille, Place Tacq, Porte des Postes et Porte d'Arras et offre des potentiels de dessertes importants.

- Entre Pont-Royal et Lille Europe, le potentiel de desserte à moins de 500m est de 24 700 habitants, 38 500 emplois et 1 600 scolaires.

- Entre Pont-Royal et Porte des Postes, le potentiel de desserte à moins de 500m est de 57 700 habitants, 32 200 emplois et 2 700 scolaires.

A l'articulation avec ces lignes de tramway, le projet de BHNS « Lille-Villeneuve d'Ascq» complète le maillage et renforce la performance du système de transport dans le centre de Lille.

De même ce scénario BHNS /Tramway de Lille répond bien à une question qui nous a été fréquemment posée, celle de la desserte de l'Université catholique et de ses 23 000 étudiants et 3000 collaborateurs : la présence à proximité de la Catho, de trois stations de tramway, de trois stations de BHNS et de la station de métro Cormontaigne assurent l'accès à un transport collectif en 5 mn maximum à pied pour tout point de la Catho.

4) **Cette conception du tramway va de pair avec le scénario d'exploitation en trois lignes** :

-ligne Haubourdin/Loos /Porte des Postes : branche Ouest

-ligne Wattignies /Porte des Postes /Port de Lille /Gares: branche Sud se prolongeant au Nord Est

-ligne Wambrechies /Gares : branche Nord

Pour ces deux dernières branches, il est nécessaire de retenir la variante qui de la gare Lille Europe pousse vers Lille Grand Palais et dessert d'importantes activités économiques, tertiaires, judiciaires et administratives.

5) Le tramway de la couronne métropolitaine de Lille améliorera la desserte des quartiers et accompagnera la métamorphose urbaine :

L'architecture des tracés de référence formant un « ring tramway » permet d'améliorer la desserte de quartiers où n'existe actuellement qu'une offre bus limitée (Esquermes, Moselle, Bois Blancs)

Il constitue également une opportunité pour amplifier la métamorphose urbaine et paysagère notamment des secteurs concernés par le NPRU, investir des fonciers mutables pour le renouvellement urbain en particulier à terme sur le port de Lille et maitriser les phénomènes d'artificialisation de la Métropole.
A noter ici un clin d'œil de l'histoire : les terrains actuellement disponibles bd de la Lorraine et bd de la Moselle pour accueillir le tramway avaient été mis en réserve foncière dans les années 1970-80 pour accueillir …le bouclage complet du périphérique automobile lillois !! Projet abandonné en raisin des préjudices patrimoniaux et environnementaux que cette construction aurait provoqués …

Le SDIT anticipe au mieux les besoins en déplacements futurs engendrés par les transformations urbaine en cours et à venir :

- Dans le secteur gares, il est un levier de transformation des boulevards Schuman, de Coubertin et Pasteur, aujourd'hui très routiers, en boulevards urbains et s'inscrit en continuité avec le projet « Grand Euralille ».Il permet la desserte du futur Palais de justice.
- Entre Vauban et la Porte des Postes, le tracé permet de répondre à l'objectif de desserte du futur projet de façade urbaine du quartier Vauban-Esquermes – Port de Lille, du projet de renouvellement urbain Concorde, du projet de nouvelle cité administrative et de transformation de la Porte des Postes y compris l'aménagement de la gare de la Porte des Postes
- De même ce scénario BHNS /Tramway de Lille répond bien à une question qui nous a été fréquemment posée , celle de la desserte de l' Université catholique et de ses 23 000 étudiants et 3000 collaborateurs : la présence, à proximité , de trois stations de tramway , de trois stations de BHNS et de la station de métro Cormontaigne assurent l'accés à un transport collectif en 5 mn maximum à pied pour tout point de la Catho La station de tramway à l'angle Vauban Solferino permet en particulier la desserte et l'amélioration des conditions d'accès aux nombreux établissements d'enseignement supérieur de l'UCL et à leurs projets actuels d'extensions dans le secteur du Palais Rameau .

6) Développer une desserte raisonnée de l'aéroport :

Pôle important du développement économique et touristique de notre métropole, l'aéroport de Lesquin génère 2 millions de voyageurs dont 60 à 70 % pour les loisirs.

Il s'agit d'usagers qui disposent de bagages et qui privilégient la voiture.

Ainsi la création d'une ligne de tramway ne se justifie pas au regard de la fréquentation de l'aéroport. Rappelons qu'une ligne de tramway se justifie pour un potentiel de 100 000 voyageurs /j, ce qui écarte d'emblée cette hypothèse d'un tramway vers l'aéroport de Lesquin. La MEL en a d'ailleurs abandonné l'idée.

Par ailleurs, la liaison express, par navette, reliant la gare Lille Flandres à l'aéroport de Lesquin, assure aujourd'hui une liaison en 20 min, et un niveau de service suffisant au regard des flux passagers.

Cette desserte n'est toutefois pas oubliée dans le SDIT, et le schéma prévoit à terme de prolonger le tracé de la Liane 1 pour desservir l'aéroport.

7) Faire des nouvelles lignes de transports de vrais leviers de transformation des espaces publics au profit du végétal et des modes actifs :

Les projets de tramway et BHNS doivent agir comme un accélérateur de la requalification urbaine et paysagère sur les axes empruntés, en donnant davantage de place au végétal et en offrant un nouveau partage de l'espace public plus favorable aux mobilités actives .

Une attention toute particulière doit être accordée à la question des franchissements à la fois pour traiter les ruptures urbaines mais aussi pour assurer une cohabitation harmonieuse entre les modes de déplacements et garantir la sécurité et l'espace nécessaire aux piétons et cyclistes.

La ville de Lille a la particularité d'être accessible par 12 ponts qui enjambent tantôt un canal tantôt un périphérique, tantôt une voie ferrée ou des faisceaux ferroviaires parfois les deux.
La réalisation du tramway de Lille et de sa couronne va nécessiter plusieurs franchissements par ouvrages d'art .Certains ponts devront être rénovés et adaptés (pont vers Loos, pont de l'Avenue de Dunkerque) . Trois ponts nous paraissent devoir bénéficier d'une approche innovante :

-le pont de Tournai est déjà très sollicité et ne pourra pas accepter un BHNS en site propre : la solution la plus adaptée paraît devoir être de réserver le pont actuel aux seules automobiles

et au BHNS et de **construire en parallèle une passerelle dédiée piétons –vélos depuis le Mont de terre jusqu' à l'avenue Denis Cordonnier** avec une branche rejoignant la tranchée ferroviaire en direction de St-Sauveur.

-le pont qui enjambe le périphérique et la voie ferrée en direction du Faubourg d'Arras devrait pouvoir être dédié aux seules voitures et devra être doublé par **un pont pour le tramway et** les piétons et cyclistes .La réserve foncière qu'a ménagée la ville de Lille le permet .

Enfin si elle est surtout liée au développement de la gare TER Porte des Postes , **la passerelle enjambant le périphérique à la Porte des Postes pourra assurer un lien essentiel entre cette nouvelle gare et la Porte des Postes** devenue le deuxième hub majeur des transports collectifs de la Mel après la gare Lille Flandres .Elle s'intégrera idéalement avec le parvis de la nouvelle Cité administrative .
La gestion de ces franchissements aura des conséquences très positives pour le développement du réseau Vélo+ et donc la progression de la part modale liée au vélo.

8) Poursuivre le choix du site propre pour le développement des nouvelles lignes

C'est bien sûr le cas pour les futures lignes de tramway .Mais avec la priorité aux feux, ce doit l'être également sauf impossibilité avérée, pour les BHNS, condition essentielle pour être réellement à haut niveau de service . L'exemple fourni par la Liane 5 est révélateur : cette ligne est-ouest qui relie Marcq-en-Barœul à Haubourdin en passant par le centre de Lille est pour 90 % de son trajet dans Lille en site propre grâce à la création de couloirs de bus sur tous les boulevards empruntés. En deux années cette Liane 5 qui remplace une ligne classique (la ligne 12) a vu sa fréquentation fortement progresser (+ 25 %).

EN CONCLUSION,

La phase de concertation préalable, sur le point de s'achever, marque une étape décisive dans l'élaboration du projet : elle va permettre d'arrêter les tracés de lignes de tramway et BHNS avant validation et mise en œuvre par les partenaires.

Les expressions et avis des usagers, habitants ont été nombreux, permettant de valider les grandes orientations du schéma et de nourrir le projet.

Elle ne marque pas pour autant la fin des échanges qui se prolongeront tout au long des prochaines étapes de la mise en œuvre du SDIT.

Le travail va donc se poursuivre en collaboration étroite entre les services MEL et Ville, et le groupement d'assistance à maitrise d'ouvrage qui sera prochainement choisi pour mettre en œuvre le SDIT et ses infrastructures de transport bas carbone, dans l'intérêt de la qualité de vie et de la santé de nos habitants.

ville de
lille
Pôle Vie Citoyenne et Animation de Proximité
Direction Démocratie Participative et Citoyenneté

Conseil Communal de Concertation
Hôtel de Ville CS 30667
59033 Lille Cedex
Tél. : +33(0)3 20 49 59 99 / 03 20 49 55 73
Fax : +33(0)3 20 49 54 16
ccc@mairie-lille.fr nbaudelet@mairie-lille.fr

Conseil Communal de Concertation

Contribution du Conseil Communal de Concertation (CCC) à la concertation sur le SDIT dans le cadre de l'enquête publique préalable.

Les membres du CCC présents se sont réunis pour préparer une contribution au registre d'enquête préalable sur le SDIT.

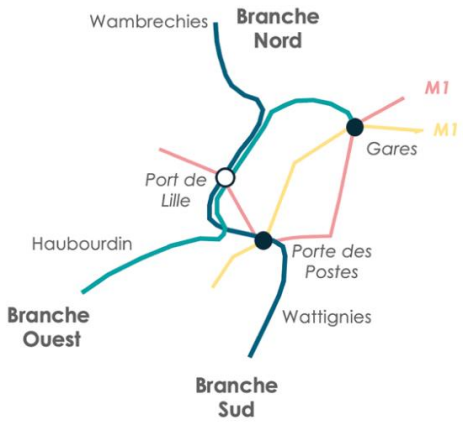
Il a été décidé de joindre à cette note la liste des questions posées lors de la réunion du 28 février, ainsi que quelques avis du CCC portant sur la problématique du transport des personnes et des marchandises sur le territoire de Lille.

1) Le schéma à 2 lignes ou 3 lignes de transport

Lors de la présentation du projet SDIT par les élus lillois, M. Richir et M. Dendievel, la question posée concernait deux projets et leurs possibles exploitations étaient en discussion : ci-dessous les schémas présentées aux membres du CCC Lillois

3 lignes d'exploitations

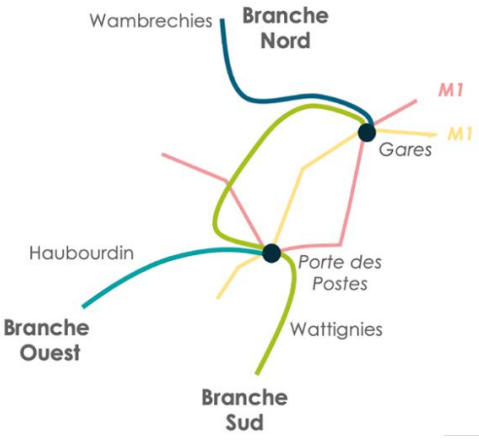
TEMPS DE PARCOURS
MAIRIE D'HAUBOURDIN > PORT DE LILLE ~17 MIN
MAIRIE DE WATTIGNIES > PORTE DES POSTES ~13 MIN
MAIRIE WAMBRECHIES > PORT DE LILLE ~24 MIN



développant :

2 lignes d'exploitations

TEMPS DE PARCOURS
MAIRIE D'HAUBOURDIN > PORTE DES POSTES ~15 MIN
MAIRIE DE WATTIGNIES > PORTE DES POSTES ~13 MIN
MAIRIE DE WAMBRECHIES > GARES ~22 MIN



- un hub central dans le quartier des gares, nécessitant une extension des infrastructures existantes et des constructions s'étalant jusqu'aux anciennes fortifications
- un hub Porte des Postes
- un hub secondaire Port de Lille

- Un schéma à 3 lignes de transport créant :
  - un hub central dans le quartier des gares,
  - un second hub à la Porte des Postes, visant à répondre aux évolutions urbanistiques futures et à s'inscrire dans le schéma existant puisque la ligne ferroviaire est déjà construite et une halte Porte des Postes-Lille Sud existe déjà.

  Il ne semble pas nécessaire de valoriser particulièrement l'arrêt Port de Lille, qui n'est pas amené à connaître un développement spectaculaire.

Le CCC a questionné et entendu les explications des élus lillois, qui souhaitaient acheminer les transports ferroviaires venant du Nord de la métropole vers les gares Flandres et Europe, et ceux venant du Sud vers la future gare de la Porte des postes. La ville ne souhaite pas créer un hub supplémentaire au Port de Lille avec une traversée de son territoire supplémentaire.

Le CCC avait déjà rendu un avis en 2009 sur cette question Avis n°09-02 CEI « *Les sites stratégiques de l'avenir du développement urbain : quelles préconisations peut-on faire pour utiliser au mieux certains grands espaces : Saint-Sauveur, Lille-Sud, le Port Fluvial à court et moyen terme* ». Cet avis confirme l'intérêt de la Ville pour développer le hub de la Porte des Postes aux dépens de celui du Port de Lille pour conforter les liens du sud de la région avec l'est de la ville, vers Villeneuve d'Ascq, Lesquin, Tournai. C'est évidemment une vision à plus grande échelle qui dépasse le territoire lillois.

En ce qui concerne le choix entre les possibilités d'exploitations, le CCC se prononce en faveur du projet lillois, mais note cependant que l'insuffisance des informations mises à disposition pour se déterminer sur ce choix. Il aurait été souhaitable d'avoir accès aux éléments en amont de cette concertation préalable menée par la MEL et accompagnée par la Ville de Lille.

La création de la gare à La Porte des Postes nécessite une concertation avec les riverains, les usagers, mais aussi les partenaires institutionnels et financiers : la Région HDF, l'Etat, la MEL, la SNCF et d'autres partenaires européens. L'ampleur du projet et de l'impact sur le site et son environnement nécessite également la garantie de la CNDP.

Ce schéma de 3 lignes facilitera la circulation en centre- ville et désengorgera les gares de Lille-Flandres et Lille-Europe ainsi que le secteur environnant.

Ce schéma permettra aux usagers de transports ferroviaires venant du Pas-de-Calais de descendre à la Porte des Postes et réduire ainsi le temps initial de leur trajet, pour prendre un autre transport et rejoindre ainsi leur destination finale. Il est nécessaire que la gare Porte des Postes dispose de toute l'intermodalité de transports métropolitains, à l'identique de ceux de la gare Lille-Flandres et Lille-Europe.

Ce schéma avec La gare Porte des Postes répond parfaitement aux ambitions des élus métropolitains et lillois de réduire l'usage de la voiture en ville, et notamment à Lille, en proposant des transports alternatifs adaptés aux besoins et aux attentes des usagers et des agents des service administratifs en cours de construction (ancienne cité administrative implantée ente les deux portes sur le barnum des postes). La construction de la gare à La Porte des Postes limitera les impacts des constructions sur les fortifications en préservant ainsi des espaces végétalisés et la biodiversité.

2) Les nouveaux modes de transport : quel impact sur les lignes existantes et pour les riverains

Le CCC se réjouit de la création de ces deux nouvelles lignes de transport structurantes lilloises (tramway et BHNS) qui vont démultiplier l'offre de transport public de manière positive et attendue par les usagers et les habitants de ces territoires. De nouvelles fluidités permettront aux Lillois et autres métropolitains de préférer les transports en commun aux véhicules individuels motorisés, notamment la voiture.

a) Cependant le CCC s'interroge sur le risque de suppression des lignes existantes et des arrêts existants : **ne pas reproduire la situation lors de la mise en place des Citadines** avec la suppression des lignes de bus internes.

Le CCC insiste sur la nécessité de mettre en place des navettes ou d'autres modes de transport pour assurer la continuité du service public actuel.

Ainsi, qu'en sera-t-il de la ligne 18 Lomme Anatole France - Hôtel de Ville de Villeneuve d'Ascq ? Elle sera remplacée dans sa totalité par la BHNS en site propre reliant Euratechnologies sur le quartier des Bois-Blancs à Lille au stade Pierre Mauroy.

Est-il possible de conserver un trajet mixte (voies circulées) sur les parties lommoises ?

b) Les nouvelles lignes de transport auront des impacts sur la configuration actuelle de la ville : quel sera **l'impact pour les riverains et les usagers de l'espace public** avec un tracé supprimant le stationnement actuel ?

Cette interrogation concerne globalement l'ensemble des nouveaux tracés bien qu'ils n'aient pas été étudiés en commission.
La question a été directement posée en réunion pour ce qui est de la rue de Turenne à Lille et rue Sadi Carnot à Saint-André.

Le CCC interpelle la MEL sur le nécessaire accompagnement des riverains dans les différentes étapes inhérentes à la réalisation des projets de création de lignes. Il insiste sur une réelle concertation organisée avec les riverains, les entreprises de transport, les autorités en charge de la réalisation des travaux.
La participation utile des habitants passera par la sensibilisation faite autour du projet, par l'information en continue apportée aux habitants, par une concertation organisée au plus près des usagers, et une éventuelle co-construction pourrait être envisagée sur des morceaux de tracé qui poseraient de réelles difficultés et complexifieraient le projet.

Le CCC considère que la participation citoyenne organisée par la MEL sur la Plateforme numérique est une avancée dans la démocratie participative. Cependant il rappelle que la rencontre avec les habitants, l'organisation de petites réunions sur site à des horaires et des jours différentiés est incontournable.
Les rencontres sur site gagneront en crédibilité si les équipes dédiées connaissent totalement le dossier et sont en capacité de répondre aux interrogations des Lillois et de les rassurer face aux inquiétudes légitimes qu'ils exprimeront.

3) Les nouveaux modes de transport : quel impact sur la qualité des espaces publics

Les aménagements qui seront réalisés pour accueillir les lignes de tramway et de BHNS auront un impact important sur les espaces publics traversés et alentour. Ils doivent être l'occasion d'une requalification générale des espaces en faveur de toutes les formes de mobilités, en particulier des mobilités actives (attention au confort des voies aussi bien pour les piétons que pour les cyclistes). Ils doivent aussi poursuivre, de façon ambitieuse, la végétalisation des voies entreprise par la Ville.

Les aménagements veilleront à ne pas porter atteinte aux cônes de vue sur les nombreux Monuments historiques de la ville. Une attention particulière sera portée sur la préservation de la ceinture verte des anciennes fortifications, en particulier dans la liaison avec Saint-André.

4) L'offre de transport face aux besoins des usagers : un effort qualitatif et quantitatif à prendre en compte

a) La situation des personnes porteuses de handicap

Le CCC se prononce régulièrement sur la prise en compte de la situation des personnes porteuses de handicap dans toutes les activités de la ville. Le transport en commun ouvre un chantier colossal dans lequel la place du handicap tient une part majeure.

Le CCC souhaite que la commission métropolitaine d'accessibilité se prononce tant sur la méthode de concertation préalable ouverte aux publics que sur l'accessibilité aux transports. Lors de la rencontre avec les élus lillois le 28 février 2022, il a été confirmé que l'accessibilité à la concertation n'a pas été réfléchie pour les personnes aveugles et porteuses d'un handicap visuel, bien que ces personnes soient très dépendantes des transports en commun, du fait même de leur handicap.

Le CCC attire tout particulièrement l'attention de la CNDB sur cette situation et insiste sur la nécessaire prise en compte de ces remarques pour les consultations et concertations organisées à l'avenir. La MEL se doit de tout mettre en œuvre pour permettre l'accès aux concertations et autres enquêtes publiques aux publics porteurs de handicap, quel qu'il soit.

Au-delà de cette concertation sur le transport, le CCC insiste sur la nécessaire ouverture des concertations à tous les publics dont ceux atteints de quelque forme de handicap. Tout citoyen et tout habitant de la MEL doit pouvoir accéder aux concertations mises en place pour permettre l'expression participative et citoyenne dans toute sa diversité. Il y a lieu d'adapter les concertations aux publics.

Quelques exemples : utilisation de pictogramme, rédaction des textes en police de caractère supérieur à la normale, utilisation d'un vocabulaire simple pour rendre les écrits compréhensibles de tous.

La concertation numérique n'est pas accessible à tous : la nécessité d'une concertation classique s'impose aux collectivités territoriales.

L'offre de transport aux personnes handicapées est prise en compte sur le réseau métropolitain avec la mise en place de moyens adaptés. Cependant le CCC demande à la MEL de veiller au maintien a minima des dispositions prises et de les améliorer encore pour ces nouvelles lignes créées. L'entretien des équipements et des installations sur les lignes existantes sera maintenu pour en viser l'excellence.

b) Les modes de transport collectifs la nuit : comment les intensifier

Le CCC s'est également prononcé à plusieurs reprises sur les transports la nuit et notamment pour répondre à la demande des étudiants installés sur le territoire métropolitain. Lille et plus globalement la Métropole lilloise est une ville universitaire qui accueille plus de 20 millions d'étudiants sur l'ensemble de son territoire. L'attractivité pour la qualité des études et la création de l'Université de Lille (unification des universités de Lille1-2 et 3) sont des facteurs valorisants pour l'accueil des étudiants. Les grandes écoles de La Catho contribuent également à cette promotion.

Au-delà de l'offre universitaire, les étudiants recherchent une qualité de vie leur permettant la mobilité, l'autonomie dans leurs déplacements, et une intermodalité limitant les temps de transport. Ces attentes concernent leurs activités en journée mais également en soirée. Force est de constater que les lignes de bus et de métro ne sont pas assurées actuellement la nuit sur tout le territoire métropolitain. Une nécessaire équité s'impose pour permettre à tous les usagers de se déplacer la nuit et très tôt le matin.

L'offre de service public tardive le soir voire la nuit, et très tôt le matin, concerne aussi les salariés d'entreprises sur des horaires postés, pour effectuer des missions réalisées en horaires décalés.

Ainsi, la ligne 2 du métro n'est plus assurée à partir de 0h30 jusque 5h30 le matin. Par ailleurs, en soirée toutes les rames ne desservent pas l'ensemble de la ligne et n'atteignent pas le terminus de Saint-Philibert, alors qu'un parking relais y est implanté.

Le CCC insiste sur le besoin d'intensifier l'amplitude des horaires du service public de transport pour répondre aux demandes et besoins des usagers, pour maintenir l'effort de réduction des émissions des GES en réduisant l'usage des véhicules individuels au profit de transports collectifs.

Les nouvelles lignes seront étudiées dans ce sens, et le réseau existant s'adaptera aux besoins des métropolitains.

5) L'accompagnement des Lillois pour faciliter l'acceptabilité de travaux

A l'instar des grands projets structurants d'urbanisme et d'aménagement, le SDIT et la construction des nouvelles lignes de transport sont à longue échéance : un délai de 10 ans a été annoncé pour la création du tramway et 5 ans pour la ligne de bus BHNS.

Ces travaux impacteront nécessairement le quotidien des Lillois, tant pour la circulation des piétons et autres usagers, que pour leur tranquillité. Pour éviter des réactions vives des usagers de l'espace public pendant ces longues périodes de travaux, mais également des impacts économiques pour les commerçants impactés par les travaux, ou toute autre activité économique, le CCC propose à la MEL d'accompagner les Lillois et ainsi de les aider à accepter les travaux et les désagréments causés.

Il s'agit essentiellement d'assurer et d'anticiper la communication au plus près des habitants : mettre en place des panneaux d'informations, diffuser des journaux sur l'évolution des travaux et en faciliter la compréhension pour tous.

L'opportunité d'ouvrir les maisons du projet sur l'ensemble de la MEL et notamment dans les territoires impactés par les travaux, Lille en l'occurrence, serait un moyen concret d'exposer le projet, de faciliter la communication, la concertation et la prise en compte des questionnements des habitants.

Le code de la rue lillois pourrait aussi être révisé pour s'adapter aux nouvelles circonstances de la « ville en travaux ».

Le CCC restera attentif à l'évolution des étapes liées à la progression des procédures légales de concertation et d'enquête publique concernant le SDIT. Il veillera également à la création d'un groupe de travail pour suivre l'évolution des travaux.

ANNEXES

- Les échanges lors de la réunion du 28 février 2022
- Quelques avis du CCC concernant les transports et déplacements disponibles sur le site internet de la ville de Lille : le CCC s'était également prononcé dans des avis antérieurs à 2012 sur la mobilité douce à Lille et l'accessibilité à la ville.

Avis n°20-03-CAIE du 8 février 2020 « Logistique urbaine, e-commerce, livraison de marchandises et de colis : Impacts et préconisations »

Avis n°18-06 –CAIE du 15 décembre 2018 « Déplacements, circulations et mobilités à Lille : Impacts et perspectives »

Avis n° 15-09 du 21 novembre 2015 « Nouveaux modes de travail et de mobilité, sources de prospérité économique et sociale de la ville »

Avis n°18-04 du 15 décembre 2018 « Fidélisation des touristes contraints : Comment les faire revenir à Lille comme touristes d'agrément ? »

Extrait

III-10 La circulation à LILLE Le CCC recommande à la ville de : ¬ Lancer une réflexion avec la MEL sur un projet de gare routière : les conditions d'accueil des cars de voyageurs sur le Boulevard de Turin sont inappropriées pour le développement du tourisme et dangereuses pour les usagers de l'espace public ¬ Réactualiser la réflexion concernant le téléphérique urbain ¬ Réfléchir à la rédaction d'une charte de qualité pour les taxis ¬ Soutenir les initiatives associatives pour mettre à disposition des taxis adaptées aux personnes handicapées.

Avis n° 17-05 CRERV du 1er juillet 2017 « L'attachement des Lillois à leur ville : comment l'améliorer ? Atouts et faiblesses de quelques politiques publiques et propositions du CCC »

Extrait : *Les médiateurs dans les transports publics lillois : leur mission*

Avis n°12-01 du 28 janvier 2012 « Lille, la nuit »

Extrait

1.2 Les différents temps de la nuit : comment satisfaire noctambules, fêtards, travailleurs et dormeurs ? On distingue 3 temps de la nuit13 : - de 20h à 1h30 : la soirée, temps des sorties culturelles, des promenades - de 1h30 à 4h30 : le cœur de la nuit : temps des gardes et des travailleurs spécifiques - de 4h30 à 6h : le petit matin, temps où le jour va reprendre ses droits, moment où les fêtards croisent les matinaux et les travailleurs nocturnes, les travailleurs du jour Les pressions économiques sont de plus en plus fortes sur la nuit. Le monde du travail grignote la nuit. On observe une ville qui dort et une ville qui bouge de nuit, une ville qui s'allume et une ville qui s'éteint; et des tensions se créent, des conflits d'usage naissent…

1.3 De nouveaux besoins pour une ville 24 heures sur 24 : Avec le développement des activités nocturnes festives ou laborieuses, on note une demande globale d'élargissement des horaires (ex. : Nightshops en Belgique, fermés le jour, ouverts la nuit), la nécessité une ville de garde (police, pompiers, hôpitaux, industries, etc.). Certains évoquent même la notion de « ville en continu » et de droit à la ville en continu. Des lieux de solidarité spécifique de la nuit apparaissent (ex. : La Moquette à Paris, pour lutter contre l'exclusion sociale), des politiques innovantes surtout pour les loisirs et les manifestations artistiques sont demandées. Les comportements évoluent : on exige de la synchronisation entre les horaires des lieux culturels et les pôles de transport, par exemple, on se déplace plus facilement plus loin, les sorties et les trajets sont de moins en moins programmés, les horaires peuvent être décalés, on demande plus de sécurité, plus de commerces ouverts, davantage de sécurité et des lieux d'aisance. Certains jeunes, également, exercent de nouvelles pratiques, on parle de « parcours de nuit », lorsque la soirée débute chez un ami, et se poursuit de lieux en lieux, induisant parfois des besoins spécifiques face à la consommation d'alcool, aux problèmes de mobilité, d'accès à la nuit (les sorties coûtent cher), aux services à la demande ou aux envies nouvelles (ex. : Bus Amigo à Montpellier ou Bus Son et Lumière à Hambourg en Allemagne).

Avis n°20-05 CEIQV du 3 octobre 2020 « Mobiliser l'ensemble des acteurs de la ville pour qu'ils réduisent leur empreinte carbone : comment aller plus vite et plus loin pour corriger la trajectoire ? »

Le transport des marchandises pour réduire les émissions de GES

Avis n°15-01 CEI du 14 février 2015 « Port fluvial de Lille : constats et enjeux du projet d'aménagement urbain »

Extrait

2-2 Prendre en compte les éléments de diagnostic et les réflexions issus de la démarche Micro-PDU (Plan de Développement Urbain à l'échelle du quartier) piloté par la MEL depuis juin 2013, pour élaborer une réflexion sur les différents modes de déplacement sur le site et aux alentours : automobiles, cyclistes, piétons, tramway (dans l'hypothèse du futur tram-train), transport en commun par bus, et inclure le déplacement des personnes à mobilité réduite. Actuellement le quartier est relativement bien accessible par différents moyens de transports - modes actifs (station V'Lille), transports urbains (arrêts métro, bus), proximité des raccordements routiers et autoroutiers - mais la commission s'inquiète de

l'augmentation possible de l'engorgement automobile, déjà perceptible aujourd'hui, dès les nouvelles constructions en service, et souhaite, en relation avec le micro-PDU un plan d'accès et de stationnement qui préserve l'espace public pour la déambulation en modes actifs (éviter de reproduire les solutions avec silos mis en place à Euratechnologies, qui restent vides alors que les rues sont encombrées de véhicules à l'arrêt.

Avis n°12-03 CEI du 28 janvier 2012 « Code de la rue lillois »

LES SITES STRATÉGIQUES DE L'AVENIR DU DEVELOPPEMENT URBAIN :

quelles préconisations peut-on faire pour utiliser au mieux certains grands espaces : Saint-Sauveur, Lille-Sud, le Port Fluvial à court et moyen terme ?

AVIS n° 09.02 CEI

AVIS
de la Commission
"Equipements et Infrastructures"

ADOPTÉ par l'ASSEMBLÉE PLÉNIÈRE
du 24 JANVIER 2009

LES SITES STRATÉGIQUES DE L'AVENIR DU DÉVELOPPEMENT URBAIN :
Quelles préconisations peut-on faire pour utiliser au mieux certains grands espaces : Saint-Sauveur, Lille-Sud, le Port Fluvial à court et moyen terme ?

❒ PREAMBULE

Après avoir présenté de nombreux avis situés sur les politiques d'aménagement, de transport et d'équipements, et plus particulièrement sur les zones d'aménagement concerté, la commission a souhaité, en décembre 2007, prendre un peu de recul et se donner les moyens de réfléchir, en autosaisine, à un avis prospectif sur « les sites stratégiques du développement urbain ».

L'ambition apparaît grande. Mais il semblait utile de faire un tour d'horizon des projets en cours, de comprendre la logique interne à chaque projet et les stratégies d'ensemble pour la Ville et au-delà la métropole. Il s'agissait également de regarder avec attention les quartiers et les liaisons bien ou mal installées entre eux, de discerner l'identité de chaque partie de la ville et leur complémentarité dans le paysage urbain, de comprendre le potentiel d'évolution des secteurs en mutation et de proposer quelques considérations sur le sens à donner à ces transformations prochaines de parties de la ville.

L'attention de la commission a été rapidement orientée sur **les territoires de la gare de marchandises Saint-Sauveur, de Lille-Sud et du Port Fluvial, ces trois sites semblant être les lieux les plus propices à court et moyen terme à des transformations d'envergure,** sans oublier les transformations en cours ou à venir sur Euralille, EuraTechnologies, Fives Cail Babcock (FCB) et sur les contours de la Citadelle de Lille. L'intention principale de la commission fut de considérer leur apport dans la transformation progressive des usages et des images de la cité.

Le calendrier de l'année 2008 a bien évidemment été marqué par les élections municipales. Ce rendez-vous démocratique a permis de présenter et proposer un projet d'avenir de la ville, à la fois dans sa forme urbaine et sa citoyenneté. Ce sont aujourd'hui les engagements d'une politique définie et orchestrée, précisément exposée à travers la presse régionale et nationale. M. Pascal Percq, directeur de la Démocratie Participative et de la Citoyenneté, est venu nous en présenter les grandes lignes, le 1er avril 2008.

Le débat lors de la campagne pour les élections municipales, moment fort de la vie démocratique, a abondamment nourri la réflexion et le travail de la commission. À l'issue du scrutin, nous avons repris les discussions avec les interlocuteurs en place.

C'est ainsi que nous avons eu le plaisir de recevoir successivement :

- Monsieur **Alain CACHEUX**, Adjoint au Maire chargé des grands projets urbains de la Ville
- Monsieur **Stanislas DENDIEVEL**, Conseiller Municipal délégué au suivi des grands projets et aux autorisations d'urbanisme
- Monsieur **Bruno BONDUELLE,** Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Grand Lille - Lille Métropole
- Monsieur **Jean-Louis SUBILEAU**, Directeur Général d'Euralille.

La commission a également visité le Bois Habité et le périmètre de la ZAC Porte de Valenciennes.

Afin de préparer ces rencontres, une série de 7 questions a été établie en septembre 2008 afin de recueillir utilement les avis et les éclaircissements de chacun de nos interlocuteurs.

Sur la base et à l'issue de ces discussions, nous avons produit un ensemble de remarques et de réflexions, dont on pourrait aujourd'hui considérer que l'un des usages pourrait être de **servir de contribution à la commission chargée de préparer les deux journées d'études prévues les 4 et 5 juin prochain, sous le titre « Inventer la ville du XXIème siècle ».** Ce texte ne constitue donc pas un avis circonstancié ; mais plutôt, au carrefour de différentes interrogations, **l'exposé d'un regard et des attentes issus de la vie quotidienne des Lillois.**

Afin de conserver une cohérence à cette démarche, le présent avis reprend ci-dessous en italique le texte des questions initiales, dans lesquelles on trouvera des éléments d'information et de proposition ; la synthèse des discussions de la commission est présentée à la suite de chacune de ces questions.

On notera à cette lecture un déplacement sensible des formes de questionnement de la commission, se déplaçant d'une logique de sites vers des questions d'inter-sites, c'est-à-dire comprendre également dans la stratégie d'un projet d'avenir tout ce qui relie, réunit et rassemble une communauté lilloise et métropolitaine.

Les premières réunions de la commission, de juin à juillet 2007, ont permis d'échanger sur des perspectives d'avenir plausibles, nourries notamment à partir des débats engagés lors de la dernière campagne des élections municipales. L'attention a été principalement orientée vers les mutations en cours ou en projet à Lille-Sud, entre la Porte d'Arras et la Porte des Postes, de part et d'autre du boulevard périphérique, sur les sites de l'ancienne gare de marchandises Saint-Sauveur et du Port Fluvial. L'avenir de ces différents lieux de mutation urbaine et de ville renouvelée nous a semblé étroitement lié à des choix décisifs en matière d'équipements et d'infrastructures tels que :

- la nouvelle gare TGV sur la ligne Paris-Bruxelles,
- la reconstruction de l'offre de transport public,
- les gares de passage et les gares terminus de Lille,
- la voie d'eau comme infrastructure et grand paysage,
- le Grand Stade et la grande salle omnisports,
- la médiathèque d'envergure métropolitaine,
- la densité.

Ces six premières grandes interrogations, pour la plupart d'entre elles en cours d'étude entre les élus et les services de la Ville, de la métropole et de la Région, nous ont semblé constituer un premier faisceau de décisions attendues dans les prochains mois, à partir desquelles il conviendra de formaliser les formes des projets de développement urbain qui accompagneront ces grandes évolutions de projets d'équipements et d'infrastructures.

Sur le dernier sujet, la commission s'est interrogée sur la question de la densité, à la fois densité raisonnable pour la vie quotidienne et densité significative pour les activités et les services de la ville-centre de la métropole.

❖❖❖

Première question

UNE NOUVELLE GARE POUR LES TRAINS À GRANDE VITESSE ?

La croissance urbaine de la ville et de la métropole a été rendue possible, au milieu des années 80, à partir de la décision d'installer une nouvelle gare de passage pour les Trains à Grande Vitesse reliant Paris, Londres et Bruxelles. Aujourd'hui, le trafic sur cette ligne est arrivé à un point qui semble proche de la saturation. L'accroissement du trafic TGV vers d'autres grandes villes du nord-ouest européen, comme Francfort et Amsterdam, demandera d'alléger le trafic sur la voie existante, par exemple par la création d'une nouvelle voie spécifique vers Londres par Amiens, la Picardie, le littoral de la Côte d'Opale puis le tunnel sous la Manche.

Dans cette hypothèse d'infrastructures nouvelles, et afin de permettre à Lille de continuer à capter une part des échanges entre les principales villes de la vallée du Rhin et de la mer du Nord avec l'agglomération parisienne et le reste de la France « d'en bas », n'est-il pas souhaitable d'afficher clairement aujourd'hui l'ambition de la Ville et de la métropole de voir se réaliser une nouvelle gare de passage pour le trafic à grande vitesse européen proche de l'aérodrome de Lille-Lesquin ?

Si on lui apporte une réponse positive, une deuxième question se pose immédiatement : quel type de développement et quelles formes d'activités doit-on apporter à proximité ? Doit-on entreprendre une nouvelle « Ecopolis », un centre d'affaires, une foire internationale, ... ? Cette nouvelle gare des chemins de fer à grande vitesse européens est-elle l'occasion de créer un nouvel « hub » entre transports terrestres, ferroviaires, aériens et fluviaux puisque tous se retrouvent à proximité ? La définition de cette nouvelle centralité métropolitaine est-elle l'occasion d'assurer définitivement la liaison physique et mentale entre la métropole lilloise et le bassin minier ? Mais cette nouvelle polarisation n'est-elle pas de nature à entraver les efforts de reconstruction et de renouvellement des parties de la ville ancienne ?

(NB - On reconnaîtra aisément, à travers ces interrogations, les questions soulevées par l'ouvrage récent de Bruno Bonduelle, « LilleXXL », paru aux éditions La Voix du Nord).

➲ SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS

L'idée d'une troisième gare TGV à Lille a été l'objet de nombreux débats dont la presse s'est fait l'écho, en octobre 2008 : « Troisième gare enterrée ? Tout le monde a un peu enterré le projet, assure Martine Aubry avant de concéder, tout de même, que la CCI continue de plaider pour. Le Président de la Région, Daniel Percheron, lui-même, aurait enterré l'idée. Quant à la SNCF, elle pourrait y voir des avantages, nous, que des inconvénients, réaffirme Martine Aubry ».

L'idée d'enterrer une plausible troisième gare TGV est-elle une stratégie passagère ou l'affirmation d'une volonté durable ?

L'histoire des évolutions urbaines de la ville de Lille, depuis l'arrivée du premier chemin de fer en 1848 au débarcadère de Lille-Fives, a toujours été conditionnée et entretenue par la question principale des tracés de réseaux et des gares.
La décision prise en 1985 de faire venir le TGV dans Lille, au lieu de contourner la ville à travers champs avec une halte ferroviaire située vers Seclin, a été une ambition et une stratégie payante pour installer un quartier moderne aux portes de la ville ancienne. La réalisation de la gare Lille-Europe n'a pourtant pas permis de drainer les sièges sociaux installés dans les grandes métropoles européennes : ils sont restés à Paris, Londres et Bruxelles.

Par contre, Lille est bien devenue ville capitale d'une euro-région, attirant vers elle les bureaux régionaux de grandes entreprises multinationales. Lille-Europe est également aujourd'hui une gare avec un trafic important vers les grandes villes de France ; beaucoup de Belges et d'Anglais utilisent commodément cette gare pour éviter une correspondance à Paris, et l'attraction de Lille auprès des étudiants des écoles d'enseignement supérieur est liée à ces facilités de liaisons. Cette gare a été réalisée avec l'ambition première de satisfaire les milieux d'affaires ; 20 ans après, les clientèles de loisirs et estudiantines constituent sa première source d'activité (constat qui aiderait à relativiser les raisons invoquées à l'époque en faveur de sa réalisation).

Une deuxième considération est liée au tracé du réseau grande vitesse autour de Lille.

Les voies TGV Lille-Londres, Londres-Bruxelles et Bruxelles-Paris forment un triangle ferroviaire ; la gare Lille-Europe est installée à la rencontre des voies Paris-Londres et Londres-Bruxelles. Aucun train de la ligne Paris-Bruxelles ne peut aujourd'hui desservir la ville.

L'avantage premier d'une nouvelle gare entre Seclin et Lesquin serait d'ouvrir une porte nouvelle à l'agglomération, d'un accès plus commode pour l'ensemble des villes du bassin minier, engageant ainsi, après le Louvre-Lens, un signe tangible d'un avenir commun. Une gare nouvelle est de nature à transformer la nature et la fréquence de la desserte TGV des gares anciennes. Elle sera donc potentiellement concurrentielle avec Lille-Europe. Mais il faut également considérer cette gare Seclin-Lesquin en prise avec un trafic européen vers Amsterdam, la Ruhr et Francfort, au pied de l'aéroport. On peut espérer que la part du trafic capté ainsi que la porte ouverte permettront de nouveaux développements métropolitains, à l'image de ceux engrangés depuis 20 ans grâce à Lille-Europe.

Le Conseil Communal de Concertation suggère à la Ville de :

- ✓ **poursuivre le débat sur une halte TGV, selon un calendrier qui reste à définir,**
- ✓ **envisager une destination pour les sols alentours, complémentaire à l'activité des villes dans la métropole,**
- ✓ **préparer le schéma régional de desserte par les transports publics (voir questions suivantes) en tenant compte de cette hypothèse.**

Deuxième question

LA RECONSTRUCTION DE L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC

Comme tous les citoyens, les membres du CCC s'interrogent sur le futur des modes de déplacement urbain, pour le travail ou pour le loisir.

Le rêve des années 70 de la voiture pour tous, avec ce qu'il entraîne de dispersion et d'éclatement de la forme urbaine, n'est plus aujourd'hui un modèle d'actualité. La question de la qualité, de la diversité et de la disponibilité de l'offre de transport public est une préoccupation majeure et quotidienne pour les ménages métropolitains.

L'offre de transport public, présente et future, sera constituée à partir des complémentarités entre réseaux de trains express régionaux, métros et tramways, tram train, lignes de bus ordinaire et à haut niveau de service, taxi-bus, vélos et auto-partage, transports fluviaux, parkings relais... et marche à pied, mode le plus écologique et le plus hygiénique de déplacement qui satisfait encore aujourd'hui à plus de 40 % les déplacements des Lillois ! Ainsi les orientations et décisions qui doivent être prochainement prises pour constituer le cahier des charges de l'appel d'offres de la Communauté Urbaine de Lille comme « autorité organisatrice des transports » sont le cœur vivant de cette deuxième interrogation du CCC.

Il faut tout d'abord évoquer le débat autour du financement du tram train et/ou du doublement des rames de métro.

La commission est plus naturellement portée par son intérêt au tram train comme offre nouvelle de transport public dans la métropole et comme capacité à desservir des quartiers de Lille éloigné des stations de métro, et comme outil pour assurer le développement et la restructuration de quartiers en renouvellement urbain : on pense immédiatement à Lille-Sud, à Saint-Sauveur et au Port Fluvial.

Pour autant, l'actualité de ces dernières semaines a montré des signes de vétusté du matériel métro en place liés à la saturation quasi permanente des deux lignes existantes. Il pourrait donc être utile de ne plus penser ces financements en termes d'exclusion, soit l'un soit l'autre, ce qui a été exposé jusqu'à présent à travers la presse locale, mais en termes de complémentarité et de priorité pour une modernité globale. Ces types de financements sont le centre des compétences politiques communautaires.

La complémentarité entre réseaux « lourds » de TER, de métro, de tramways et de tram train doit se réaliser avec une offre diversifiée en amont et en aval de leur parcours. Ainsi les politiques publiques en matière de vélo, auto partage, parkings relais, taxis-bus et navettes fluviales doivent-elles être intimement liées à l'offre de transport public, afin d'assurer cohérence, souplesse et efficacité dans toutes les formes de déplacement urbain. Ainsi il conviendrait aujourd'hui d'organiser une offre de transport public « plus, plus, plus » ou XXL !

➲ SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS

La Communauté Urbaine a annoncé un débat général d'orientation sur les transports publics au début de l'année 2009.

La métropole a pensé son schéma de desserte par les transports publics il y a plus de 30 ans, avec la création des lignes de métro, selon une stratégie de rabattage des lignes de bus vers les principales stations du réseau.

Quant au schéma des lignes de métro, il s'est réalisé sans interrogation réelle de sa complémentarité avec les transports ferroviaires. Ces circonstances trentenaires ont vécu. La réflexion contemporaine doit prendre en compte tous les modes de déplacement dans leur complémentarité, à partir de l'efficience des échanges entre chaque moyen de locomotion, public ou privé, de compétence communautaire ou régionale.

Dans un débat budgétaire qui s'annonce avec des ressources limitées, le Conseil Communal de Concertation reste attaché à la réalisation de nouvelles dessertes par les tramways ou les tram trains, notamment pour compléter l'offre de desserte de quartiers de la ville aujourd'hui non irrigués par les modes lourds de transports publics.

Ce choix principal n'est assurément pas le plus simple à mettre en œuvre, puisque la question du doublement des rames de métro ne représente qu'un problème de financement alors que le tram train demande la mise en œuvre d'une politique foncière et une entente stratégique entre la SNCF et les collectivités territoriales.

Il y a également à réfléchir sur la place et le rôle des transports publics dans la cité contemporaine, questionnement complémentaire à celui de la place et du rôle de la voiture dans la ville d'aujourd'hui. Considérer ces modes de déplacement comme les frères ennemis fut sans doute une erreur. La stratégie antagonique mise en œuvre ces dernières années - par exemple des couloirs bus réservés dans les voies de circulation régulièrement saturées - ne semble pas être une solution satisfaisante, notamment lorsque cela se traduit par un embouteillage permanent aux portes d'entrée de la ville. Il faut rechercher des solutions qui associent plus sereinement automobiles et transports publics, par exemple à partir de plates-formes d'échanges, solution mise en œuvre à Armentières et qui doit prochainement être étendue à Seclin et La Bassée.

Il serait souhaitable également de réaliser des parcs de stationnement en limite des quartiers centraux, contrepoints nécessaires à une définition d'espaces publics mieux réservés aux piétons.

Les transports publics, comme l'espace public, doivent être tous deux des lieux de grande civilité. Ils sont l'essence même de la ville contemporaine.

Cette question des transports et des espaces publics doit être rapprochée du sentiment de la proximité. C'est la qualité et la rapidité des liaisons entre les périphéries et le centre qui est une clé essentielle du sentiment d'appartenance à la ville et de cohésion sociale. Sur ce sujet précis, il paraîtrait utile que **la Ville puisse engager des réflexions sur la qualité des liaisons entre le centre-ville et ses anciens faubourgs.**

L'ambition d'Euralille d'effacer les infrastructures ferroviaires et routières dans la continuité de la rue du Faubourg de Roubaix apparaît bien isolée et finalement assez peu convaincante dans son état présent ; la montée du viaduc et la traversée du périphérique restent une épreuve pour le piéton. Toutes les autres situations sont pires, voire carrément dissuasives : pont de Fives, pont de Tournai, pont du Faubourg de Douai, pont du Faubourg d'Arras, pont du Faubourg des Postes... Les liaisons entre centre-ville et faubourgs constituent aujourd'hui des sites stratégiques du développement urbain ; ils doivent devenir des signes clairs d'unicité pour tous les habitants des quartiers de la ville.

Troisième question

LES GARES DE PASSAGE ET LES GARES TERMINUS DE LILLE

Dans l'histoire des villes en général et dans l'histoire de Lille en particulier, la question de la situation et de la qualité des gares dites de passage et des gares terminus s'est révélée, aux XIXème et XXème siècles, primordiale et structurante pour le développement urbain. La Ville s'est engagée aujourd'hui sur la réalisation d'un projet significatif d'une nouvelle gare à Lille-Sud, venant ressusciter une gare autrefois existante quelques centaines de mètres plus à l'est. Sur cette même ligne, la commission a noté l'intérêt que les usagers apportent à la nouvelle halte ferroviaire au pied du CHR.

Bien que les informations en provenance de la SNCF restent parcimonieuses, il semble, depuis de longues années (au moins depuis les projets de 1996 pour le village olympique à Lille-Saint-Sauveur), qu'il soit envisagé de créer une nouvelle gare dans Lille pour accueillir l'accroissement du trafic des trains express régionaux, estimé de quatre à six voies. Cela pourrait se faire soit par une nouvelle gare à Lille-Saint-Sauveur, soit par la réalisation d'une gare en sous-sol à Lille-Flandres.

Cette dernière solution aurait l'avantage de l'exploitant, car elle offrirait plus d'efficacité et d'économie en termes de gestion. Pour autant, cette alternative ne permettrait pas de bénéficier de la dynamique territoriale engendrée sur un site par la présence d'une gare terminus pour les TER doublée d'une gare de passage pour les tram trains, comme cela pourrait être facilement constitué sur Saint-Sauveur au point de liaison avec la ligne de métro.

La commission soutient également l'idée que ce lieu puisse accueillir à la conjugaison de ces réseaux un « Etablissement de Logistique Urbaine » (E.L.U.) permettant d'apporter une solution nouvelle à la question cruciale des transports de marchandises en ville (avis 07.03 CEI du CCC du 3 février 2007 : « Transports de marchandises et livraisons à Lille-Hellemmes-Lomme »).

Ainsi la question soulevée n'est pas seulement l'économie interne de la SNCF, mais bien plus une vision politique du rôle des équipements structurants dans le devenir de la cité.

Dans le cadre du prochain renouvellement urbain de ce site, il conviendrait d'engager l'ambition d'un projet d'équipement et d'infrastructures particulièrement significatif pour la ville et pour la métropole (supra la question numéro 6).

➲ SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS

La SNCF délivre peu d'informations sur l'état et la capacité des gares ferroviaires de Lille, sur ses projets et ses ambitions.

La commission a donc dû travailler initialement à partir de rumeurs et de « on-dit », ce qui est, par défaut, une manière d'entamer une discussion en l'absence d'interlocuteurs. Mais nos diverses rencontres nous ont permis d'avancer sur ces sujets réservés.

Tout d'abord, la gare Lille-Flandres ne connaît pas de problèmes de saturation, notamment si l'on considère les deux voies supplémentaires possibles par une transformation du tri postal (dont la convention d'occupation par la Ville s'achève en 2012). **Ce qui pose problème, c'est l'étroitesse du faisceau des voies ferrées amenant à la gare**. Si cette question de l'engorgement à l'arrivée et la sortie des trains pouvait être résolue (grâce à un investissement important sur l'infrastructure), c'est 50 % de capacité supplémentaire qui pourraient être obtenus.

Il n'y a donc aucune raison pour la SNCF de délocaliser une partie du trafic vers une autre gare. Affirmer la primauté de la gare terminus Lille-Flandres pour le trafic euro-régional et comme porte vers Paris, reste une priorité de la SNCF.

Dans l'hypothèse de continuité de la montée en régime de la gare Lille-Flandres, une possibilité d'aménagement pourrait être utilement étudiée : **affirmer une nouvelle place d'entrée à la gare à partir de la transformation du pont des Flandres.**

Cette opération de dédoublement permettrait de désengorger la place de la Gare et la place des Buisses et de considérer différemment les espaces de liaisons et les densités entre Cité Administrative, centre commercial, secteur Chaude Rivière et Lille-Grand Palais. Cette opération très stratégique serait de nature à poursuivre la construction emblématique d'Euralille dans une partie du site ressenti aujourd'hui comme une coupure dans la ville.

La Ville a affirmé sa volonté de **créer à Lille-Sud une nouvelle gare sur la ligne Béthune-La Bassée,** une ligne dont la SNCF étudie aujourd'hui l'hypothèse de poursuite de son tracé vers Villeneuve d'Ascq, afin de permettre aux étudiants venant du bassin minier un accès direct aux universités, puis Tournai.

L'idée est triplement intéressante :

- ✓ elle désengorge la ligne de métro aujourd'hui saturée,
- ✓ elle offre un moyen de communication nouveau à Lille-Sud,
- ✓ elle permet la création d'un parvis de la gare pour rejoindre commodément la Porte des Postes, par-dessus le périphérique.

Ces deux premières hypothèses d'évolutions amenuisent la possibilité de création d'une gare TER à Lille Saint-Sauveur pour désengorger Lille-Flandres. L'hypothèse émise en 1996 par la SNCF n'apparaît plus pertinente aujourd'hui. Pourtant, **la voie ferrée doit rester un élément structurant,** par exemple pour permettre le passage de tramways ou de tram trains. La réalisation d'une station de métro sur le viaduc sera également un élément essentiel de l'aménagement du site.

Quatrième question

LA VOIE D'EAU COMME INFRASTRUCTURE ET GRAND PAYSAGE POUR LA VILLE ET LES LOISIRS MÉTROPOLITAINS

Un précédent avis sur le tourisme fluvial à Lille (avis 08.01 CRE du CCC du 14 juin 2008 : « Le Tourisme fluvial à Lille ») a montré tout l'intérêt pour valoriser ces sites majeurs de l'histoire de la cité, et articuler les différents usages de la voie d'eau comme infrastructure de transports, lieux d'activités sportives, de tourisme fluvial et de promenades vertes et bleues. La campagne lors des dernières élections municipales a été marquée par l'engagement de la municipalité à reconsidérer la place de l'eau dans la ville, notamment à travers la réouverture des anciens canaux intra-muros. M. Pierre de Saintignon a récemment fait part de l'ouverture prochaine d'une liaison par une navette fluviale sur la Haute Deûle liée à la desserte d'EuraTechnologies. Les projets en cours du canal Seine Nord vont également profondément modifier la perception et l'intérêt de la voie d'eau dans la métropole, alors que l'activité du port fluvial se déplace vers l'amont, libérant ainsi des surfaces importantes et névralgiques pour le renouvellement urbain sur la frange ouest de la cité.

Cet ensemble de considérations concomitantes amène la commission à suggérer la mise en place d'une structure d'étude et de réalisation, à l'instar du projet Euralille, afin d'assurer la conduite stratégique et l'homogénéité des interventions publiques et privées sur l'ensemble des territoires liés aux transformations des usages et des paysages de la Deûle, dont un élément singulier sera bien évidemment l'aménagement des abords de la citadelle de Lille.

➲ SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS

La Ville a affiché ses ambitions d'aménagement dans le cadre du mandat en cours.

Le site du Port Fluvial de Lille doit faire l'objet d'une prochaine réflexion d'aménagement, dès que la cession des terrains sera conclue.

Aujourd'hui, quelques projets naissent ou s'annoncent autour du site :

- ✓ la réhabilitation de la piscine Marx Dormoy,
- ✓ la construction d'un collège à Vauban sur l'entrepôt des bus,
- ✓ le transfert de la mairie de quartier vers l'ancien entrepôt des tramways,
- ✓ l'extension du zoo sur le site du Grand Tournant,
- ✓ la reconstruction de l'ancien cours de la Deûle devant la porte de Dunkerque,
- ✓ le passage du tramway ou du tram train sur le boulevard de la Lorraine...

Tout cela forme un ensemble d'opérations intéressantes en elles-mêmes mais qui ne présentent pas encore suffisamment de synergies pour engager une transformation emblématique de cette partie de la ville. Pourtant se trouve là quelque chose d'essentiel pour la qualité de la ville, l'eau. De la même manière que pour Euralille, il s'agit là de l'ancien territoire non-ædificandi des fortifications de la ville. Ici, il n'y a pas le TGV, mais le canal sous toutes ses formes, à grand ou petit gabarit. La présence de l'eau doit être l'élément primordial d'une réflexion pour le site. Les transformations opérées devant Leblan-Lafont à EuraTechnologies pourront être d'utiles références pour le projet urbain à venir.

Le site est également aujourd'hui un site tri modal : l'eau, la voie ferrée et la route s'y retrouvent. Si la fonction de quartier neuf d'habitation doit être développée, **la Ville doit également saisir cette opportunité pour continuer à y développer des activités qui utilisent cette logistique diversifiée.** Enfin, le site est proche de l'université catholique dont on connaît les difficultés d'agrandissement, suscitant par exemple le déménagement récent de l'EDHEC.

Cinquième question

LE GRAND STADE ET LA GRANDE SALLE OMNISPORTS

Le mouvement sportif, dans son ensemble, s'est prononcé en faveur de la réalisation d'une grande salle omnisports indépendante, permettant d'accueillir des manifestations sportives en dehors des impératifs d'un stade voué aux matchs de football à dimension internationale, selon les critères de capacité et de disponibilité formulés par les ligues de football française et européennes. Il a été entendu que ce projet trouverait naturellement sa place et sa fonctionnalité sur les terrains disponibles à Lille-Sud, le long de la rue de Marquillies.

Le CCC adhère entièrement à ce principe d'aménagement, permettant ainsi au projet de restructuration urbaine de trouver un nouvel équipement porteur de sens et d'usages valorisants pour le quartier, bien desservi à travers la proximité des stations des deux lignes de métro existantes et la gare à venir. Cette évolution du projet urbain rejoint l'avis 06.03 CEI du CCC du 13 mai 2006 : « Création des ZAC Lille-Sud "Arras Europe" et Lille-Moulins "Porte de Valenciennes" » lors de la procédure contractuelle de concertation préalable à la définition de la ZAC de Lille-Sud.

➲ SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS

La discussion a porté essentiellement sur la capacité de cet équipement sportif.

Le mouvement sportif souhaitait un équipement de l'ordre de 12 000 à 15 000 places. La décision municipale, après avoir entériné le projet de Grand Stade, fut de jouer la complémentarité entre les équipements métropolitains. Puisque le Grand Stade était doté, sous la pelouse, d'une salle omnisports de cette capacité, il convenait de programmer à Lille-Sud un équipement sportif différent, soit de 4 000 à 5 000 places. Cet équipement viendra compléter la liste des équipements de Lille-Sud : nouvelle piscine, nouvelle salle polyvalente, nouveaux centres sociaux. Il sera vraisemblablement le dernier équipement à venir compléter la panoplie de Lille-Sud.

Sixième question

LA MÉDIATHÈQUE D'ENVERGURE MÉTROPOLITAINE

Lors de l'avis sur les bibliothèques et médiathèques de la ville de Lille, le CCC s'est prononcé en faveur de la réalisation d'une grande médiathèque métropolitaine, équipement de 10 000 à 20 000 m² de planchers permettant de constituer un pôle d'activités culturelles autour de la lecture, de l'image et du son.

Ce type d'équipement, aujourd'hui très présent dans de nombreuses villes et métropoles de France, fait défaut à Lille. La campagne lors des dernières élections municipales a permis de concrétiser la promesse de la programmation prochaine d'un équipement de cette envergure.

Il est bien évident que cet équipement doit être installé à un endroit où il serait facilement accessible par une grande part du public métropolitain. Un site à la proximité d'infrastructures de transports publics présentes ou à venir, avec une assiette de terrain suffisante et une capacité à générer une part du paysage urbain, doit donc être recherché. Il a semblé aux membres de la commission que le site de la Porte de Valenciennes, bien plus que d'autres sites potentiels, pouvait être assez naturellement investi pour accueillir cette (très) grande médiathèque de Lille.

➲ SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS

L'hypothèse du choix du site de Saint-Sauveur en général apparaît une hypothèse vraisemblable pour Lille, si la Communauté Urbaine choisit la ville de Lille pour accueillir cet équipement emblématique de la métropole.

Mais d'autres situations lilloises bien desservies par les transports publics pourraient également saisir cette opportunité et entrer en lice :

- ✓ Euralille afin de transformer le pont de Flandre en place majeure de la ville étendue,

- ✓ le port fluvial au droit du pont de Dunkerque : cela constituerait un signe efficace de la transformation du site,
- ✓ Fives Cail Babcock, pour la même raison.

La question essentielle est d'abord le choix de Lille par l'assemblée communautaire. Ensuite, de multiples possibilités sont offertes.

Septième question

LA DENSITÉ

Cette question a pour l'instant été abordée à travers la visite du quartier du Bois Habité, dont les membres de la commission ont noté avec intérêt une densité globale voisine de 2,5 (ce chiffre indique le rapport entre la surface du terrain et la surface des planchers construits), obtenue à travers un épanelage d'immeubles de R+9 sur le boulevard et de R+2 à R+4 sur les îlots intérieurs.

Les membres de la commission ont été intéressés par l'impression de calme et de verdure dégagée par les plantations réalisées sur le domaine public et les intérieurs d'îlots à caractère privatif mais néanmoins largement entrevues depuis la rue. Par comparaison, les densités moyennes au centre de Lille sont de 1 à 2, dans les communes périphériques de 0,2 à 0,6 lorsque le tissu urbain se présente sous une forme plus pavillonnaire. Des tissus urbains denses comme le centre de Paris affichent des densités de 5 à 7 (ces chiffres correspondent au rapport entre la surface des planchers construits et la surface au sol des parcelles considérées).

À travers cette question de la densité, c'est bien évidemment une manière de vivre ensemble qui se développe. La réponse la plus ancienne à cette question a été illustrée par la réalisation continue, pendant plus de sept siècles, de rangs de maisons à double mitoyenneté, type résidentiel bien connu à Lille dont le modèle reste vivant à travers des réalisations telles « les fleurs de Lille ». Mais la rareté de terrains urbains centraux bien desservis par les transports et l'augmentation considérable du coût du foncier, nous invitent à demander la recherche de modèles de formes urbaines et d'habitat qui allient densité et ouverture sur des espaces extérieurs à caractère privatif.

Cette question de la densité pour les logements doit également être appliquée aux immeubles de bureaux du centre-ville. La concentration des lieux d'activités au plus près des centres de décisions institutionnelles et des grandes gares ferroviaires, est une donnée fondamentale de la cité contemporaine. Ainsi on peut se demander si les densités et les hauteurs jusqu'alors développées par Euralille sont encore la bonne échelle, ou bien s'il faut s'engager résolument vers de plus grandes hauteurs, à l'image des projets en cours à Paris-la Défense ?

➲ SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS

C'est un sujet qui retient l'attention et anime les débats des acteurs de la ville contemporaine.

Le premier point sur lequel leurs avis se rejoignent est **de constater** :

- ✓ **qu'il n'y a pas de relation entre qualité et densité.** Il ne saurait y avoir un chiffre de densité emblématique ou magique de la « bonne » forme urbaine.
- ✓ **que les bâtiments, petits ou grands, individuels ou collectifs, avec toutes leurs variations intermédiaires, doivent être regardés avec la qualité et la diversité des espaces, des équipements et des activités publiques ou privées qui les environnent.**

Un espace public sans consistance, qui ne porte pas de sens, est bien plus dommageable pour la qualité de la ville qu'une absence de qualité architecturale. Un quartier sans desserte de transports publics ni densité d'équipements n'est pas exactement une définition de la ville durable.

Bien évidemment, les Lillois sont attachés à la cour ou au jardin, prolongement extérieur nécessaire à la plénitude de la vie chez soi. Il apparaît donc intéressant de poursuivre, dans les édifices contemporains, la disposition de balcons ou terrasses permettant des extensions naturelles du séjour vers des espaces extérieurs.

Il faut comprendre également les nécessités de l'économie contemporaine de la cité d'affaires qui réclame une concentration des activités à proximité des moyens de transport. Ainsi l'hypothèse de transformer le gabarit de constructions pour quelques sites d'Euralille choisis en fonction de grands espaces qui les entourent, par exemple le long du boulevard périphérique, apparaît une ambition raisonnable pour la forme urbaine et l'économie générale de la ville.

La « bonne densité » est donc avant tout une histoire de volonté de ville et d'évolution raisonnée des usages d'habitat.

POSITIONNEMENTS

➢ ***Le positionnement exprime un point de vue spécifique de l'association signataire*** ≺

LES SITES STRATÉGIQUES DE L'AVENIR DU DÉVELOPPEMENT URBAIN :

Quelles préconisations peut-on faire pour utiliser au mieux certains grands espaces :

Saint-Sauveur, Lille-Sud, le Port Fluvial

à court et moyen terme ?

➔ Positionnement du Syndicat des commerçants des marchés de France - Nord

La quatrième question de l'avis :

La voie d'eau comme infrastructure et grand paysage pour la ville et les loisirs métropolitains, souligne l'importance des voies et places d'eau dans les quartiers des Bois-Blancs et de Vauban-Esquermes, riverains du port fluvial.

Peut-on pour autant dire de la ville de Lille qu'elle est une ville d'eau ? Non.

Et pourtant une forte attente des Lillois et des touristes existe ; il n'est qu'à regarder le succès des manifestations tournant autour de l'eau.

C'est pourquoi le Syndicat des commerçants des marchés de France propose une réflexion, au titre des transformations emblématiques de ces quartiers, sur la mise en place originale d'un **« marché flottant »** qui pourrait devenir un des symboles forts de cet espace en devenir. De plus, il pourvoirait, avec qualité, à l'absence de marché sur le quartier des Bois-Blancs.

LES SITES STRATÉGIQUES DE L'AVENIR DU DÉVELOPPEMENT URBAIN :

Quelles préconisations peut-on faire pour utiliser au mieux certains grands espaces :

Saint-Sauveur, Lille-Sud, le Port Fluvial

à court et moyen terme ?

➔ Positionnement du Lille Université Club

Ces propos, portés par le LUC, n'émanent pas de la réflexion interne à ce club, mais de l'engagement qu'il a pris au fil des années aux côtés d'autres partenaires du monde sportif et du monde économique, pour mettre en œuvre un certain nombre de projets valorisant la ville et sa métropole (candidature de Lille aux Jeux Olympiques, organisation du Semi-Marathon International de Lille Métropole, Course de la Déesse, grandes manifestations sportives, etc).

Il découle également de l'observation des avantages considérables au bénéfice de ses habitants et de son rayonnement que procurent de grandes réalisations structurantes (Grand Palais, Palais des Beaux Arts, Opéra, etc).

Il manque à Lille, « chef lieu d'une métropole transfrontalière », un palais omnisport international. Ce projet était inscrit à la suite de la candidature de Lille aux JO dans un certain nombre de programmes de candidats… mais il a été repris et intégré dans le cadre du Grand Stade, prioritairement destiné à la Ligue 1 de Football et à certains matchs internationaux.

De ce fait, et honnêtement, nous avons joué le jeu, et laissé libre cours à ce choix et à cette solution.

Depuis, un grand nombre de responsables ont établi des simulations en partant du projet retenu par la Communauté Urbaine de Lille, qui est magnifique et ambitieux ; mais cette simulation montre à l'évidence les difficultés – que nous ne décrirons pas ici – mais que nous adresserons à celles et ceux qui désirent s'intéresser à cette question.
Parmi ces difficultés, citons l'obligation de placer les manifestations nécessitant un palais couvert omnisport dans les créneaux laissés libres par la compétition en Ligue 1, la Coupe de France, la Coupe de la Ligue, la Coupe d'Europe et les matchs internationaux, nous ne connaissons les calendriers qu'au mieux un an à l'avance.

Or, toute manifestation internationale nécessitant un palais omnisport de 15 000 places et plus, de vocation européenne ou mondiale, que ce soit dans le sport ou que ce soit dans le spectacle ou dans toute autre manifestation nécessitant un tel équipement, se prévoit au moins dans un délai de deux à quatre ans.

Nous n'avons pas pu encore, malgré nos demandes réitérées, obtenir le coût d'aménagement, d'installation, de transformation, etc, mis en œuvre pour transformer le stade de football en palais omnisport. Par ailleurs, toutes les infrastructures qui sont extraordinairement complexes et très spécifiques à un palais omnisport, notamment en matière de télévision, etc, qui sont complètement intégrées dans le cadre d'un palais omnisport, auront du mal à trouver leur place, à la fois pour un stade et sa transformation en palais omnisport. Nous ne développerons pas plus.

Ajoutons qu'il n'y a pas de palais omnisport digne de ce nom au nord de Paris et à 300 kilomètres autour de Lille, en dehors du palais omnisport de Bercy. La communauté du sport et du spectacle en France et en Europe ne comprend pas que la situation géographique de Lille n'ait pas encore entraîné la création de ce palais. De plus, l'emplacement existe du côté de la Porte des Postes, avec toutes les facilités de transport inhérentes.

La rentabilité d'une telle réalisation, qui touchera de façon extraordinairement diversifiée la population de plus de 100 millions d'habitants se situant à moins d'1h30 de transport par rail, motivera nécessairement les promoteurs qui prendront en compte et le financement (au moins à 80 %) et le fonctionnement. La ville prenant en compte les infrastructures environnantes et ménageant ses intérêts par convention (créneaux de journée disponibles, places de VIP, de loges, d'accès gratuit à chaque manifestation, etc). Ce projet n'obèrera donc pas les finances ni de la Ville, ni de la Communauté Urbaine de Lille, ni des habitants.

Au même titre que le Grand Palais des Expositions, cette réalisation drainera, plusieurs fois par mois, un nombre considérable de manifestations, toutes rentables, toutes de l'ordre de 15 000 places : championnats d'Europe, du Monde, tournois dans 41 disciplines sportives, spectacles de toutes natures, meetings citoyens, politiques, etc.

Je ne développe pas toutes les conséquences que portera un tel équipement sur le développement de toute une série de commerces, d'emplois, de dynamisme, etc.

Nous comprenons que dans la situation présente il est difficile de prendre en compte un palais omnisport international à Lille qui, nécessairement, sera vécu comme une forme de préjudice au projet du Grand Stade tel qu'il est conçu actuellement. Alors faut-il renoncer ?

Nous observons que la Ville a inscrit une salle omnisport de dimension modeste à l'échelle du sport métropolitain (qui, par sa dimension, exclut toute manifestation de grande envergure) et qui sera à la charge de la Ville et des Lillois, tant dans sa réalisation que dans son fonctionnement, même si on peut escompter quelques ressources.
Qu'il nous soit permis de suggérer que tout soit prévu pour que cette salle puisse un jour, parce que nécessité se fera jour, être transformée en un palais omnisport international, notamment en ce qui concerne les différentes « réservations », en matière de sol et autres dispositifs, l'infrastructure, etc.

Nous sommes persuadés, à l'observation du « fonctionnement omnisport » du Grand Stade et de la frustration qui en naîtra, y compris à l'usage de la future salle omnisport de Lille, qu'il nous faut anticiper et prévoir, à défaut d'avoir réalisé ce qui eut été raisonnable :

- un grand stade moderne tel qu'on peut l'imaginer actuellement, couvert avec toutes les techniques nouvelles destinées au football, au rugby,
- une modernisation du stade de Villeneuve d'Ascq destiné à l'athlétisme et peut-être au rugby métropolitain,
- la réalisation d'un palais omnisport international spécifique à Lille.

LES SITES STRATÉGIQUES DE L'AVENIR DU DÉVELOPPEMENT URBAIN :

Quelles préconisations peut-on faire pour utiliser au mieux certains grands espaces :

Saint-Sauveur, Lille-Sud, le Port Fluvial

à court et moyen terme ?

➔ Positionnement de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille Métropole

Le développement économique de la ville de Lille ne s'envisage qu'avec une vision élargie au-delà de son propre territoire, car Lille représente la vitrine de notre Eurorégion.

En ce qui concerne le projet d'une nouvelle gare de passage (TER-TGV) à la hauteur de Seclin, il nous apparaît comme une nécessité stratégique que d'envisager cette gare. Lille, en tant que « hub européen », serait ainsi en capacité d'intercepter le trafic à grande vitesse vers le nord de l'Europe contribuant ainsi à l'accroissement du développement économique de notre territoire.

Nous souhaitons que Lille développe ce lieu d'échanges, carrefour des capitales du Nord de l'Europe, et apporte une attention toute particulière au flux des personnes et des marchandises qui constituent la principale ressource économique de la région.

Nous pensons donc que la question des déplacements de la métropole lilloise en général et de la ville de Lille en particulier ne peut s'envisager de manière fermée et autonome.

REUNION SDIT – ECHANGE AVEC LE CCC ET LE CLJ

Lundi 28 février
18h30-20h30
18 participants

Intervention des élus lillois : M. Richir et M. Dendievel

Questions posées par les membres – réponses des élus lillois :

Les parkings relais seront-ils être renforcés ?

L'objectif d'un parking relais est d'être situé en périphérie de la ville où il n'y pas de transport en commun. On estime qu'un parking relais est performant dès lors qu'il permet de rejoindre le centre-ville en moins de 20 min. Sur la Métropole les parkings relais existent déjà à Lomme (Saint Philibert) ainsi qu'à Seclin et Armentières.

Il est précisé que les habitants, dans leur le choix de vie dans des zones « rurbaines » (semi-rurales ou rurales) prennent nécessairement en compte les questions liées au déplacement, et intègrent l'inter modalité ferroviaire. Les parkings relai ciblent réellement ces publics : stationnement de leurs véhicules Personnels à la Journée pour prendre le train. A titre d'exemple, la Ligne Armentières-Lille fonctionne correctement ; pour d'autres destinations comme Orchies, c'est un peu plus compliqué et les négociations avec la SNCF sont à continuer dans ce sens.

L'inter modalité autour de la Gare Lille-Flandres est-elle repensée ?

Pour un transport intermodal efficace, il ne faut pas plus d'une correspondance par voyage et que celui-ci n'excède pas 30 minutes. La durée doit être bien inférieure au temps de déplacement en voiture.

La question était de savoir si on privilégie un seul hub à la gare Lille-Flandres ou plusieurs hub plus petits : c'est ce dernier choix qui a été fait. Il y a lieu de noter que le projet de gare à La Porte des Postes est donc à l'étude.

La gare Lille Flandres est un espace contraint, beaucoup de fonction. Secteur extrêmement bien desservi. L'idée est de ne pas concentrer l'ensemble de l'offre transport. Gare Lille Europe, lieu de desserte Tram, se situe à moins de 400 m de la gare Lille Flandres.

La mise en plage d'un péage urbain est-elle possible pour financer une part des travaux ?

La mise en plage d'un péage urbain n'est pas d'actualité.

Comment ces projets sont-ils financés ?

Le budget global du projet s'élève à 1.8 milliards d'euros, sur 15 ans.

Pendant la durée des travaux, comment le service de transport sera assuré ?

Pour la BNHS les travaux seront étalés sur 5 ans. La nouvelle ligne de bus sera réalisée pour 50 % sur des équipements déjà existants, et il faudra donc construire 50% d'équipements neufs.

Pour le tramway, les travaux seront plus longs.

L'offre de transport en commun (TC) sera modulée de manière progressive suivant l'avancement des travaux et la livraison des nouvelles lignes Tram et BHNS.

Pourquoi les déplacements en bateau ne sont pas concernés par le SDIT ?

Travailler sur les déplacements en bateau ne permettrait pas de répondre à des objectifs de diminution de la voiture.

Une réflexion sur des navettes fluviales n'est pas la priorité pour l'instant mais n'est pas écartée sur du plus long terme.

Des difficultés pour un transport de personnes en bateau sont néanmoins pointées :

-La Deûle ne permet pas d'acheminer un transport d'un point à un autre

-L'activité du port fluvial sur le site de Lille est réduite au profit du développement du site de Santes.

-L'accessibilité aux personnes handicapées

Pourquoi le métro n'est-il pas prolongé ?

La ligne 2 sera prolongée avec l'ajout de deux stations pour permettre d'aller jusqu'à Eurasanté, à partir du CHR et Jeanne De Flandres

Aujourd'hui les rames sont capables d'être doublées en passant de 26 m à 52 m. A noter que lors de la construction du métro, les stations étaient déjà prévues pour un doublement des rames. Cela aurait été inenvisageable financièrement et techniquement aujourd'hui.

Prolonger le métro nécessite un investissement financier très important et ne répondrait pas aux besoins de transport en commun de personnes habitant à 15 – 20km de Lille.

Qu'en est-il du projet de téléphérique entre Fives Cail et Saint-Sauveur ?

Ce projet est intégré au SDIT mais n'est pas soumis à la concertation.

Les études financières commencent à être réfléchies avec différents scénarios : financements privés- publics- publics/privés…

Une décision de justice est toujours en attente pour Saint Sauveur…

L'accessibilité des transports aux personnes handicapées ? Une réflexion a-t-elle été menée avec la commission intercommunale de l'accessibilité pour permettre aux personnes handicapées de participer à la concertation ?

Toutes les voies (tram et bus) seront totalement accessibles aux personnes en situation de handicap.

La concertation n'a pas été réfléchie pour en permettre l'accès aux personnes porteuses de handicap.

Le transport nocturne et le bien être des usagers seront-ils améliorés ?

La fréquence des transports nocturnes est en cours d'augmentation

Les conditions d'exploitations (horaires, sécurité…) ne sont pas abordées dans le cadre de la concertation règlementaire du SDIT qui porte uniquement sur les infrastructures.

- Cependant, depuis 2019, les élus portent une vigilance sur le confort des usagers (« Une mobilité nommée désir »). Il y a un enjeu à faire aimer et donner envie de prendre les transports collectifs.
- Lutter contre le sentiment d'insécurité dans les transports en commun nocturnes, un nouvel enjeu. Des exemples pris à Toulouse où les stations de métro sont de véritables lieux de vie avec une ouverture tardive des commerces …Cela sécurise les usagers.

Remarques :

- Une concertation numérique inaccessible aux personnes en situations de handicaps visuels
- La concertation devrait être un peu plus axée dans une dynamique d'usage et pas uniquement sur des infrastructures.
- La gratuité des transports en commun pour les personnes handicapées pourrait être réfléchie : l'utilisation de ces transports n'est pas une alternative mais une obligation notamment pour les déficients visuels.

Concertation préalable nouvelles lignes de tram et de BHNS à Lille
MEL 21 février > 5 avril 2022
CONTRIBUTION DU GROUPE DES ELU.ES LILLE VERTE

Des transports en commun pour toutes et tous

Des propositions pour vraiment changer de mobilité !

I – Quels enjeux et objectifs pour ces nouvelles lignes de tramways et de BHNS ?

1) Historique des projets de tramways et de bus à haut niveau de service

Il convient tout d'abord d'offrir une contextualisation du retour du tramway au sein de Lille qui permettra certains éclairages sur notre analyse critique des tracés présentés.

Alors que de 1874 aux années 1960, le tramway était un transport en commun plébiscité, celui-ci disparaît de Lille en 1966 (hormis la ligne Lille-Roubaix/Tourcoing) au profit de la voiture individuelle, de l'autobus puis dans les années 80, du métro. Aujourd'hui, seules les lignes T et R subsistent de cet ancien réseau de tramway lillois, dont les tracés sont représentés par les tracés ci-dessous.[1]

Par rapport à toutes les autres grandes de villes de France, la Métropole de Lille présente la singularité de n'avoir développé aucun nouveau transport en commun en site propre (TCSP) depuis 1997. La mise en œuvre des plans bus successifs (réaménagements, lignes fortes, dessertes) a été très utile. Cependant, force est de constater aujourd'hui que ces plans n'ont pas entraîné une augmentation importante de la part modale des transports en commun. L'enquête de déplacements des ménages de la MEL indique en 2016 que 57% des déplacements se font en voiture contre 11% en transport en commun.

Le retour du tramway à Lille est une première fois inscrit dans le PDU adopté par la CUDL en 2000[2]. Une étude pour l'élaboration d'une nouvelle offre de mobilité visant à doubler la fréquentation des transports en commun pour atteindre l'objectif du PDU est menée entre 2005 et 2007. La construction d'un réseau de tram-train comportant jusqu'à 5 lignes et un tramway urbain est envisagé… une étude restée sans lendemain. Le PDU adopté en 2011 comporte trois futures lignes de tramways formant une croix centrée sur le cœur de Lille. Le schéma directeur des infrastructures de transport (SDIT) est adopté presque dix ans plus tard, en juin 2019.

La concertation préalable liée à l'importance de l'investissement s'inscrit dans les modalités de débat de la CNDP, dans le cadre de laquelle nous déposons cette contribution. Ce grand retour du tramway est dans les cartons depuis plus de 20 ans[3] et a connu un certain nombre d'évolutions notables qu'il convient de mentionner.

En 2005, une étude de faisabilité de lignes de tram-train sur la Métropole lilloise proposait entre autres, de faire passer le tram sur le boulevard de la Liberté, axe majeur de notre ville ainsi que par la rue du Molinel afin de desservir la gare Lille Flandres. Les deux images ci-dessous issues de cette étude tram-train, illustrent ces projections.[4]

[1] Les tracés des tramways lillois en 1930 : https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/61/Plan_de_Lille_1930.jpg
2 https://www.lemoniteur.fr/article/lille-apres-le-metro-le-retour-des-tramways-se-prepare.1632819
3 Lille : après le métro le retour des tramways se prépare (lemoniteur.fr) – Octobre 2000
4 http://atelier981.org/project/etude-urbaine-tram-train/

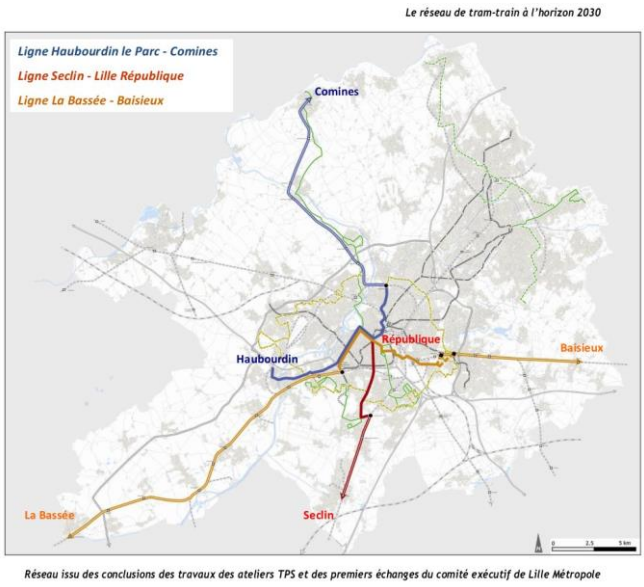
Document 1 - Projection issue de l'étude tram-train, d'un tramway desservant la Place de la République

Document 2 - Projection issue de l'étude tram-train, d'un tramway passant par la rue du Molinel

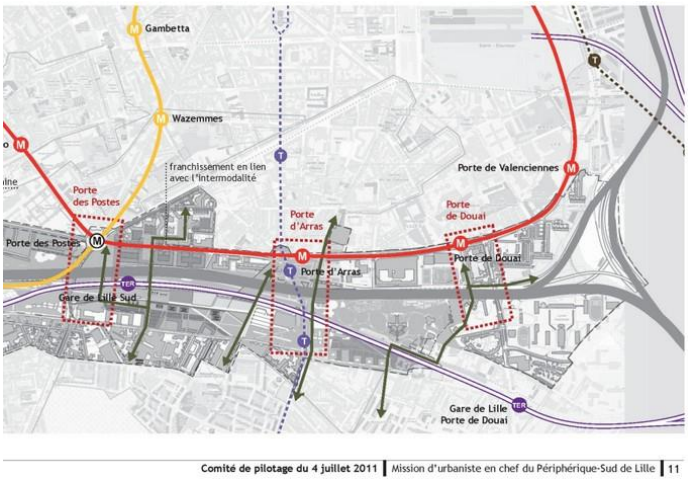
En 2009, la délibération cadre sur la mobilité de Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU) qui servira de base au plan de déplacement urbain (PDU, adopté en 2010), indique le souhait « *d'affirmer le rôle urbain du train et mettre en œuvre deux lignes de tram-train*. »[5]

En 2011, une étude préalable est lancée par LMCU avec trois lignes de tram dont l'interconnexion s'établit au centre-ville de Lille, tel que présenté par la carte ci-dessous. Toujours en 2011, dans le cadre du projet d'aménagement des deux portes, l'agence SEURA publie également une étude qui propose un passage du tram en centre-ville.

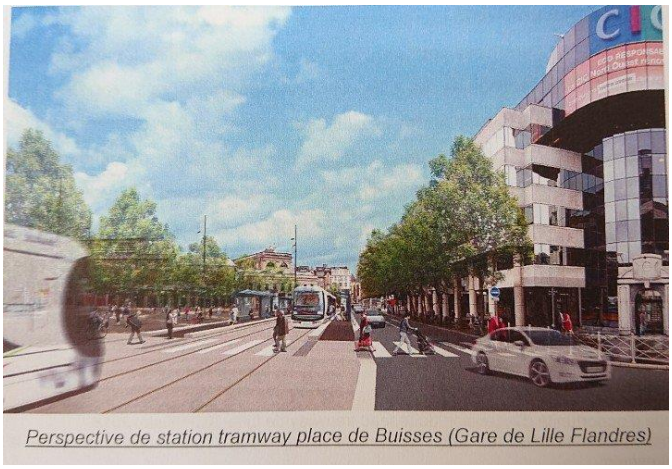
Comme le montre les documents ci-dessous, cette proposition visait à relier notamment Lille Flandres et Lille Europe par un passage du tramway place des Buisses, mais aussi par le quartier Moulins, via la porte d'Arras.



Document 3- Tracés proposés par l'étude préalable de LMCU en 2011



Document 4 - Proposition de l'agence SEURA d'un tramway de Lille Sud au centre de Lille en passant par la Porte d'Aras et la rue d'Artois.



Document 5 - Proposition de l'agence SEURA d'une station de tramway place des Buisses afin de desservir la gare Lille Flandres

Malgré ces différentes études, aucune ligne de tramway ne verra le jour durant la décennie 2010-2020. L'opposition du maire de La Madeleine au passage d'un tram rue du Général de Gaulle, ainsi que les arbitrages

[5] Plan de déplacement urbain 2010 – 2020 - PDU 2010-2020 Les objectifs et les actions.pdf (lillemetropole.fr)

budgétaires de la présidente de la MEL du mandat 2008-2014 retardent le projet. Le projet de faire renaître le tramway au sein de Lille, n'est pas abandonné notamment en prévision du futur SDIT de la MEL. Suite au rejet de la proposition du Président de la MEL du mandat 2014-2020, d'un tramway reliant le centre de Lille à l'aéroport de Lille par l'assemblée métropolitaine, un groupe de travail réunissant l'ensemble des groupes politiques de l'assemblée a été constitué. Le premier comité de pilotage de 2018 propose des liaisons dans la continuité des études précédentes, à savoir celle de connecter les quartiers lillois peu desservis en transport en commun vers le centre-ville de Lille.

Il est intéressant de s'intéresser à la position du groupe socialiste présent dans la majorité métropolitaine et à la tête de la Ville de Lille depuis plusieurs mandats. Dans un premier temps, le groupe socialiste s'oppose au tramway, lui préférant le bus. Puis, lors de la concertation citoyenne sur le SDIT, la ville de Lille vote par délibération, un avis exprimant le souhait « *de desservir les pourtours du centre-ville (Port fluvial, Citadelle, Bd Schuman) sans y pénétrer afin de desservir des quartiers en devenir* »[6]. La contribution au SDIT du groupe socialiste métropolitain du mandat précédent affirme que *« les dernières réalisations de tramway en France n'ont pas tenu toutes leurs promesses* ». Il est regrettable qu'aucun exemple ne soit apporté pour illustrer cette affirmation. Cette même contribution indique également que les tramways « *supposent comme les métros de flux pluri quotidiens importants* » sous-entendant donc que ce ne serait pas le cas de la MEL.

Il est donc important de rappeler ici qu'un tel projet implique de prendre en considération les prévisions futures de déplacements. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) indique entre « *350 000 à 400 000 déplacements quotidiens supplémentaires en voiture (+10 à 12% par rapport à la situation actuelle)* », à l'horizon 2035 si de nouvelles infrastructures de transport en commun performantes ne sont pas mises en place.

Le groupe municipal écologiste s'était donc abstenu sur cet avis soumis par voie délibérative, ne comprenant pas ce retournement. Notons également que le passage en centre-ville était une des propositions plébiscitées lors de la concertation citoyenne sur le SDIT [7] La MEL vote donc un SDIT avec un tracé de tramway sur la partie lilloise qui évite soigneusement le centre-ville de Lille, privilégiant uniquement le contour de la ville, **à rebours des études précédentes et de la concertation citoyenne. Que s'est-il passé pour qu'un changement si soudain se produise ?**

Les BHNS sur la métropole lilloise ne sont pas non plus une nouveauté. Ils sont en fait une promesse jamais tenue à Lille. Annoncée en 2000, la première ligne des dénommées Lignes À Niveau Élevé de Services, les LIANES, est mise en œuvre en 2008 (L1 Comines – Saint André – Lille – Ronchin).[8] Aujourd'hui, le réseau comporte 8 lianes urbaines et 4 lianes périurbaines.[9]

Dans la pratique, force est de constater que ces lianes ne peuvent en réalité être considérées comme appartenant à la catégorie des BHNS, contrairement à ce qui avait été annoncé il y a 20 ans. D'ailleurs, le SDIT voté en 2019 fait la différence entre les lianes actuelles et les futures lignes de BHNS, semblant indiquer que cette fois-ci, les futures lignes seront de véritables BHNS.

Il convient donc de rappeler la définition d'un BHNS. Une tâche qui n'est pas aisée, tant ces derniers prennent des formes différentes en France. Cependant, pour qu'un BHNS soit performant, certaines caractéristiques reviennent régulièrement dans la base de données créée par le CEREMA cette année :

6 Délibération n°19/144 du Conseil Municipal de Lille du 4 avril 2019
7 Concertation citoyenne sur le Schéma Directeur des Infrastructures de Transports - Rapport d'analyse au 7 mai 2019
8 Plan de déplacement urbain 2010 – 2020 PDU 2010-2020 Les objectifs et les actions.pdf (lillemetropole.fr)
9 Bus et lianes de la métropole lilloise : itinéraires et horaires des lignes - ilévia (ilevia.fr)

- **un site propre sur au moins la majorité jusqu'à la totalité du parcours** avec un aménagement de la voirie adaptée ; le COPIL du 20 novembre 2018 relatif au SDIT va plus loin et indique un minimum de 70% de site propre, comme l'indique l'extrait ci-contre.
- **une priorité aux feux, aux carrefours**,
- **une large plage horaire de service**,
- **une haute fréquence horaire** avec un objectif de ponctualité : d'après les données du CEREMA, les fréquences de passage de BHNS les plus ambitieuses se situent entre 3 et 7 minutes maximum en heures de pointe, notamment à Nantes, Grenoble, Lyon et Besançon. A titre de comparaison, aujourd'hui les LIANES les plus performantes ont une fréquence de passage de 10 minutes en journée de semaine.[10]

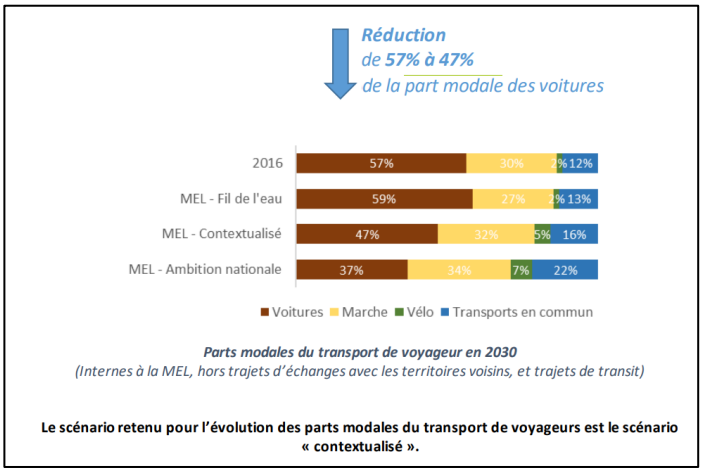
Document 6 - Extrait du COPIL du 20/11/2018 relatif au futur SDIT

2) Les enjeux et objectifs visés par ces nouvelles lignes

a) Faire face aux enjeux climatiques et sanitaires

Plus qu'un plaisir pour les nostalgiques du tramway Lillois d'antan, ce retour traduit une impérieuse nécessité pour au moins deux raisons.

La première est celle de favoriser massivement le report modal de la voiture vers les transports en commun afin de faire face aux enjeux climatiques et sanitaires actuels. Si la mention de l'enjeu climatique est présente dans le dossier de concertation, il convient de revenir sur le chiffrage des objectifs fixés par la MEL, rappelés dans le plan lillois pour le climat, qui ne sont cependant pas précisés dans le dossier : Une baisse des émissions de gaz à effet de serre du secteur de 27% en 2030 par rapport à 2016, une part modale de la voiture de 47% en 2030 (57% en 2016),[11] objectif déclaré dans le Plan Climat Air Énergie adopté par la MEL en février 2021[12] … très inférieur aux objectifs du PDU 2010-2020 (35% de part modale en 2020 dans le scénario très volontariste, de 45% dans le scénario le plus bas).



Document 7 - Extrait du PCAET métropolitain (février 2021)

PARTS MODALES	Situation 2006	Référence 2020	Objectif 2020 scénario 1	Objectif 2020 scénario 2
Voiture	56%	53%	45%	34%
Transports collectifs	9%	12%	15%	20%
Vélo	2%	2%	5%	10%
Marche	32%	32%	34%	35%
Autres	1%	1%	1%	1%
TOTAL	100%	100%	100%	100%

Document 8 - Extrait du PDU 2020 – 2020. Le scénario 2 a été inscrit dans la délibération cadre sur la mobilité en 2009.

Le dossier de concertation indique des données de constat sur la répartition des modes de déplacements sur la MEL (page 21) mais ne mentionne aucun objectif chiffré en matière de report modal de la voiture vers les TC ou vers les modes actifs.

[10] Bus et lianes de la métropole lilloise : itinéraires et horaires des lignes - ilévia (ilevia.fr)
[11] La Ville de Lille agit pour le climat / Actualités - Ville de Lille : adresses, horaires, calendriers et histoire
[12] Stratégie plan climat (lillemetropole.fr)

La seconde raison tient au fait que le transport routier est une des causes majeures de la présence de polluants dans l'air. Nous saluons le fait que cet enjeu de santé publique soit présent dans le dossier de concertation. En 2016, ATMO Hauts de France estime que le transport routier est le principal émetteur d'émissions d'oxydes d'azote (NOx) du fait de la combustion de diesel dans les moteurs.[13] Les véhicules des particuliers sont responsables de 36% de ces émissions sur le territoire métropolitain.[14] Les particules PM2.5 et PM10 proviennent majoritairement du transport routier. Ce dernier contribue également, dans une moindre mesure, aux émissions de dioxyde de souffre (SO_2) et de composés organiques volatiles (COVnM).

Ces différentes sources de pollution atmosphérique sont des facteurs d'atteinte à la santé dont les effets sur le droit à un environnement sain et sur le développement de comorbidités sont avérés, avec une réduction de l'espérance de vie démontrée par les instances officielles de santé françaises ou européenne. Le dernier rapport de Santé Publique France sur le sujet estime à 40 000 décès prématurés du fait de la pollution de l'air. En 2017, SPF estimait à 1700 le nombre de ces décès sur la métropole lilloise.

Le rapport d'Atmo Hdf de 2016 propose des modélisations de la qualité de l'air sur l'année 2016, pour les émissions moyennes de NOx, et PM10. Sur les grands axes routiers de la métropole, les valeurs des seuils limites de l'Organisation Mondiale de la Santé sont dépassées. Le dépassement le plus important se situe au niveau de Lille Sud à la jonction de l'A1 et l'A25. Les concentrations de ces deux émissions relevées sur les centres urbains, notamment celui de Lille, *« restent sous la valeur limite mais sont néanmoins conséquents »*. [15]

En somme, proposer de nouvelles lignes de transport en commun performantes pour permettre une utilisation moindre de la voiture individuelle, c'est aussi prendre soin de la santé des populations.

Toujours est-il que pour atteindre ces objectifs, cela implique de convaincre celles et ceux qui aujourd'hui préfèrent avoir recours à la voiture, de changer leurs façons de se déplacer. Et convaincre celles et ceux qui utilisent déjà les transports en commun de continuer à les utiliser en facilitant leur quotidien. Sans oublier l'importance de coupler le développement des TC à celui des modes actifs. Pour cela, il est nécessaire de partir directement des besoins des personnes : pourquoi se déplace-t-on ? Quels sont les modes de déplacements pour arriver à destination ? Quelles sont les nouvelles structurations qui amélioreraient le quotidien ?

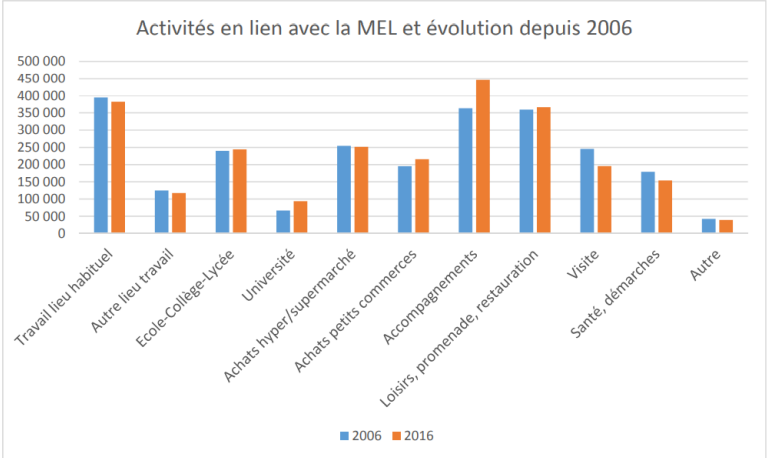
b) Répondre aux besoins des personnes amenées à se déplacer

Quelques données chiffrées sont présentes dans le dossier de concertation, concernant la répartition des modes de déplacement, où il apparaît que la voiture reste le mode de déplacement majoritaire. Nous regrettons l'absence d'une analyse plus fine des questions posées ci-dessus. Pourtant l'enquête de déplacements de la MEL datant de 2016 auquel le dossier fait référence apporte des éléments plus fins qu'il est pertinent d'approfondir.

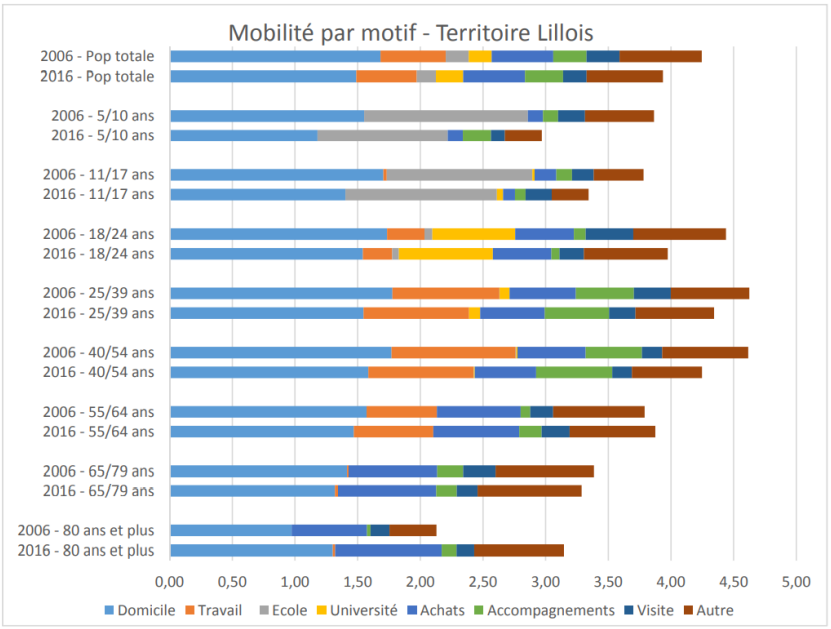
Quelles sont les raisons des déplacements ?

[13] Rapport d'étude Zone à Circulation Restreinte – Métropole Européenne de Lille – ATMO Hauts-de-France
[14] ibid
[15] ibid

Le graphique ci-contre indique le nombre de déplacements quotidiens en fonction des motifs des déplacements internes à la MEL. Le motif « accompagnements » est le plus fréquent, suivi du déplacement sur son lieu de travail habituel puis celui des loisirs, promenade, restauration. On se déplace également pour déposer ses enfants sur leurs lieux de scolarisation, pour faire ses courses mais aussi pour avoir accès à divers services publics. Soulignons aussi que l'université est un motif croissant entre 2006 et 2016, rappelant que la MEL est un territoire universitaire. L'enquête déplacement 2016 offre également une analyse lilloise, moins précise, mais qui permet de donner quelques indications.



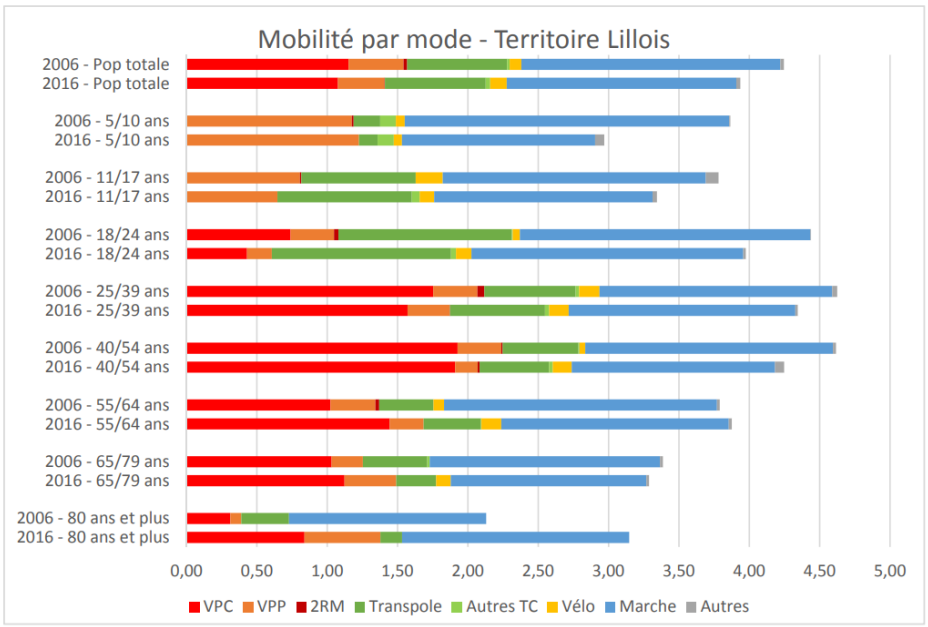
Document 9 - Extrait de l'enquête déplacements de la MEL (2016)



D'après le graphique ci-contre, le premier motif de déplacement sur le territoire lillois est celui d'atteindre le domicile. La suite varie selon les tranches d'âges. Les 18/24 ans vont majoritairement à l'université. Les 25-54 ans se rendent principalement sur leurs lieux de travail et la part du motif « accompagnements » s'accroit. Faire ses courses ou se rendre vers des lieux de loisirs (« autres ») est également un motif présent de manière plus ou moins homogène de 18 à 65 ans.

Document 10 - Extrait de l'enquête de déplacements de la MEL (2016)

Selon les motifs, comment se déplace-t-on ?



Document 11 - Extrait de l'enquête de déplacements de la MEL (2016)

L'enquête propose une vision lilloise du sujet. Le graphique ci-dessous souligne que les Lilloises et Lillois marchent et prennent la voiture, même si ces deux modes de déplacements majoritaires ont baissé par rapport à 2006 (excepté pour les 55/64 ans). On notera un recours accru à la voiture après 25 ans devenant le mode majoritaire de déplacement de 25 à 54 ans, même s'il convient de souligner que le territoire lillois détient le taux de motorisation le plus bas sur la Métropole, avec 381 voitures pour 1000 habitants. L'utilisation des transports en commun reste stable.

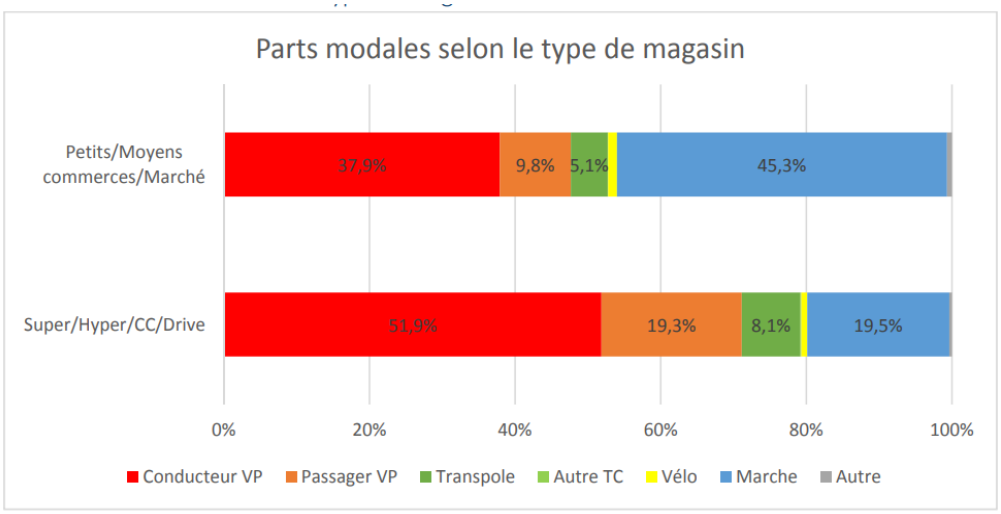
L'analyse au niveau métropolitain donne quelques indications supplémentaires. Au niveau de la MEL, comme le montre le document n°9 plus haut, le motif accompagnement est le plus fréquent. Décomposé, l'étude souligne qu'il se compose à 43% d'accompagnement des enfants à l'école maternelle/primaire, qui s'effectuent à 46% à pied et 45% en voiture.

Concernant le déplacement sur son lieu de travail, l'enquête de déplacements souligne que l'utilisation de la voiture reste amplement majoritaire sur le territoire métropolitain :

> *« Près de trois-quarts des personnes (73%) disposent et utilisent une voiture en tant que conducteur de manière exclusive pour se rendre sur le lieu de travail habituel, bien plus fréquemment quand il travaille à temps plein (75%) qu'à temps partiel (63%). (...)Un peu plus d'un actif sur vingt (5.5%) font le choix de ne pas utiliser une voiture pourtant disponible, et un actif sur cinq environ (bien plus fréquemment des actifs à temps partiel) n'a pas accès à une automobile pour se rendre sur son lieu de travail. »*[16]

Il est également indiqué que la part des abonnés aux transports en commun est surtout importante chez les étudiant-es tandis que seulement 10% des actifs (temps partiel ou temps plein) détiennent un abonnement.

Faire ses courses est également une raison majeure de se déplacer, pour lequel le mode de déplacement varie selon le type de commerces fréquentés. Il est à souligner que dans les deux cas de figures, la part modale des transports en commun reste faible.



Document 12 - Extrait de l'enquête de déplacements de la MEL (2016)

Parallèlement à la compréhension des besoins, il est également nécessaire de prendre en compte des problématiques que rencontrent dès aujourd'hui, les usagers actuels du réseau de transport public.

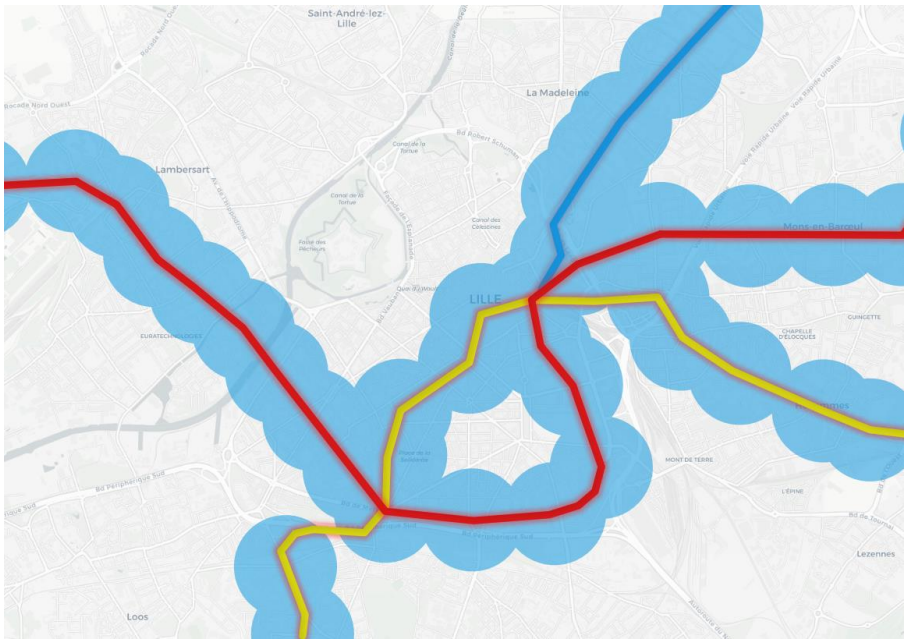
Les lignes de transports actuelles sont saturées et un impératif de désengorgement s'impose. Comme le souligne le dossier de concertation citoyenne sur le SDIT, les lignes de métro ne sont plus à la hauteur des niveaux de fréquentation actuels en constante augmentation. Rappelons que la gare Lille Flandres est la 15ème gare la plus fréquentée de France avec une affluence de 31,6 millions de personnes (voyageurs SNCF et non voyageurs) en 2019.[17] En moyenne, ce sont 59 000 voyageurs SNCF qui arrivent en gare Lille Flandres tous les jours.[18] Au niveau de l'Université Catholique, 16 000 personnes sont recensées quotidiennement.[19]

Conjointement au projet de l'allongement nécessaire des rames des métros lillois (malgré le retard important qui a été pris), il est clair que l'arrivée de nouvelles lignes performantes de transports en commun est une solution à cette saturation quotidienne.

[16] Enquête de déplacements de la MEL (2016)
[17] Fréquentation en gares — SNCF Open Data
[18] ibid
[19] Plan de déplacement de l'Université Catholique de Lille

Transformer le réseau actuel vers un réseau performant implique également de trouver des alternatives aux fréquentes ruptures de charges sur notre réseau qui enclavent certains quartiers. Lille Sud et le Faubourg de Béthune sont depuis trop longtemps coupés du reste de Lille et notamment de son centre par cette couture urbaine qu'est le périphérique. Rappelons que l'accès à un mode de transport en commun performant constitue une politique d'équité territoriale et sociale essentielle pour notre ville où 25% des ménages se trouvent en situation de pauvreté.[20]

De plus, des zones blanches existent à Lille, qui ne sont pas desservies par des transports en commun performants (c'est-à-dire en site propre avec une fréquence importante, ce qui correspond à Lille aux deux lignes de métro) à moins de 500 mètres. Le graphique ci-contre montre bien que la partie nord de Moulins l'ouest de Wazemmes, le Vieux-Lille, les parties nord et sud de Vauban en incluant le Faubourg de Béthune ne disposent pas d'une desserte satisfaisante.



Document 13 - Représentation du réseau structurant actuel (2 lignes de métro et ligne de tramway Lille – Roubaix-Tourcoing) et des DIVAT 500 mètres autour de chaque station. DIVAT = DIsques de Valorisation des Axes de Transports. Source : Lille Verte

Enfin, à l'heure où les prix de l'essence connaissent une hausse record et s'ajoutent à des frais d'entretien, offrir un réseau de TC performant, à même de concurrencer la voiture, est un projet profondément social. Ces nouvelles lignes de tramway et de BHNS doivent correspondre aux besoins pratiques mais aussi financiers des personnes qui seront amenées à les emprunter.

[20] Dossier complet – Commune de Lille (59350) | Insee

II – Des modalités de concertation préalables insatisfaisantes

Les éléments mis en avant dans cette première partie permettent aussi de souligner la faible teneur du dossier de concertation pour ce projet. Des données majeures demeurent absentes, insuffisantes voire même erronées, limitant la possibilité de se faire un avis éclairé sur le projet. Les exemples suivants se concentrent sur le tracé lillois, mais nous tenons à préciser que ces lacunes concernent l'ensemble des projets.

Exemples de données absentes :

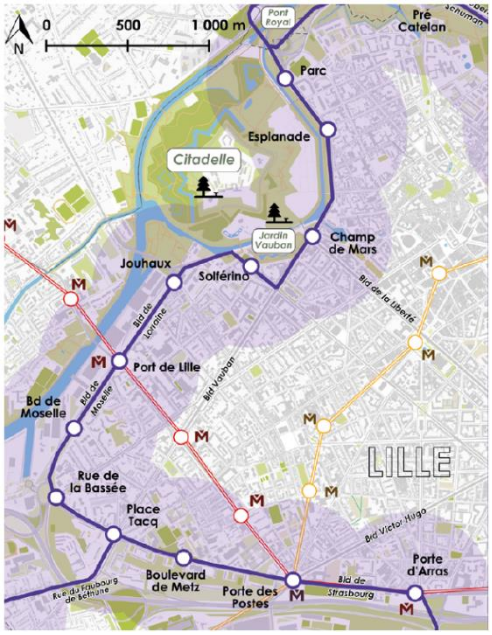
La page 48 du dossier de concertation fournit la méthode chronologique pour concevoir les projets proposés à la concertation en indiquant une avant-dernière étape comme « *Analyse approfondie des scénarios choisis selon différents critères techniques, d'insertion urbaine et financiers* ». L'absence d'explications détaillées sur ces critères nous apparaît faire clairement défaut à la bonne compréhension du projet puisque la MEL ne semble pas être en capacité d'expliquer les choix ayant amenés aux tracés présentés. Cette absence constitue une carence importante dans cette concertation préalable.

- Sur le phasage de la réalisation des différents projets : Le dossier de concertation précise uniquement des travaux de mi-2026 à fin 2030 et une mise en service progressive à partir de 2028. Quelle est la hiérarchie de la mise en service des lignes et quels sont les tronçons prioritaires ?
- Le passage du tramway par la Porte des postes est notamment lié au projet de construction d'une gare porte des postes. Si l'arrivée de la nouvelle cité administrative est mentionnée, le projet d'une gare n'est nullement évoquée et notamment l'estimation d'une date de mise en service.
- Absence de mention des études en cours menées par le conseil régional des Hauts-de-France sur le devenir de la ligne ferroviaire Lille-Comines.

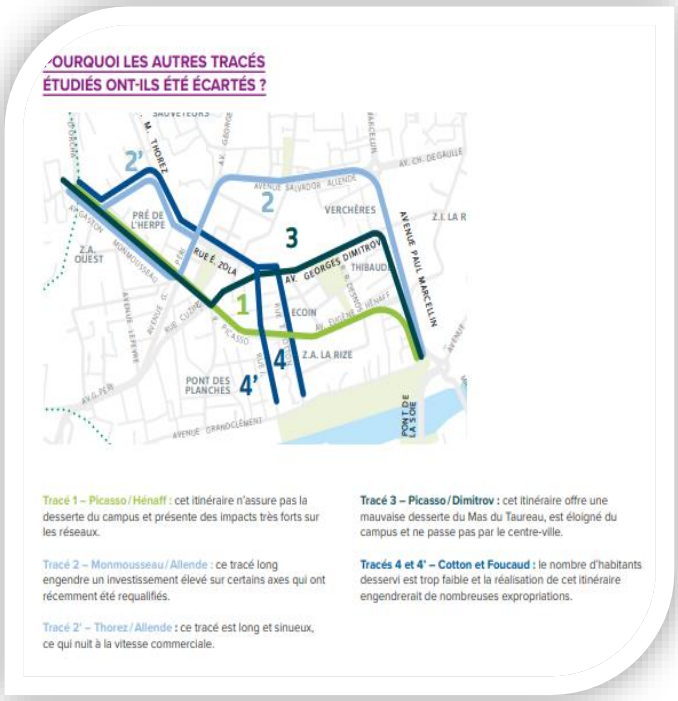
Ces manques ne permettent pas une compréhension des projets, de la justification des tracés et surtout une appréhension par la population, les acteurs locaux (projet implémentation d'entreprise ou d'acquisition immobilière) de l'évolution de l'offre de mobilité durable en cœur de métropole.

Exemple de données insuffisantes : Une analyse poussée des déplacements des métropolitains aurait dû avoir une place toute particulière et non une seule page pour plus d'1 millions d'habitant-es et quelques données sur le nombre d'emplois, de scolaires et d'habitants parsemées de manière inégales au travers des pages du projet. Pourquoi et comment se déplacent ces enfants, ces actifs, ces riverains ? Partir des besoins des usagers est une étape incontournable pour concevoir un réseau de transports en commun.

Exemple de données erronées : Il est indiqué que le secteur Lille Centre sera desservi, alors même que le tracé le contourne soigneusement, comme le montre la carte ci-dessous (extrait du dossier de concertation). La Ville de Lille est composée de 10 quartiers et non d'un centre qui ferait tout la surface de l'intra-muros. Tel que le projet est aujourd'hui présenté, le centre de Lille ne sera pas desservi par le tram et un dossier de concertation sincère ne peut pas présenter ce tronçon dans ces termes.



Document 14 : Extrait du dossier de la concertation préalable

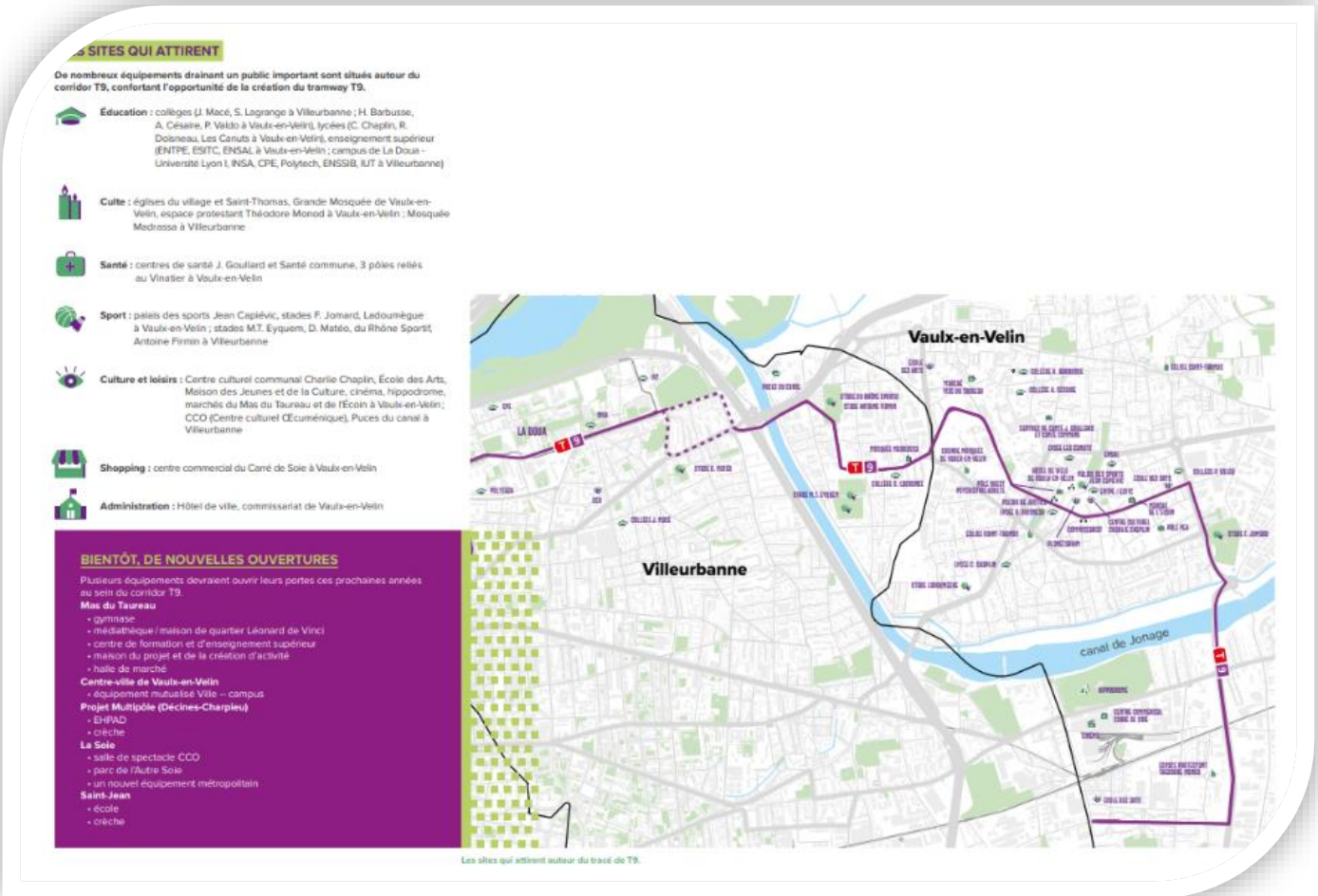


Document 15 - Extrait de la concertation préalable du SYTRAL autour de la future ligne de tram T9 à Villeurbanne.

À titre de comparaison, il est pertinent de prendre l'exemple de la Métropole de Lyon qui est également en phase de concertation préalable sur plusieurs projets de transport en commun dont des propositions de nouvelles lignes de tramway et de BHNS. La qualité de la concertation préalable tient également aux informations et données mises à disposition des citoyennes et citoyens.

À Lyon, chaque projet dispose de sa propre concertation préalable et d'un dossier conséquent d'au minimum 60 pages : ce qui permet d'offrir une analyse poussée du contexte en allant au-delà du simple dénombrement habitants/scolaires/actifs. Il est pris soin de préciser les lieux de vies qui seront desservis : les lieux de culture, de santé, d'administration, de sport, de commerces… Sont également détaillés les projets urbains à venir.

Les dossiers de concertation du SYTRAL retracent également les réflexions techniques, sociales, et urbaines ayant mené aux choix des tracés proposés (voir exemple ci-contre). Porter ces réflexions auprès des usagers nous semble essentiel. Sur le tracé du tramway Lille et sa couronne ainsi que sur le BHNS Lille- Villeneuve d'Ascq, ces explications sont absentes, alors que des interrogations fortes subsistent.



Document 16 - Extrait de la concertation préalable du SYTRAL autour de la future ligne de tram T9 à Villeurbanne.

Pourquoi le contournement de Lille a-t-il été préféré à un passage en centre-ville, pourtant recommandé par les études préalables depuis près de deux décennies ? Pourquoi ne pas desservir la gare de Lille Flandres ? D'où vient le besoin de relier l'Esplanade à la Mairie de Loos ? (il s'agit d'un exemple de trajet qui a été donné plusieurs fois lors des réunions et ateliers publics).

Dans sa contribution au SDIT, le groupe SRCP en 2018 écrivait que « les dernières réalisations de tramways en France n'ont pas toutes tenu leurs promesses ». Affirmation non argumentée mais qui malheureusement pourrait s'avérer exacte avec certains tracés Lillois soumis à la concertation préalable. Les tramways sont des moyens lourds et nécessite des flux importants : c'est pourquoi il faut desservir les zones denses et génératrices de flux.

Au regard de ces questions et des éléments de contextualisation et d'objectifs reprécisés dans la première partie de cette contribution, le groupe Lille Verte (12 élu.es du conseil municipal de Lille) formule 10 propositions.

III - Les propositions Lille Verte

1 - Tramway Lille et sa couronne

Proposition n°1 : Pour une boucle/variante vers le centre de Lille

Nous entendons parfaitement la nécessité de desservir le quartier de Lille Sud qui connaît effectivement des manques en matière de transport en commun et de connexion avec le reste de la ville. Nous soutenons également l'importance de développer le réseau de transport en commun sur les espaces urbains concernés par les projets de tel que le quartier Concorde au Faubourg de Béthune.

Desservir les habitantes et 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 un grand nombre de lieux de culture, de commerces, de services publics, d'administrations et d'établissements d'enseignement, quel intérêt à 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.
Ces ruptures de charges font précisément partie des facteurs qui découragent l'utilisation des transports en commun [21] : notre réseau en supporte déjà bien trop. En somme, les secteurs visés resteront privés encore et toujours, d'une liaison directe avec le centre-ville. L'unique tracé retenu ne parviendrait ni à assurer un objectif de d'équité territoriale et sociale, ni à convaincre un nombre suffisamment important d'automobilistes à basculer sur le transport collectif. Or les niveaux d'investissement l'exigent.

Cette proposition de boucle ne vient pas affecter le tracé de référence. Au contraire, notre proposition offre une véritable complémentarité entre le tracé principal et cette variante. Leur cohabitation est essentielle pour la performance de cette ligne de tramway. De l'ensemble des tracés proposés sur cette concertation préalable, Lille est la seule ville des tracés à ne pas disposer d'une variante ! Si l'on souhaite effectivement atteindre 100 000 voyages par jour sur cette ligne de tram, il est impératif de desservir les zones denses et génératrices de flux importants de la façon la plus efficace.

21 Frédéric Dobruszkes, Michel Hubert, François Laporte and Caroline Veiders, "Réorganisation d'un réseau de transport collectif urbain, ruptures de charge et mobilités éprouvantes à Bruxelles", *Articulo - Journal of Urban Research* [Online], 7 | 2011

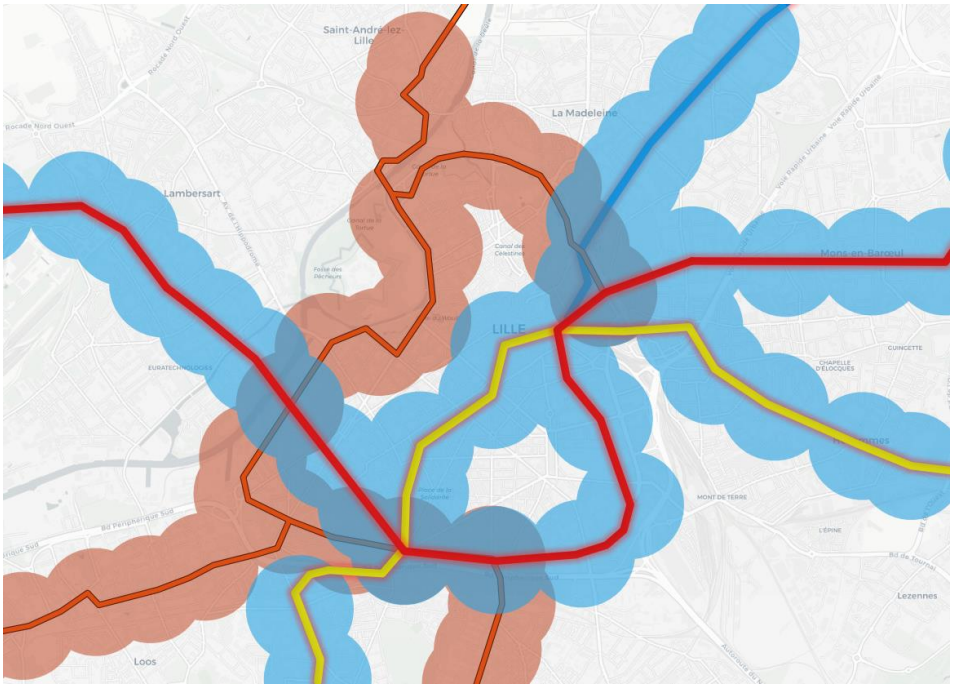
Cette proposition est au cœur des échanges depuis le 22 février, en présentiel et sur la plateforme de concertation, parce que son absence provoque une réelle incompréhension et pour cause : nous n'avons pas d'exemples de métropoles en France et en Europe qui se soient dotées de lignes de tramway évitant si soigneusement le centre, quand bien même ces dernières disposent déjà de lignes de métro. Toulouse, Lyon, Marseille ont fait le choix de miser sur la complémentarité de ces deux TC performants pour desservir l'ensemble de leurs quartiers et de les connecter au cœur de leurs villes.

Desservir le centre-ville, c'est aussi inciter les catégories sociales les plus aisées qui se rendent dans le centre-ville en voiture, à délaisser cette dernière et prendre les transports en commun. L'enquête sociale sur la mobilité des français de l'INSEE parue en début d'année 2022 indique que plus le revenu est important, plus l'on utilise l'automobile. [22] Diriger l'offre de transports en commun vers les personnes qui réalisent principalement ou uniquement leurs trajets en voiture est indispensable au regard de l'objectif de report modal affiché.

Proposition n°2 : Desservir les zones denses existantes et éloignées des stations de métro

Lors de notre état des lieux en première partie de contribution, nous avons mis en avant l'existence de zones denses et éloignées de transports en commun performants, c'est-à-dire le métro. Desservir ces zones blanches doit être une priorité. Ces zones concernent à la fois des quartiers populaires et des quartiers plus aisés, ce qui permet à la fois de répondre à l'objectif d'équité territoriale mais aussi de convaincre les classes les plus aisées de délaisser l'utilisation individuelle de leur véhicule pour une utilisation quotidienne des transports collectifs.

Cette proposition concerne en premier lieu la ligne Sud en provenance de Seclin – Wattignies via la rue du Faubourg d'Arras. Celle-ci doit être poursuivie vers la place de la République afin de permettre aux habitants de Seclin, Wattignies, Lille Sud et Moulins d'accéder au centre-ville directement, sans devoir effectuer un détour par Porte des Postes avec une correspondance. Cette ligne permettra également de desservir avantageusement les secteurs de Lille intra-muros actuellement délaissés par les transports en commun en site propre. C'est pour cela que nous proposons de passer par la rue d'Artois pour aller directement vers République. Une variant est possible via le boulevard Victor Hugo, place Lebas, boulevard de la Liberté. Le premier itinéraire a le mérite de laisser l'actuelle liane 1 continuer à rejoindre République facilement. Le second permettrait de desservir le parc Lebas et Saint-Sauveur.



Document 17 - Représentation des 2 lignes de métro, la ligne actuelle de tram (en bleu) et les lignes de tramways soumises à la concertation préalable (en orange) associées aux DIVAT (disque de 500 mètres de rayon)

Source : Lille Verte

22 Enquête nationale sur la mobilité des français : quelques enseignements de la nouvelle édition et évolutions récentes | Pour une mobilité durable et solidaire | Mathieu Chassignet | Les blogs d'Alternatives Économiques (alternatives-economiques.fr)

Le document 17 ci-dessus met en évidence une absence totale d'amélioration pour le secteur nord de Moulins/Est Wazemmes/Sud Lille centre. Cette zone représente une surface d'une soixantaine d'hectares, c'est à dire l'équivalent du tiers de la surface du quartier de Moulins soit environ 6000 habitants, des services publics, des emplois sans aucun gain offert par le projet soumis à concertation. Une offre de mobilité dégradée persiste entre le boulevard Vauban et la rue Nationale. Le campus principal des facultés de la Catho reste éloigné des arrêts et sans desserte vers le centre-ville.

Proposition n°3 : Passage du tram rue d'Isly et boulevard Vauban plutôt que le long de la Deûle

Le tracé ouest (boulevard de la Moselle et boulevard d'Alsace) 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 de Lille dont les terrains sont la propriété de VNF et concédés à la CCI Hauts de France jusqu'en 2038 ! L'emprise du tramway empiétant sur les terrains du port de Lille rend sa concrétisation bien incertaine.

Par ailleurs, en 2009, la communauté urbaine adoptait le principe des DIVAT (disques de valorisation des axes de transport), des cercles de 500 mètres de rayon (7 à 8 minutes à pied) autour d'une station de transports en commun dans lequel la ville devait être intense. Ce principe a été rappelé par le groupe politique SRCP dans sa contribution en 2018 lors des travaux du SDIT. Le tracé longeant la Deûle amène par conséquent à réduire la surface du disque de valorisation de moitié réduisant l'intérêt d'un TCSP sur cet axe.

Enfin, Lille verte rappelle l'utilité du port de Lille et la nécessité d'un maintien d'une fonction portuaire et ferroviaire pour une logistique durable dans le cœur de la métropole et ce d'autant plus dans la perspective du canal Seine Nord-Europe. Un tracé desservant le port fluvial permettrait de développer une offre logistique urbaine faisant appel au tramway. Le potentiel de tramway fret a fait en Ile de France l'objet d'une étude[23] et d'une expérimentation lors de la COP21 à Paris.[24] Néanmoins l'absence d'un tracé desservant le centre-ville réduit fortement l'intérêt d'une telle solution.

Pour ces raisons, et comme étudié depuis des années, le tronçon reliant la place Tacq et le croisement des boulevards Vauban et Liberté doit passer par la rue d'Isly et le boulevard Vauban. Seul ce tracé permet de desservir efficacement les 25 000 étudiants des établissements de la Catho, 4000 salariés et 30 000 visiteurs chaque année. Un service reliant la future gare à la porte des postes permettra une accessibilité directe pour les populations venant en TER sur la ligne Don-Béthune. Nous notons l'oubli page 97 du dossier de concertation de la mention des 25 000 étudiants du quartier Vauban.

Pour être efficace et permettre le rabattement des étudiants vers le métro, ce raccordement devra se faire à République vie le boulevard de la Liberté. Ensuite, deux options s'offrent à nous. Soit rejoindre directement le secteur gare par la Rue du Molinel, soit rejoindre Grand Palais via le boulevard de la Liberté et le Boulevard Louis 14, comme autrefois la liane 90. Rappelons qu'il s'agit pour la première proposition, du tracé actuel de la Liane 5, aujourd'hui saturée du fait de son succès.

Proposition n°4 : Desservir les deux gares

Le choix de ne pas desservir la gare Lille Flandres, 15ème gare de France en termes de fréquentation, qui voit arriver chaque jour 59000 personnes et qui 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 mètres minimum soit 4 à 5 minutes de marche), d'autant que cela implique un éloignement supplémentaire vers les destinations principales.

La faisabilité technique de cette desserte n'est plus à prouver puisqu'elle a fait l'objet de plusieurs études concluantes depuis près de 20 ans. La gare Lille Flandres doit donc être directement concernée par ce retour

23https://www.apur.org/sites/default/files/documents/APBROAPU534_0.pdf
24https://tramfret.com/

du tram à Lille. Nous proposons que cette desserte s'effectue d'un côté par notre proposition de variante Porte d'Arras <> République <> Lille Flandres et d'un autre par une boucle Pasteur > Lille Europe > Lille Flandres > Rue des Cannoniers > Boulevard Carnot > Lille Europe pour rejoindre ensuite Wambrechies par le tracé actuellement proposé.

Une liaison boulevard Carnot (avec un collège et un lycée) > Lille Flandres > Lille Europe / Grand Palais répondrait également à un important besoin au regard des événements accueillis par le Grand Palais. Une autre alternative pour résorber le coûteux franchissement envisagé pour les lignes de chemin de fer : conserver le tracé jusqu'à Lille Europe, liaison à la Gare Lille Flandres par le pont Le Corbusier puis desserte du Grand Palais via la rue de Tournai. Les villes qui ont fait revenir le tramway en ville l'ont fait passer devant leurs gares. En plus du cachet à la ville, cela donne un signal fort et une efficacité accrue dans les déplacements.

On retrouve ici la nécessité d'être performant au regard du nombre de voyageurs attendus. Vu le coût de l'opération, un tracé qui répond aux besoins est la condition sine qua non pour des trams fonctionnant à pleine capacité et pour un réel report modal.

Par ailleurs, nous avons été surpris lors de l'atelier relatif au BHNS du 17 mars 2022, de recevoir une carte indiquant un tracé de tramway desservant la gare de Lille Flandres, contrairement au document de concertation et à la réponse apportée à l'UVN. Outre le fait qu'il est perturbant de changer de tracés en cours de concertation préalable sans en informer le public, nous espérons qu'il s'agit d'une prise en compte des multiples demandes des participants de faire passer le tramway par la gare Lille Flandres.

Document 18 - Extrait du dossier transmis lors de l'atelier BHNS du 17/03/2021

Proposition 5 : exploiter en 3 ou 4 lignes pour éviter les correspondances.

Les propositions de Lille Verte visent à offrir un maximum d'interconnexions au réseau de métro et entre les lignes de tram. C'est un gage d'efficacité. Mais pour renforcer le confort et le gain de temps, afin d'être compétitif vis à vis de la voiture, il faut permettre aux usagers un maximum de trajets sans rupture de charge. Aussi, Lille Verte propose de au minimum les lignes et d'offrir un service simple et direct :

Tram A : Haubourdin – Seclin via Porte des Postes.

Tram B : Haubourdin – Grand Palais via Vauban/République (attesté par saturation actuelle de la Liane 5)

Porte des postes – Gare Lille Europe Terminus

Tram C : Seclin – Wambrechies via République / Esplanade

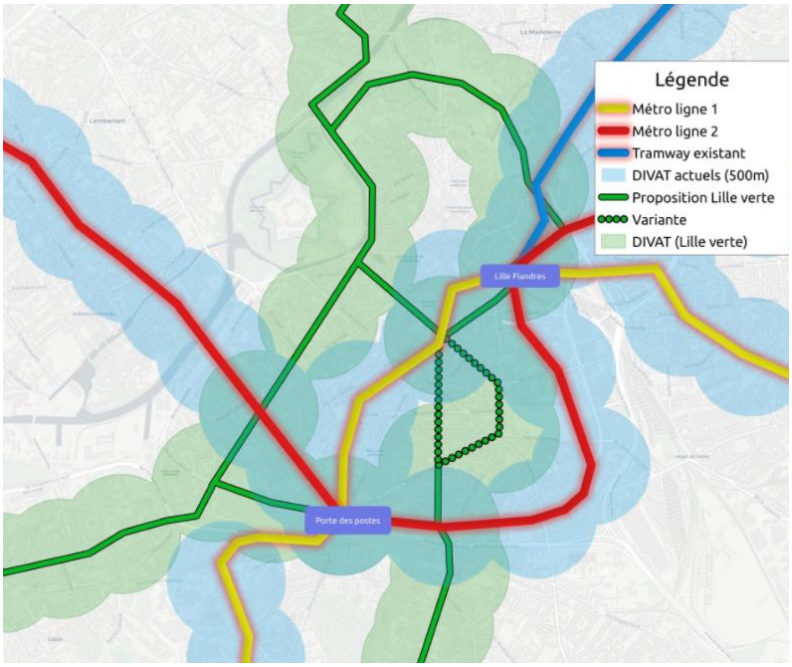
Tram D : Wambrechies – Grand Palais via les Gares

- Porte d'Arras : métro 2 – tram A et C
- Porte des Postes : métros 1 et 2 – tram A
- Porte de Béthune : trams A et B
- Cormontaigne : métro 2 – tram B
- Citadelle : trams B et C

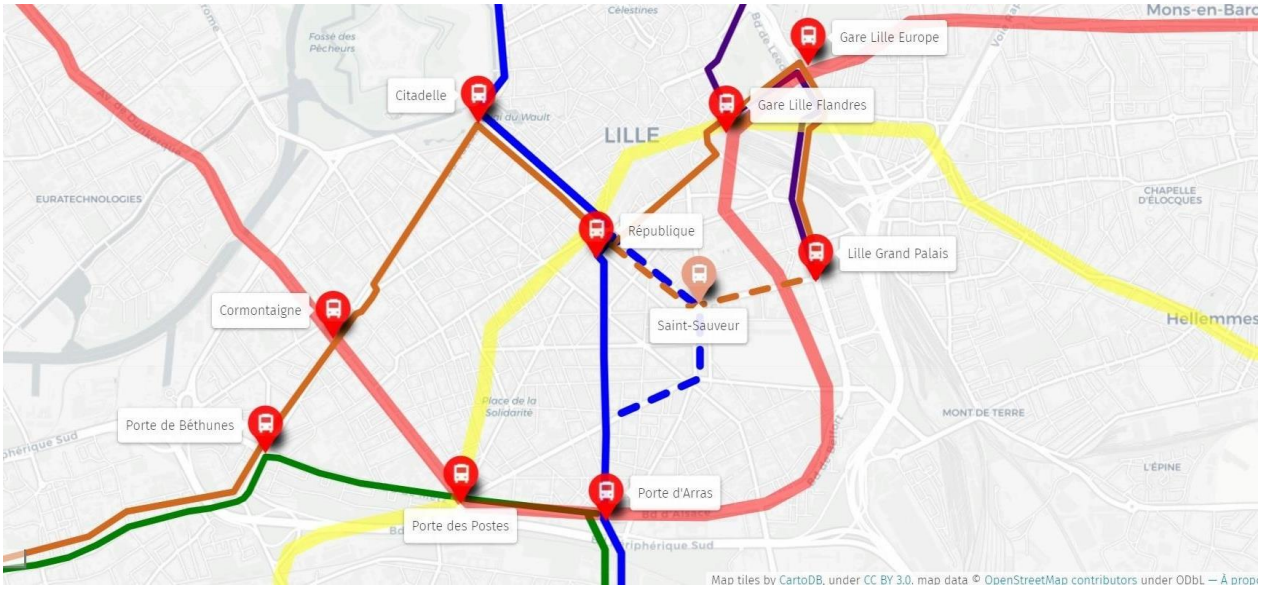
- République : métro 1 - trams B et C
- Gare Lille Flandres : métros 1 et 2 – trams B et D
- Gare Lille Europe : métros 2 – tram B et D
- Grand Palais : trams B et D

Si les variantes passant par la place Lebas sont choisies, une interconnexion supplémentaire se crée Porte de Paris entre les trams B et C.

Au regard de ces 5 premières propositions, nous transmettons ci-dessous deux cartes synthétisants nos souhaits de modifications de tracé. Plusieurs tracés sont possibles pour mettre en œuvre ces propositions, comme le montre les cartes ci-dessous, tout en respectant les besoins des populations et usagers. Le choix d'un de ces tracés repose sur la conduite d'une étude de faisabilité technique. Précisons tout de même que le premier COPIL du SDIT indiquait qu'il n'y avait pas d'enjeux de faisabilité technique sur le centre urbain de Lille qui dispose d'axes de mobilité qui vont de soi, tels que le boulevard Victor Hugo et le boulevard de la Liberté.



Document 19 - Représentation de la synthèse des propositions de Lille verte et de l'accessibilité associée. Source : Lille Verte



Document 20 - Représentation de la synthèse des propositions de Lille Verte avec les possibilités d'intermodalité ainsi que la possibilité d'une variante vers Lille Grand Palais.

Proposition n°6 : Un aménagement de l'espace public pour accueillir le tramway mais aussi les modes actifs

L'insertion d'un tramway implique un réaménagement inévitable de l'espace public. Le dossier de concertation l'indique : ce réaménagement est une opportunité pour renforcer les projets de mobilités douces ainsi que ceux de renforcement des espaces verts, dont Lille est mal dotée : 14m^2 d'espaces verts par habitants, lorsque la moyenne des 50 plus grandes villes de France est de 48m^2.25 Notons également que le tramway est aussi un outil d'apaisement de l'espace public du fait de ces voies dégagées, aplanies et vides lorsque le tramway n'y circule pas.

L'objectif d'un report modal de la voiture vers des modes des déplacements moins polluants, se réalise également par la réalisation parallèle de nouveaux aménagements pour les modes actifs, rendu possible par la transformation des espaces urbains induite par la mise en œuvre de ces lignes de transports en communs. Il est regrettable que le dossier n'indique pas d'objectif chiffré de part du tracé du tramway qui serait accompagné d'aménagements cyclables (pistes cyclables et offres de stationnements vélo) et de cheminements piétons. Cela est possible puisque les pages 40 à 45 indiquent ce qui est faisable en fonction de la largeur des rues concernées. Cette indication est systématique sur les dossiers de concertation lyonnais.

Si l'on reprend les propositions de boucles que nous avons formulées, les axes Victor Hugo, Liberté, Vauban, sont de formidables espaces pour faire cohabiter de manière sécurisés l'ensemble des usagers. Sur d'autres portions de la boucle telle que la rue du Molinel, certains espaces dédiés à l'automobile (voies de circulation et stationnement) devront effectivement être supprimées. Ce choix est celui d'une ville qui respecte ses objectifs climatiques, et qui prend soin de la santé de ces habitant-es.

Proposition n°7 : Le passage du tram sur le boulevard Schuman implique le passage de 2x2 voies à 1x2 voies.

En ayant toujours en tête cet objectif de réduire la part modale de la voiture et sa place dans notre espace urbain, il serait incohérent de faire passer le tram sur le boulevard Schuman sans réduire le nombre de voies dédiées à la voiture (passage de 2 fois 2 voies à 2 fois 1 voie) avec une réduction de la vitesse à 50 km/h sur ce boulevard.

A titre d'exemple, l'A186 (entre Romainville et Montreuil) est actuellement en passe d'être définitivement fermée afin d'accueillir le prolongement du tramway T1. 13 000 véhicules y passaient par jour. Afin d'être en phase avec les enjeux climatiques et sanitaires, le choix a été fait de favoriser les transports en commun ainsi que les modes doux et les espaces verts, comme le montre l'image prévisionnelle ci-dessous. L'amélioration de la qualité de vie des riverains en sera considérablement améliorée et nous faisons le vœu que ce choix soit également celui qui soit fait pour le boulevard Schuman à Lille.

Document 21 - Projection de la requalification de l'A186 avec passage

Document 22 - Proposition requalification bd Schuman - programme Lille verte 2020

25 http://www.observatoirevillesvertes.fr/wp-content/uploads/2017/04/infographie-A4-Palmar%C3%A8s-des-villes-vertes-2017.pdf

2 - BHNS Lille – Villeneuve d'Ascq

Proposition n°8 : Reconnaître qu'il ne s'agit pas d'un BHNS

Nous sommes favorables au passage d'un BHNS dans notre ville. Seulement, de nouveau, ce n'est pas un BHNS qui nous est proposé aujourd'hui.

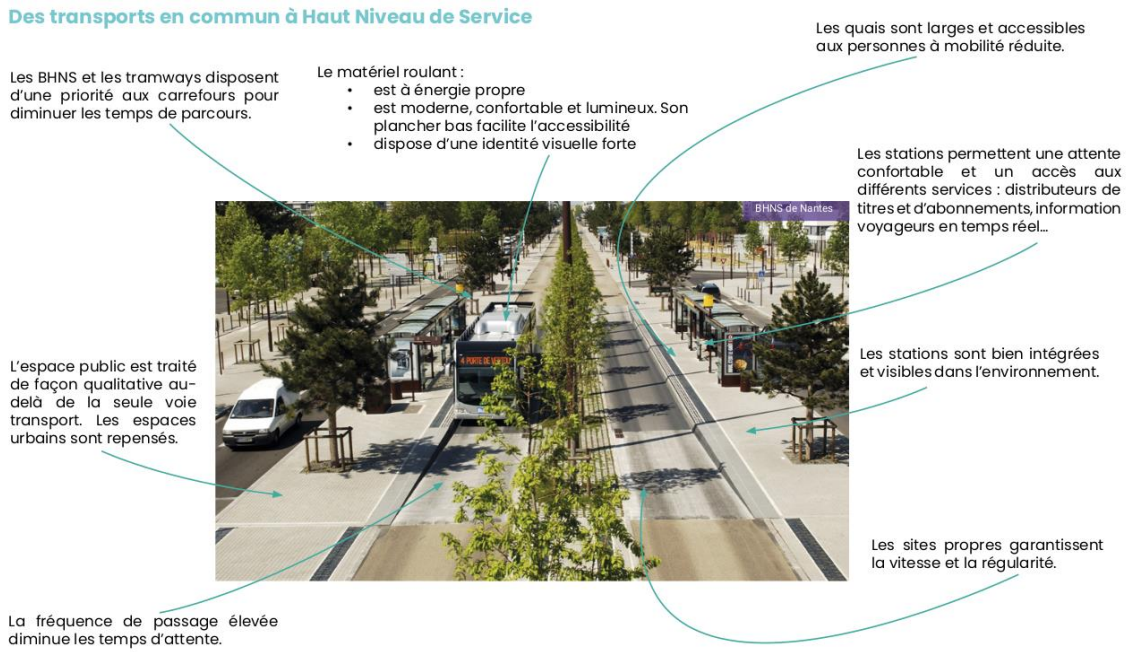
Tout d'abord parce que la nécessité d'un site propre sur au moins 70% du tracé (seuil permettant de considérer la ligne comme BHNS) ne pourra pas être assurée. Plusieurs exemples à l'appui :

- Sur le pont de Tournai : la cohabitation voitures/vélo/bus est déjà aujourd'hui compliquée, en témoigne les réguliers embouteillages mais aussi plusieurs accidents récents aux conséquences dramatiques. Le passage en site propre est impossible à concevoir puisqu'aucune construction visant à élargie le pont n'est prévue. Le pont de Tournai doit par ailleurs faire l'objet d'un réaménagement cyclable sécurisé.
- Sur la rue de Turenne : un aménagement cyclable doit être mis en œuvre prochainement, ce qui nous questionne sur la faisabilité d'y ajouter une voie dédiée pour le BHNS.
- Sur l'avenue de Dunkerque : il faudrait supprimer un sens de circulation automobile pour accueillir la circulation d'un BHNS.
- Sur l'avenue de Bretagne : dédier deux voies aux bus reviendrait à supprimer les deux voies dédiées à l'automobile. Ce qui nous parait peu défendable au regard du caractère très résidentiel de l'avenue.

Le projet soumis à la concertation comporte à l'est comme à l'ouest de nombreux points noirs. Sans choix réellement affirmés de partage de l'espace public au bénéfice des transports en commun (non présenté dans le document de concertation), le SDIT ne proposera qu'une ligne de bus à la fiabilité aléatoire et à la vitesse commerciale proche de la ligne 18 (12 km/h).

La vitesse commerciale d'un BHNS est d'environ 20 km/h (Nantes 21 km/h, Metz 20 km/h, Rouen 19 km/h) car ce type de ligne comporte peu d'aléas. Les aménagements liés à la transformation de la ligne 12 en liane 5 n'a permis de porter la vitesse commerciale que de 13 à 15 km/h en raison d'aménagements à minima. La vitesse annoncée de 18 km/h pour le BHNS proposé dans la SDIT ne pourra être atteinte sans la mise en site propre sur au moins 70 % du tracé.

Les photos illustrant le principe de BHNS dans le dossier de concertation (voir page 35 et p39) ne correspondent pas aux projets soumis à la concertation préalable et par conséquent biaisent la représentation que le citoyen pourrait avoir.



Document 23 - Extrait dossier de concertation préalable page 33

En matière de financement, le document n°1 de notre contribution relève qu'un BHNS nécessite 10M€ d'investissement par km. Le dossier de concertation indique lui-même en page 31 que « *Le BHNS exige des travaux d'infrastructure plus souples, et présente ainsi un coût d'investissement moindre, de l'ordre de 6 à 10 millions € par km* ». La ligne de BHNS Lille-Villeneuve d'Ascq vise 16,5km de tracé pour un investissement d'infrastructure de 74 millions d'€tel que l'indique le tableau ci-dessous, soit moins de 5 millions d'€/km. Cet investissement correspond à celui nécessaire pour une LIANES et non un BHNS.

En millions d'€ HT (conditions économiques avril 2021)	Tramway Pôle Roubaix Tourcoing	Tramway Pôle Lille et sa couronne	BHNS Lille - Villeneuve d'Ascq	BHNS Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Barœul
Etudes / Infrastructures/ Systèmes	474	698	74	48
Matériel roulant	86	152	11	7
Total	560	850	85	55

Document 24 - Extrait du dossier de concertation préalable sur les nouvelles lignes de TC de la MEL

A titre de comparaison, le BHNS lyonnais Part-Dieu <> Sept Chemins actuellement en cours de concertation préalable prévoit un investissement à hauteur de 120M€ pour 7km soit 17M€/km. Au regard de ces éléments, le financement prévu pour cette ligne BHNS n'est pas suffisant pour atteindre un haut niveau de service.

En outre, la fréquence annoncée est de 10 minutes en heures de pointe, en deçà des ambitions les plus hautes dans d'autres villes françaises (entre 3 et 6 minutes). La ligne 18 fait actuellement le trajet Lille-Villeneuve d'Ascq avec une fréquence de passage entre 10 et 15 minutes.

B 18 Direction Villeneuve d'Ascq Hôtel de V

Du lundi au vendredi en période scolaire

LOMME ANATOLE FRANCE	05:30	06:00	06:16	06:34	06:46	07:00	07:14	07:24	07:37	07:47	08:00	08:15	08:31
EURATECHNOLOGIES	05:34	06:04	06:20	06:38	06:50	07:05	07:19	07:30	07:43	07:53	08:06	08:21	08:37
BAYART	05:36	06:06	06:22	06:40	06:52	07:07	07:22	07:32	07:46	07:56	08:09	08:24	08:39
HENRI REGNAULT	05:38	06:08	06:25	06:43	06:55	07:10	07:25	07:36	07:50	08:00	08:13	08:28	08:43
PLACE CATINAT	05:42	06:12	06:29	06:47	06:59	07:15	07:30	07:42	07:56	08:06	08:19	08:34	08:49
UNIVERSITE CATHOLIQUE	05:45	06:15	06:32	06:50	07:02	07:18	07:33	07:45	07:59	08:09	08:22	08:37	08:52
SACRE COEUR	05:47	06:17	06:34	06:52	07:05	07:21	07:36	07:49	08:03	08:13	08:26	08:41	08:56
REPUBLIQUE BEAUX ARTS	05:50	06:20	06:37	06:56	07:09	07:25	07:41	07:54	08:08	08:18	08:31	08:46	09:01
LILLE GRAND PALAIS	05:54	06:24	06:41	07:00	07:13	07:29	07:46	08:00	08:15	08:25	08:38	08:52	09:07
G.LYON	05:57	06:27	06:44	07:04	07:17	07:33	07:50	08:04	08:19	08:29	08:42	08:56	09:11
LILLE MONT DE TERRE	05:59	06:30	06:47	07:07	07:20	07:36	07:53	08:07	08:23	08:34	08:47	09:01	09:15
ZI HELLU - EPINE	06:02	06:33	06:50	07:10	07:23	07:39	07:57	08:11	08:27	08:38	08:51	09:05	09:19
LEZENNES MAIRIE	06:06	06:37	06:54	07:14	07:27	07:44	08:02	08:16	08:32	08:43	08:56	09:10	09:23
V. D'ASCQ HOTEL DE VILLE	06:13	06:45	07:02	07:22	07:35	07:52	08:10	08:24	08:40	08:51	09:04	09:18	09:31

Document 25 - Extrait fiche horaire ligne 18

Proposition n°9 : Desservir le cœur du quartier du Marais (Lomme)

Le quartier du Marais à Lomme connait un manque considérable d'accès aux transports en communs performants. Puisqu'Euratechnologie se trouve être le terminus du BHNS (une nouveauté par rapport au SDIT), il serait pertinent de desservir le cœur du quartier du Marais afin d'améliorer le quotidien de ces habitant-es.

Proposition n°10 : Intégrer la question de la desserte du vieux-Lille lors de la consultation sur l'avenue du Peuple Belge pour apporter une solution à la dernière zone blanche lilloise non résorbée.

VILLE DE
LOOS

Commission Nationale du Débat Public
244 boulevard Saint – Germain
75007 PARIS

Direction des Services Techniques
Nos Réf. : FD/VD
Dossier suivi par : Frédéric Defresne
☎ 03 20 10 40 38

Le 01 avril 2022

Objet : Contribution à la concertation préalable relative aux nouvelles lignes de tramway et de bus à haut niveau de service.

\\Srvfiles\services\ServTech\1technic\Courriers divers/2022/R. contribution concertation ligne tramway et bus – bacholle ruysschaert doc/

A l'attention de Monsieur Christophe BACHOLLE et Monsieur Jean-Claude RUYSSCHAERT

Messieurs,

Je vous écris dans le cadre de la concertation préalable relative aux nouvelles lignes de tramway et de bus à haut niveau de service, prévues par le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport de la Métropole Européenne de Lille, en cours du 21 février au 5 avril 2022.

Je vous remercie en premier lieu ainsi que la MEL pour la bonne organisation de cette concertation et la qualité des échanges qui ont pu être menés.

Je n'ai pu proposer au vote du Conseil Municipal de délibération relative à cette concertation, celui-ci ne s'étant pas réuni durant cette période, mais il me parait néanmoins indispensable de vous transmettre la contribution de la Ville de Loos sur le sujet, ce que je fais par le présent courrier.

J'ai bien entendu que la concertation préalable porte uniquement sur la pertinence des lignes proposées et sur leurs tracés et ne concerne ni la modification des plans de circulations, autrement qu'en première approche, ni la reconstitution de l'offre de stationnement, ni les détails d'insertion urbaine, qui feront l'objet d'échanges ultérieurs.

Je vous confirme que l'équipe municipale se prononce en faveur de la mise en place d'une ligne de tramway sur le pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing, du développement d'une offre de bus à haut niveau de service avec deux nouvelles lignes entre Villeneuve d'Ascq et Marcq-en-Barœul et entre Villeneuve d'Ascq et Lille et de la mise en place d'une ligne de tramway sur le pôle de Lille et de sa couronne.

Pour ce qui est de cette dernière ligne, traversant le territoire Loossois et concernant ses habitants pour sa branche EST, notre équipe municipale émet le souhait :

- Que soit retenue la variante de tracé qui permettrait d'envisager un parking relais au niveau de la N41, afin d'une part de favoriser l'intermodalité pour les habitants des Weppes et d'autre part de limiter la circulation et le stationnement pendulaires dans nos villes du fait de l'arrivée du tramway.

- Que soit retenue la variante qui permet un accès direct du tramway à la Porte des Postes, l'idéal tel qu'exprimé au cours de l'atelier de concertation du 30 mars 2022 étant un tram à deux branches qui se diviserait au niveau de la place Tacq, une branche se dirigeant vers la porte des Postes, et l'autre vers les gares.
- Que quelles que soient les variantes de tracé et d'exploitation retenues, l'idée directrice reste, pour que ce mode de transport recueille l'adhésion d'un maximum d'habitants, que le tracé et le maillage du tramway avec les autres modes de déplacement lourds en site propre permettent aux Loossois de se rendre en tout point de Lille et d'une manière plus générale de la métropole sans avoir à effectuer plus d'un changement de mode de transport (rupture de charge).

Je vous prie d'agréer, Messieurs, mes salutations fidèlement dévouées.

MAIRIE DE LOOS (NORD)

Anne VOITURIEZ,
Maire de LOOS

Lys-lez-Lannoy
www.lyslezlannoy.fr

31, rue Jean-Baptiste Lebas B.P.7
59451 LYS-LEZ-LANNOY Cedex
Tél. 03 20 75 27 07 – Fax 03 20 80 18 89
contact@mairie-lyslezlannoy.com
www.lyslezlannoy.fr

KSIT
logiciel
+ DGS

Secrétariat du Maire
✆ 03 20 75 27 07 poste 102

Lys lez lannoy, le 20/04/2022

MEL
A L'attention de M CASTELAIN
Président,
2, boulevard des cités Unies
59040 Lille

26/04/2022
A22-019157

Réfs : VV 2022/01
Objet : Motion sur le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport

Monsieur le Président,

Je vous prie de vouloir trouver ci-joint la motion sur le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport votée à l'unanimité lors du conseil municipal du 06 avril 2022.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes respectueuses salutations.

Bien Cordialement,

Charles-Alexandre PROKOPOWICZ
Le Maire

Lys-lez-Lannoy
www.lyslezlannoy.fr

31, rue Jean-Baptiste Lebas B.P.7
59451 LYS-LEZ-LANNOY Cedex
Tél. 03 20 75 27 07 – Fax 03 20 80 18 89
contact@mairie-lyslezlannoy.com
www.lyslezlannoy.fr

26/04/2022
A22-019157

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

DU CONSEIL MUNICIPAL

DU 06 AVRIL 2022

L'an deux mille vingt-deux, le six avril, à dix-neuf heures, en application des articles L. 2121-7 et L. 2122-8 du Code Général des Collectivités Territoriales, le Conseil Municipal, dûment convoqué, s'est réuni au lieu ordinaire de ses séances.

Date de convocation : le 30 mars 2022
Date d'affichage/publication : le 30 mars 2022

Nombre de conseillers municipaux en exercice : 33
Nombre de pouvoirs : 2
Absent : 0

Présents - Monsieur Charles-Alexandre PROKOPOWICZ, Maire ; Monsieur Christophe HANCQ, Madame Agnès LE LANNIC, Monsieur Konrad WALLERAND, Monsieur François MORTIER, Madame Nathalie PASTORE-TOP, Monsieur Thierry LEMANT, Madame Marie-France SEYS, Monsieur Philippe DE BRUILLE adjoints au maire ; Madame Irène FERENC, Monsieur Jean-Claude GAVRAIN, Madame Pascale DE METS, Madame Manuella DE FREITAS, Madame Marie-Christine PROKOPOWICZ, Madame Valérie SELOSSE, Madame Técla MENAGER, Monsieur Nicolas LEDRUE, Monsieur Marco GIGANTE, Madame Julie QUEVA, Monsieur François DESBOUVRIES, Monsieur Gilbert AMBLOT, Monsieur Francis PILLOIS, Madame Séverine RASSON, Monsieur Amaury METGY, Madame Maryse LEGROS, Monsieur Gaëtan JEANNE, Monsieur Francis MENAGER, Madame Mélanie VANHOVE, Monsieur Francis LANDREZ, Madame Janine DESMULLIEZ, Monsieur Fréderic PAUWELS conseillers municipaux.

Absents ayant donné pouvoir : Madame Zohra EL BASRI, Madame Claude PRINCE.

Secrétaire de séance : Madame Julie QUEVA

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Lille dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

* * *

Imprimé sur papier respectant les normes environnementales

Vœux et *Motions (9.4)*

Vœu proposé par la Majorité Municipale de la Ville de Lys-lez-Lannoy concernant le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT)

A la suite de l'adoption en 2019 du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) du Conseil Métropolitain, plusieurs études ont été menées par la Métropole. Différentes réunions de concertation citoyenne ont été organisées par notre Etablissement Public de Coopération Intercommunale.

Dans le schéma soumis à la concertation, la ville de Lys-lez-Lannoy n'est pas concernée par la création d'une ligne de Tramway ni même une ligne de Bus à Haut Niveau de Service. Cependant, la Municipalité veut apporter les informations et propositions suivantes :

1. La ligne entre Neuville-en-Ferrain et Hem est nécessaire et permettra aux quartiers prioritaires de Lys-lez-Lannoy d'avoir un moyen de transport en commun en site propre. A ce propos, une branche devrait aboutir sur le Site Stein ce qui permettrait d'y relier le centre-ville de Lys et de Lannoy (secteurs les plus denses de la Métropole Européenne de Lille (moyenne MEL : 1 748 hab./km2 ville de Lannoy : 10 106Hab./km2 et Ville de Lys : 4 185hab/km2).

2. Cette création de Ligne de tramway doit avoir pour conséquence de créer une liaison pérenne et régulière vers le pôle de Villeneuve d'Ascq avec une connexion directe à une station de Métro (par exemple 4 cantons, Pont de bois ou Les Près) ainsi que la Belgique.

3. Un nouveau schéma de lignes de bus doit être créé avec une adaptation des horaires afin de faciliter la vie des usagers et des riverains.

Cette motion sera adressée au Président de la Métropole et au vice-Président en charge des Transports

Le Conseil,
Ouï cet exposé,
Adopte les conclusions du rapport,
A l'unanimité

En séance, les jour, mois et an susdits.

Pour Extrait Certifié Conforme

Charles-Alexandre PROKOPOWICZ

le Maire

VILLE de LYS-LEZ-LANNOY (Nord) MAIRIE

CM du 06.04.2022 – délibération n°2022.47

Envoyé en préfecture le 01/04/2022
Reçu en préfecture le 01/04/2022
Affiché le
ID : 059-215903865-20220328-202212-DE

COMMUNE DE MARQUETTE-lez-LILLE

CONSEIL MUNICIPAL : Extrait du Registre des Délibérations

Dossier n°2022/1/2

L'an deux mille vingt-deux, le 28 Mars à 19 heures, le Conseil Municipal de la Commune de Marquette-lez-Lille s'est réuni en séance ordinaire, sous la présidence de Monsieur Dominique LEGRAND, Maire de la Commune, au lieu habituel des séances, après convocation légale adressée le 22 Mars 2022, et affichage de cette dernière ledit jour.

Nombre de Conseillers en exercice : 33

Etaient présents :

Mr LEGRAND Dominique, Maire

Mr BEADES, Mme DEPRICK, Mr DUTHOIT, Mme LELIEVRE, Mme ABOUCAYA, Mr MIMOUN Adjoints,

Mme GUILBERT, Mme CROQUETTE, Mr CAILLAUX, Mme VERFAILLIE, Mme AVINEE, Mme DERISQUEBOURG, Mr GRUSON, Mr DASSONNEVILLE, Mr HUBO, Mr ANDRAL, Mme LAURENT, Mr LEGRAND J, Mr MAHIEUX, Mme ALLOUCHERY, Mr SARNIRAND, Mr DUMORTIER, Mr PHILIPS, Mme MEHDDEB, Mr AUGEM, Mr DELERIVE, Mme EROUART, Conseillers Municipaux

Etaient absents avec pouvoir :

Mr MATHIEU pouvoir à Mr LEGRAND Dominique
Mme DENYS pouvoir à Mme DEPRICK
Mme POULLIE pouvoir à Mme VERFAILLIE
Mme VICO pouvoir à Mr SARNIRAND

Etait absente sans pouvoir :

Mme SCHERPEREEL

Mme MEHDDEB est élue Secrétaire de Séance

Envoyé en préfecture le 01/04/2022
Reçu en préfecture le 01/04/2022
Affiché le
ID : 059-215903865-20220328-202212-DE

COMMUNE DE MARQUETTE-LEZ-LILLE
CONSEIL MUNICIPAL
EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
Séance du 28 Mars 2022

Délibération n°2022/1/2

OBJET : CONCERTATION PRÉALABLE DU SDIT : NOUVELLES LIGNES DE TRANSPORT CONTRIBUTION COMMUNE DES VILLES DE MARQUETTE-LEZ-LILLE, LA MADELEINE, SAINT ANDRÉ-LEZ-LILLE ET WAMBRECHIES

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment l'article L.2121-29 ;Vu le Code de l'Urbanisme, notamment les articles L.103-2 et suivants ;
Vu le Code l'Environnement, notamment les articles L.120-1 et L.121-1-A ;
Vu la délibération n°19 C 0312 du Conseil Métropolitain du 28 juin 2019 adoptant le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) à l'horizon 2035 ;
Vu la délibération du Conseil Métropolitain du 13 décembre 2019 relative à une démarche d'élaboration d'une vision pour le développement des Bords de Deûle d'ici à 2040 ;
Vu la délibération 2019/5/79 du Conseil Municipal du 16 décembre 2019 relative à l'avis du Conseil Municipal sur la stratégie métropolitaine pour les Bords de Deûle d'ici à 2040 ;
Vu la délibération n°21 C 0596 du Conseil Métropolitain du 17 décembre 2021 relative aux modalités de concertation préalable sur le projet de ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Villeneuve d'Ascq et Marcq-en-Barœul (Liaison H du SDIT) ;
Vu la délibération n°21 C 0597 du Conseil Métropolitain du 17 décembre 2021 relative aux modalités de concertation préalable sur le projet de ligne de tramway sur le pôle de Lille et de sa couronne ;

Considérant qu'à l'issue d'une concertation, par délibération n°19 C 0312, le 28 juin 2019, le Conseil Métropolitain a adopté une stratégie métropolitaine en terme de transports collectifs à l'horizon 2035 sous la forme d'un Schéma Directeur des Infrastructures de Transports ;

Considérant que dans le cadre du SDIT, du 21 février 2022 au mardi 5 avril 2022, la MEL organise une concertation préalable pour recueillir l'avis des Métropolitains sur quatre projetsde nouvelles lignes de transport dont la mise en service échelonnée interviendrait de mi- 2028 à 2030.

- le tramway du pôle de Lille et de sa couronne,
- le tramway sur le pôle de Roubaix-Tourcoing,
- la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Villeneuve-d'Ascq et Lille,
- la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Villeneuve-d'Ascq et Marcq-en-Barœul ;

Considérant que, parallèlement à l'organisation de réunions publiques et d'ateliers d'échanges (sur inscription sur le lien suivant : https://participation.lillemetropole.fr), les Métropolitains sont ainsi invités à faire part de leurs observations sur les registres mis à disposition dans les communes concernées, à la MEL ainsi que sur le site internet de la MEL

Considérant que la Métropole Européenne de Lille sollicite également l'avis des communes concernées sur le dossier soumis à la concertation (comprenant des variantes pour certains tracés) ;

Considérant que les Villes de La Madeleine, Marquette-Lez-Lille, Saint-André-Lez-Lille et Wambrechies souhaitent apporter une contribution commune à cette concertation pour les projets de transport sur leur territoire, à savoir le tramway du pôle de Lille et de sa couronne (axe Nord et secteurs Lille centre et gare) et la ligne de BHNS Villeneuve-d'Ascq - Marcq-en-Barœul ;
Considérant l'axe Nord du projet de tramway du pôle de Lille et de sa couronne qui desservira avec une fréquence de 6 minutes en pointe les communes de Saint-André-Lez-Lille,

Envoyé en préfecture le 01/04/2022
Reçu en préfecture le 01/04/2022
Affiché le
ID : 059-215903865-20220328-202212-DE

Marquette-Lez-Lille à l'Hôtel de Ville de Wambrechies suivant le tracé de référence (5 km — 9 stations), ainsi que ses variantes :

- pour le terminus - avenue du Maréchal Foch ou au Parc d'activités du Chat, au lieu du centre-ville de Wambrechies -,
- par la rue du Général Leclerc et la rue d'Ypres (tracé reprenant une majeure partie de l'itinéraire actuel de la ligne de bus Liane 1 et 90),
- et pour la création d'un nouveau d'un nouveau pont sur la Deûle dédié au tramway aux piétons et aux cyclistes à proximité du franchissement actuel de la ligne LGV (ce qui réduirait le trajet vers les gares de 3 minutes, mais sans desservir le parc de l'Europe et le Nord de l'Esplanade de Lille) ;

Considérant qu'une branche du projet de tramway du pôle de Lille et de sa couronne (Lille Centre et gares : 9,2 km — 17 stations) desservira les secteurs Lille gares de Pont Royal à la gare Lille Europe (3 km — 6 stations) avec une fréquence de 6 minutes en pointe et irriguera les communes de Saint-André-Lez-Lille, La Madeleine et Lille, jusqu'à la gare Lille Europe, voire en variante jusqu'au pôle administratif, culturel et événementiel du Grand Palais (permettant une interconnexion du terminus avec la future ligne BHNS Lille-Villeneuve d'Ascq) ;

Considérant le projet de Bus à Haut Niveau de Service « Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Barœul » (11,1 km — 22 stations du stade Pierre Mauroy à l'arrêt « Carnot » à Saint-André- Lille) avec une fréquence toutes les 10 minutes, en particulier sur le secteur Marcq-en-Barœul — Saint-André devant desservir les communes de Marcq-en-Barœul, La Madeleine, Saint-André-Lez-Lille via l'avenue Clémenceau et la rue Gustave Scrive, avec une interconnexion au tramway du Grand Boulevard (Clémenceau Hippodrome) et à la future ligne de tramway à Saint-André ;

Considérant que ces nouvelles lignes structurantes sont nécessaires pour compléter et renforcer la qualité du maillage en transports en commun existant sur la couronne Nord, et pour répondre aux besoins de déplacements générés par la dynamique démographique et économique de celle-ci ;

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal
EMET un avis favorable sur le projet de ligne de tramway de Lille et sa couronne :

- pour son axe Nord, il convient de privilégier son tracé de référence permettant une meilleure desserte des secteurs en fort développement urbain des Bords de Deûle, des centres villes de Saint-André et Marquette, jusqu'au centre de Wambrechies, en cohérence avec la stratégie métropolitaine des Bords de Deûle à l'horizon 2040, tout en favorisant une intermodalité (connexion avec le TER en gare de Saint-André et correspondance à l'arrêt Carnot avec la future ligne de BHNS Villeneuve d'Ascq — Marcq-en-Barœul).
- pour le secteur Lille gares, la réalisation d'une nouvelle ligne de tramway connectée directement au pôle multimodal des gares Lille Flandres et Europe (TGV, TER, lignes de Metro, Mongy, bus) participera pleinement au projet de pacification des boulevards Pierre de Coubertin et Robert Schuman, en lien avec l'aménagement des espaces du Grand Euralille (d'Euralille à la Deûle), en frange des villes de Lille, La Madeleine, Saint-André et Lambersart (nouveau Palais de Justice de Lille, sites du Tir à l'Arc et du SILILAM à La Madeleine, Cœur de Deûle,...).

EMET un avis favorable sur le projet de ligne de Bus à Haut Niveau de Service Villeneuve d'Ascq — Marcq-en-Barœul qui accompagnera les projets de renouvellement urbain (quartier Saint Charles à La Madeleine, site Rhodia à Saint-André..), et participera à la mise en œuvre du boulevard urbain multimodal de la Liaison Intercommunale Nord-Ouest (LINO partie Nord), avec la création du Pont sur la Deûle entre la rue Gustave Scrive à La Madeleine et la rue Sadi Carnot à Saint-André et le réaménagement de la rue Sadi Carnot (opérations par ailleurs inscrites au Plan Pluriannuel d'investissements voirie de la MEL), dans la continuité du tronçon réalisé en 2013 depuis le rond-point de la rue Nationale à Marcq-en-Barœul, avenue Pierre Mauroy et rue Gustave Scrive jusqu'à la rue du Président Georges Pompidou à La Madeleine.

RAPPELLE par ailleurs l'intérêt d'une appropriation de la Deûle et de ses abords comme un

Envoyé en préfecture le 01/04/2022
Reçu en préfecture le 01/04/2022
Affiché le
ID : 059-215903865-20220328-202212-DE

mode alternatif à la route, pour les déplacements doux, mais aussi pour des déplacements collectifs (développement de navettes fluviales).

LE CONSEIL,
A l'unanimité
APPROUVE

Fait en séance à Marquette-lez-Lille, les jour, mois et an ci-dessus.
(suivent les signatures)

POUR EXPEDITION CONFORME,
LE MAIRE,

Dominique LEGRAND

DGS

SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT
CONCERTATION PREALABLE

PROJETS DE NOUVELLES LIGNES DE TRANSPORT

CONTRIBUTION DU GROUPE MÉTROPOLE DURABLE ET SOLIDAIRE

Le groupe Métropole Durable et Solidaire (MDS) tient à saluer la concertation préalable menée autour du projet des nouvelles lignes de transports. Elle constitue une étape utile, et nécessaire, dans la mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) qui, pour mémoire, a été approuvé à l'unanimité par le conseil de la Métropole Européenne de Lille le 28 juin 2019.

Pour notre groupe, la stabilisation des tracés de tramway et de bus à haut niveau de services dans le cadre de cette étape, est une condition indispensable pour avancer, dans l'optique de consolider les relations entre les communes de la métropole.

Les tracés présentés et soumis à la concertation ont une double qualité :

⇒ un projet social, qui vient desservir les quartiers en renouvellement urbain de la métropole les plus éloignés, aujourd'hui, du réseau de transports en site propre ;

⇒ un projet écologique, en ce sens qu'il poursuit l'objectif d'une mobilité plus durable, contribuant non seulement à améliorer la qualité de l'air mais encore à diminuer, d'ici 2035, de 50% l'usage de la voiture individuelle et à multiplier par deux les transports en commun.

Rappelons ici que c'est à l'initiative de notre groupe, en 2018, qu'une motion adressée au Préfet invitait à la mise en œuvre de mesures drastiques pour une *« meilleure régulation du trafic routier et une reconquête de la qualité de l'air dans la métropole européenne de Lille »*.

Le Plan climat air énergie territorial (PCAET), approuvé en février 2021, conforte cette nécessité de franchir une étape vers la mobilité durable, pour diminuer l'empreinte carbone des déplacements (les transports représentent, en effet, 40% des émissions de gaz à effet de serre et 25% des consommations d'énergie du territoire).

S'appuyant ainsi autour d'une ambition écologique, d'une ambition sociale, d'une ambition d'aménagement du territoire et d'une ambition sociétale, notre groupe affirme que le SDIT doit mettre en avant la qualité de la vie quotidienne, à l'échelle de l'ensemble de notre eurométropole.

L'objectif premier, c'est d'inciter les habitants à mieux utiliser les modes actifs, à plus utiliser les transports collectifs et à leur faciliter la vie dans leurs déplacements. Il ne s'agit pas de rejeter de façon dogmatique et illusoire la voiture individuelle, mais de rééquilibrer sa place dans l'espace public, en tendant vers une part de 50% pour la voiture (contre plus de 70% aujourd'hui).

Dans cette optique, les nouveaux tracés de tramway et de lignes de bus à haut niveau de services (BHNS) visent à proposer une véritable alternative pour se déplacer – dans un système interconnecté avec le réseau existant et projeté, les deux lignes de métro, le Mongy, les lignes de bus qui pourront s'adapter, mais aussi le réseau ferré et les projets structurants du SDIT qui ne sont pas inclus dans la présente concertation (gare TER Porte des Postes, prolongement du métro vers Eurasanté,

téléphérique urbain vers Fives-Cail, liaisons ferrées Lille-Comines, Villeneuve d'Ascq-Orchies, potentiel de desserte de l'aéroport depuis la gare de Lille-Lesquin…).

Nous avons ainsi la conviction que la mise en œuvre du SDIT passe par la conception d'un système de transports performant, rapide, connecté, mais aussi et surtout agréable.

A ce sujet, ces projets de nouvelles lignes doivent être en mesure de proposer des alternatives de parcours, sans obligatoirement concentrer et centraliser tous les flux, cette option présentant le risque réel d'une saturation du réseau.

Le choix proposé par les tracés des nouvelles lignes de tramway et de BHNS, en proposant le parti d'un maillage connecté à des points de correspondance multimodaux (ex : hub Porte des Postes, gare de Tourcoing) ou aux gares, haltes ferroviaire et stations de métro, répond à cet objectif. Ce schéma, en effet, garantit à l'usager la possibilité de recourir à différentes possibilités de trajet tout en élargissant le périmètre couvert par les axes en site propre.

Le point en commun entre tous les tracés proposés est qu'ils viennent desservir les quartiers populaires, les quartiers en renouvellement urbain et les sites en devenir les plus éloignés, aujourd'hui, du réseau de transport. L'objectif n'est pas tant de renforcer les sites en centre-ville déjà très bien desservis que de relier au réseau les quartiers, les sites mutables, les différents pôles d'emploi et d'économie mais aussi les grands espaces de nature.

Ces tracés s'inscrivent ainsi dans une vision d'aménagement du territoire et d'anticipation des développements futurs de la métropole. A l'instar du Grand boulevard qui a structuré la constitution de la métropole et qui constitue l'une de ses figures dans le patrimoine urbain et paysager, ces tracés sont aussi vecteurs de métamorphose paysagère dans les quartiers qu'ils desserviront.

Le projet sera en effet un accélérateur de la transformation de l'espace public autour du tramway ou du site propre, sans oublier les pistes cyclables, les nouvelles promenades plantées, les nouvelles passerelles pour résorber les coupures urbaines … que l'on peut imaginer.

La qualité des tracés proposés, même si quelques arbitrages restent à opérer le long de points précis, est enfin leur réalisme et donc leur faisabilité à court et moyen terme. Les emprises choisies, en effet, sont en très large majorité situées sur du foncier déjà maîtrisé par la MEL, l'Etat, les collectivités et leurs organismes associés – emprises qui pour certaines avaient été anticipées dans des études urbaines. Il s'agit là d'un gage supplémentaire pour la réussite du projet.

Voici nos contributions et remarques concernant les projets de nouvelles lignes, visant à enrichir la concertation.

Tramway pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing

Pour qui concerne l'axe de Roubaix à Wattrelos, nous nous interrogeons sur le fait que le scénario du tramway n'ait pas étudié l'opportunité de renforcer, comme cela était proposé dans le SDIT, le lien radial entre Wattrelos et le cœur roubaisien, en desservant Eurotéléport, le centre-ville de Wattrelos et le quartier Beaulieu. En particulier, il nous semble que l'opportunité d'utiliser, entre les arrêts Molière et Segher, l'emprise ferroviaire désaffectée aurait pu être étudiée plus en détail avant d'être écartée.

Pour ce qui concerne le secteur Neuville-en-Ferrain / Pont de Neuville, nous saluons l'intérêt du P+R proposé dans le schéma.

Pour ce qui concerne l'axe du Pont de Neuville à la Gare de Tourcoing, nous considérons que le tracé par les boulevards pour connecter le tramway à la gare de Tourcoing est l'option à privilégier. Elle constitue l'opportunité de transformer le paysage urbain et de connecter des secteurs en renouvellement.

Pour ce qui concerne l'axe de la Gare de Tourcoing à Eurotéléport, nous estimons que l'option de tracé via le quartier de l'Alma, de la Fosse au chêne et le cœur du site de l'Union est à privilégier. En effet, elle s'inscrit dans l'objectif de connecter les quartiers populaires en renouvellement urbain au réseau.

Tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne

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. Nous considérons que le choix entre les variantes doit prendre en compte – dans une concertation partagée entre les communes traversées (notamment Saint-André, Marquette, Wambrechies) – l'optimisation de l'impact sur la population desservie (en intégrant les nouveaux projets d'habitat) et sur l'intégration dans l'espace urbain.

Pour ce qui concerne le secteur Lille gares, nous sommes très satisfaits de la confirmation du tracé via le Boulevard Schuman (entre La Madeleine et Lille) pour relier la gare 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 populaire (La Madeleine Pré-catelan, secteur Winston Churchill, Bd Schuman), de sites en développement et de futurs espaces de nature d'échelle métropolitaine est pertinente. Nous souhaitons que le travail de franchissement de la Deûle et d'insertion du tramway soit étudié dans le cadre la mission de maîtrise d'œuvre paysagère et urbaine lancée par la SPL Euralille.
Nous demandons enfin la mise en œuvre de la variante d'extension du tracé du tramway de Lille Europe jusque Grand Palais et l'Hôtel de Région (correspondance avec le nouveau BHNS et la station de métro Lille Gd Palais).

Pour ce qui concerne le secteur Lille Centre, nous saluons la pertinence du tracé figurant au SDIT approuvé en 2019 selon l'itinéraire Citadelle boulevards de Lorraine – Moselle, boulevard de Metz, Porte des Postes. Ce tracé présente le double avantage d'élargir l'accessibilité de transport en site propre à l'ouest et au sud-ouest de Lille, tout en desservant les universités, les secteurs de renouvellement urbain connus (site EDF-Transpole, Concorde, nouvelle cité administrative) ou à terme (secteur Port de Lille), le poumon vert de la Citadelle et les universités et grandes écoles du quartier Vauban-Esquermes. Les aménagements du hub de la Porte des Postes, qui accueillera par ailleurs une nouvelle gare dans la même temporalité, devront faire l'objet d'une grande attention paysagère. Tout autre tracé, et notamment le passage du tramway par le centre-ville (rue du Molinel en pleine métamorphose, boulevard de la Liberté, Parc Jean-Baptiste Lebas), n'aurait pour conséquence qu'une saturation de l'espace public en transports en commun sur ce secteur. En effet, actuellement, la gare Lille-Flandres comprend deux lignes de métro, deux lignes de tramway et 12 lignes de bus, sans compter les stations V'Lille. Pour la Place de la République, ce sont quatre lignes de bus et une ligne de métro présentes actuellement. Des secteurs déjà très bien desservis. Ce serait donc une erreur de surconcentrer les transports autour de la gare Lille-Flandres et dans un centre-ville très étroit, et donc

l'unique motivation serait celle de tirer un trait définitif sur la volonté de partager efficacement l'espace public entre l'ensemble des moyens de transports.

Pour ce qui concerne le secteur Ouest Loos Haubourdin Hallennes les Haubourdin, nous prenons acte de la difficulté à mettre en œuvre la variante jusqu'à la RN41, en raison du franchissement d'un passage à niveau de voie ferrée. Nous approuvons le tracé allant jusqu'au quartier du Parc à Haubourdin, permettant de connecter au réseau, là aussi, un quartier en renouvellement urbain.

Pour ce qui concerne le secteur sud Faches-Thumesnil – Wattignies – Templemars – Noyelles-les-Seclin – Seclin, nous insistons sur la nécessité de la mise en œuvre du projet, dans une première phase, jusque Templemars. Dans ce tracé qui dessert les quartiers en renouvellement de Lille Sud, de Faches-Thumesnil et de Wattignies, la question du franchissement du boulevard périphérique à Lille Porte d'Arras, au droit du jardin des Plantes, devra s'intégrer dans un étude paysagère et urbaine Il nous semble ensuite important de relier le parc d'activités de Noyelles-les-Seclin. Les scénarii de tracés prolongeant le tramway jusqu'à Seclin nécessitent, enfin, un dialogue avec le territoire et le système de correspondance potentiel avec la gare.

Enfin, pour ce qui concerne le tramway du pôle métropolitain de Lille et de sa couronne, nous demandons la mise en œuvre du scénario d'exploitation en 3 lignes, le plus performant et le plus confortable pour les trajets, pour le maillage du réseau et la démultiplication des itinéraires proposés aux usagers.

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

Proposant, comme pour la ligne Villeneuve d'Ascq – Marc en Baroeul, un principe de liaison transversale complémentaire au réseau TER, aux lignes de métro, aux nouveaux projets de tramway, nous nous félicitons là-encore du scénario proposé.

Pour ce qui concerne le secteur Lille Lomme, le tracé via le boulevard de la Liberté et la rue nationale favorise le renforcement du maillage, connecté à plusieurs points de correspondance avec le métro et les futurs tramway (Lille Grand Palais, République-Beaux-Arts, Port de Lille). Nous demandons que soit étudié le prolongement du tracé d'Euratechnologie jusqu'à l'A25 à Sequedin (opportunité d'un P+R).

Pour ce qui concerne le secteur Villeneuve d'Ascq – Lezennes, qui traverse Fives et Hellemmes, un point mérite une attention : le franchissement du pont du Mont de terre dont l'emprise nécessitera un élargissement, notamment au bénéfice des trajets piétons et vélos potentiellement impactés.

Bus à haut niveau de services Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul

Pour ce qui concerne le secteur Villeneuve-d'Ascq – Lezennes, nous demandons la mise en œuvre de la variante d'extension de la ligne jusqu'à la zone du Hellu.

Pour ce qui concerne le secteur Mons-en-Barœul – Villeneuve d'Ascq, nous saluons le choix de la desserte par le boulevard de l'Ouest que sa desserte du site de renouvellement urbain de Mons.

Pour ce qui concerne le secteur Marcq-En-Barœul – Saint-André, nous demandons à ce que le terminus de la ligne vienne se connecter à un arrêt du futur tramway du pôle métropolitain de Lille, selon l'option de tracé qui sera partagée entre les communes de Saint-André, Marquette et Wambrechies.

En conclusion, nous appelons de nos vœux que le calendrier de mise en œuvre soit optimisé, voire accéléré en tenant compte de ce qui peut être réalisé en « temps masqué » entre les futures études et enquêtes à mener, les consultations pour les travaux, la réalisation des chantiers, les essais et la mise en œuvre opérationnelle.

Nous demandons, dans ce cadre, à ce que les projets fassent l'objet tout particulièrement d'une approche paysagère et urbaine, intégrant le confort d'usage pour les piétons qui emprunteront les futures lignes, particulièrement autour des points de correspondance, avec une conception à hauteur d'enfants, mais aussi pour les personnes âgées ou les personnes en situation de handicap. Nous demandons également que le tramway soit l'occasion de déminéraliser les sols et d'engazonner le paysage, partout où ce sera possible, et que les axes qui seront traités soient accompagnés, notamment dans les boulevards retenus, de plantations massives d'arbres d'alignement. Nous souhaitons enfin que le tramway et le BHNS ne soient pas conçus comme un « tuyau » de plus, mais bien comme un accélérateur de la transformation de la qualité paysagère des espaces publics, avec un soin particulier à accorder aux franchissements et à la résorption des coupures urbaines (couverture partielle des portes, etc.)

Nous nous félicitons, enfin, de la stabilisation des tracés, qui traduisent avec fidélité le schéma du SDIT voté en 2019 qui, déjà, était le fruit d'un travail intense de réflexion et de concertation. Face à l'urgence climatique, il est désormais indispensable pour nous de poursuivre sa mise en œuvre sans tergiverser. C'est la qualité de vie des habitants de la métropole dans leurs déplacements qui est en jeu.

MÉTROPOLE
ÉCOLOGISTE
CITOYENNE
& SOLIDAIRE

Groupe d'élu·e·s de la Métropole européenne de Lille

Des lignes de transports, oui, mais lesquelles?

groupemecs | 22 mars 2022 | mobilités - transports | SDIT, tramway

Contribution du groupe MECS à la concertation sur les projets de nouvelles lignes de transport de la métropole

Cette concertation concrétise l'avancée du SDIT et les écologistes s'en réjouissent.

Toutefois, le **dossier de concertation** élude plusieurs informations importantes pour la bonne information du public (vitesses commerciales, fréquence et amplitude horaires, équipement des stations, phasage des travaux, dates prévisionnelles de mise en service, report estimé de véhicules, densité de population et d'emploi des tronçons traversés, nombre de voyageurs par jours, connexion avec les autres lignes et aménagements cyclables…). En comparaison avec le **dossier de concertation du BHNS de Lyon** par exemple, celui-ci est bien maigre. Cela est d'autant plus gênant qu'une partie de ces informations existe, par exemple dans la réponse à l'appel à projet de l'Etat pour le même projet. De plus, la concertation concentre les débats sur les tracés, au détriment d'autres éléments (fréquence des BHNS, site propre, partage de l'espace public au profit des mobilités actives) qui méritent également d'être discutés.

Par cette contribution, dans la continuité des débats ayant eu lieu au moment de l'approbation du SDIT, les élu·e·s du pôle écologiste poursuivent leur mobilisation pour la mise en place d'un projet qui corresponde aux besoins des métropolitains et qui soit bénéfique à l'environnement, en incitant à un report modal le plus important possible et en contribuant à l'atteinte des objectifs de la MEL en matière de diminution des émissions de gaz à effet de serre.

1 Garantir un niveau de service, de fréquence et de fiabilité élevé

Le dossier de concertation formule annonce que l'objectif du projet est de garantir un haut niveau de service grâce à l'amplitude de fonctionnement, la fréquence, le temps de parcours et la vitesse commerciale des nouvelles lignes. Malheureusement, ces éléments ne sont pas précisés, ou ne sont pas à la hauteur de l'objectif affiché. Les investissements prévus, 5 m€/km, ne sont pas non plus à la hauteur de ce que d'autres métropoles ont prévus pour créer des BHNS (dans les débats menés au moment du SDIT, ces montants étaient évoqués pour réaliser des lianes optimisées à moins de 70% en site propre, la création de BHNS était alors estimée à 10m€/km. Pour son projet de BHNS, la métropole du grand Lyon prévoit des investissements de 17 m€/km de ligne.)

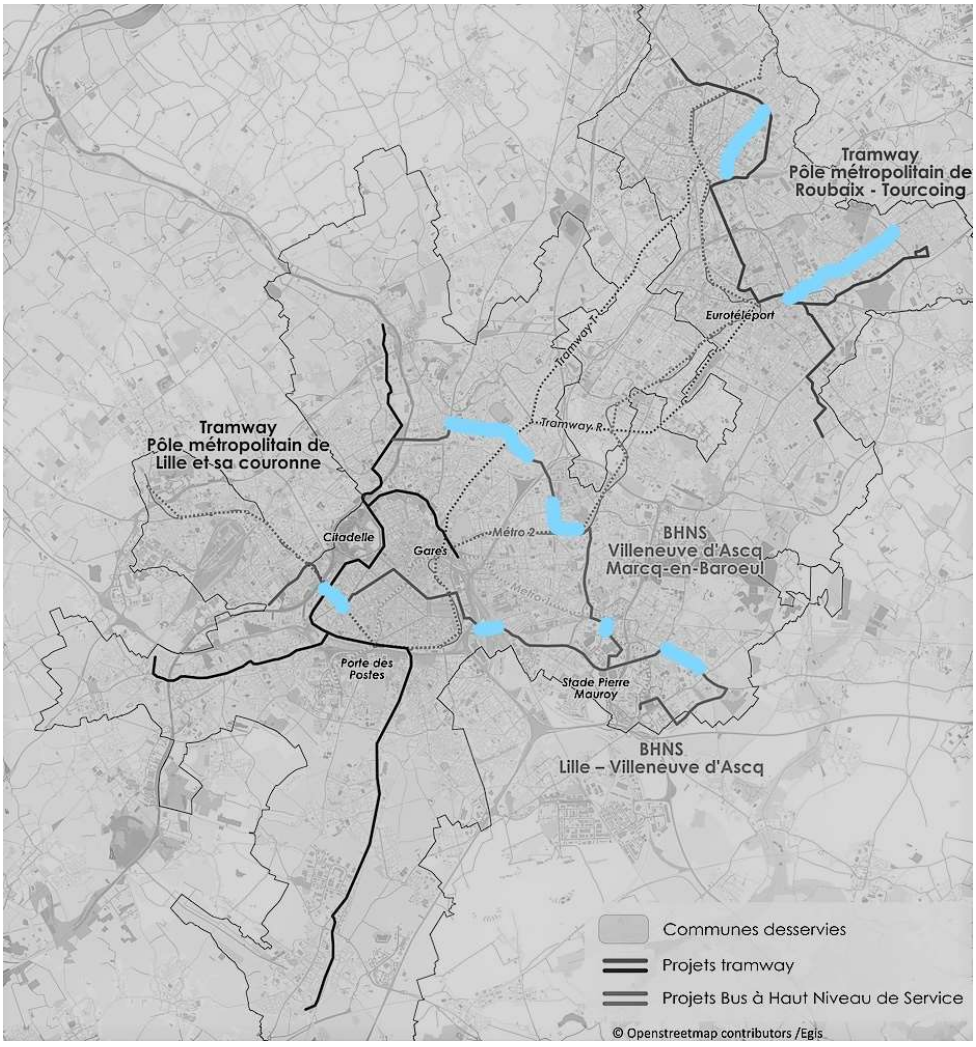
Selon les éléments dont nous disposons, les bus annoncés ressembleront aux lianes actuelles et n'auront de « haut niveau de service » que le nom.

1.1 Le site propre n'est pas une option !

Le dossier de presse de la MEL sur le même projet annonce deux BHNS à 82% en site propre (8 500 m sur 10 380 m de ligne pour le BHNS Lille-Villeneuve d'Ascq et 5 520 m sur 6 700 m de ligne pour le BHNS Villeneuve d'Ascq – Marcq en Baroeul). Cinq mois plus tard, le dossier de concertation annonce une ligne « intégralement » en site propre et l'autre « majoritairement ». Cette indication est très floue et s'oppose à toutes les images du dossier qui montrent des bus en site propre. **Comment le projet a-t-il évolué et selon quelle proportion des**

lignes et stations ne bénéficieront pas du site propre ? Quelle est la vitesse commerciale estimée de chaque ligne ?

Le site propre est nécessaire pour pouvoir parler de haut niveau de service. Sans site propre, les bus sont freinés par les bouchons, notamment en heure de pointe, il est difficile de s'engager sur la fiabilité du service et d'en faire une alternative solide à la voiture individuelle. Pour être attractifs, les bus doivent permettre un temps de trajet qui se rapproche voire dépasse celui de la voiture, ce qui ne peut pas être le cas sans infrastructure spécifique. **Pour ces raisons, les élu·e·s écologistes souhaitent que le site propre soit un impératif qui ne puisse pas être écarté au profit de l'espace réservé à la voiture.**



En bleu, les tronçons pour lesquels le dossier de concertation indique un site propre absent ou incertain. De haut en bas : variante rue de la Croix Rouge et Rue des Piats ; variante BHNS de l'axe Roubaix-Wattrelos vers Herseaux ; boulevard Clémenceau à Marcq-en-Barœul; traversée de Mons en Baroeul; rue de Turenne entre Cormontaigne et Port de Lille; pont de Tournai et rue Saint Amand; boulevard de Valmy à Villeneuve d'Ascq; rue des Fusillés à Villeneuve d'Ascq

1.2 Une fréquence bien trop faible

Pour les trams, le dossier indique une fréquence de 6 minutes en heure de pointe : **quelle sera la fréquence en heure creuse et pourquoi ne pas**

l'indiquer dans le dossier ?

Pour les BHNS, de la même manière, la fréquence prévue (« un bus toutes les 10 minutes ») est imprécise. Le dossier de presse de la MEL sur le même projet annonce 10 minutes en heure de pointe et 12 minutes en heure creuse. **La fréquence de 10 minutes s'appliquera-t-elle bien sur toute la journée ?**

En tout état de cause, cette fréquence est bien trop faible.

- Parmi les 73 lignes de BHNS répertoriées en France par l'ADEME, 53 lignes font mieux en heure de pointe, 13 lignes font même mieux en heure creuse.
- C'est près de deux fois moins que la fréquence des tram (6 minutes en heure de pointe), alors que le projet annonce que le propre du BHNS est de s'en rapprocher.
- Plusieurs lianes déjà existantes sur notre territoire, et qui ne sont pas considérées comme des BHNS, ont déjà une fréquence d'un passage toutes les 10 minutes en journée (L3, L5, L7) ou en heure de pointe (L2, L4, L6).

Le diagnostic effectué en préparation du SDIT pointe que « l'efficience globale du réseau est à améliorer en termes de rendement et d'attractivité (vitesse commerciale notamment) ». Si elles ont la même fréquence que les lianes actuelles, les nouvelles lignes n'auront aucune valeur ajoutée. Pour l'ensemble de ces raisons, **la fréquence de 10 minutes est un minimum à renforcer en heure de pointe pour pouvoir parler de haut niveau de service**. Alignons-nous plutôt sur Strasbourg (un bus toutes les 4 minutes en heure de pointe et toutes les 6 à 9 minutes en heure creuses) ou Marseille (un bus toutes les 6 minutes en heure de pointe, toutes les 10 minutes en heure creuse) qui offrent un véritable service performant.

L'affirmation, lors d'une des réunions publiques de concertation, que la fréquence pourrait être revue à la hausse en cas de succès des lignes ne répond pas à notre préoccupation. La fréquence doit être rehaussée d'emblée pour constituer un atout déterminant en matière d'incitation à emprunter les transports en commun pour les déplacements du quotidien.

1.3 Une amplitude horaire familière

L'amplitude horaire est mentionnée comme l'une des caractéristiques de haut niveau de service : **quelle est l'amplitude horaire de fonctionnement prévue ?**

Dans le dossier de presse publié par la MEL sur le même projet, l'amplitude horaire des BHNS (5h30-23h30) est la même que celle existant aujourd'hui pour les lianes. Celle des tram (5h30-0h30) est également semblable à l'existant. Pourtant, cette nouvelle étape dans le développement des transports pourrait être l'occasion de réfléchir à l'extension de ces horaires pour certaines lignes, notamment pour les soirées de fin de semaines. En effet, l'unique ligne de nuit ne

dessert actuellement que Lille, Hellemmes et Villeneuve d'Ascq, laissant sans solution les usagers du pôle nord de la MEL.

1.4 Stations

L'attractivité de ces nouvelles infrastructures sera en partie liée à celle des stations. Sur ce point les élu·e·s écologistes ont plusieurs interrogations, qui peuvent être lues comme des recommandations :

- Quels aménagements sont prévus pour garantir l'accessibilité des stations pour les personnes en situation de handicap (lacune entre les planchers et les quais, balises sonores, plancher bas avec palettes rétractables ...) ?
- Quels aménagements sont prévus pour garantir l'intermodalité, notamment avec le vélo ?
- Quels aménagements sont prévus pour garantir l'intermodalité avec la voiture, nécessaires aux habitants des 70 communes qui ne seront pas desservies directement par ces nouvelles infrastructures ?
- Est-ce que des distributeurs de billets seront présents aux arrêts et dans quelle proportion ?

1.5 Garantir le partage de l'espace et des usages

Concernant le partage de l'espace public, le dossier de concertation affiche de grands principes ambitieux (prépondérance des modes actifs, nouvelle place du végétal), tout en mentionnant que « d'autres combinaisons ou priorisation des usages sont possibles » et que « rien n'est encore décidé ». Cela laisse craindre de grandes inégalités de traitement selon les communes et les préférences des maires, à l'image de ce qui existe aujourd'hui pour le stationnement ou la voirie. À titre d'exemple, la ville de Lille fixe l'objectif de 50% d'espace public dédié aux mobilités actives dans ses nouveaux projets de voirie, tandis que Tourcoing poursuit une politique pro voiture en maintenant des deux fois deux voies et un stationnement en surface important et gratuit.

Pourtant, **c'est partout qu'il faut encourager et permettre le report modal, et c'est le rôle de la MEL de fixer des règles communes à l'échelle de son territoire. Si les situations sont multiples, l'exigence doit être forte en tout lieu**, à plus forte raison dans les territoires où l'usage du vélo et des transports en commun est le moins développé. **A minima, la MEL devrait s'engager à respecter les règles du plan de déplacement urbain 2010-2020,** que nous n'imaginons pas voir disparaître dans le prochain plan de mobilité au profit d'une ambition moindre : « Intégrer un principe de partage équitable de l'espace dans chaque nouveau projet de déplacements ou réaménagement d'espace public en milieu urbain avec au maximum, 50 % de l'emprise dédiée à l'automobile et au minimum 50 % dédiés à d'autres usages urbains et aux modes alternatifs. Suivant le même principe, les rues ou avenues à deux voies de circulation par sens seront dans la mesure du possible, transformées

en rues à une voie de circulation par sens en allouant les espaces récupérés à d'autres modes de déplacements ou à d'autres usages urbains »

Pour arbitrer le partage de l'espace public le plus rationnellement possible, il est nécessaire de s'appuyer sur plusieurs données qui malheureusement ne sont pas présentes dans le dossier :

- Comment la répartition des modes de déplacement (diagnostic et objectifs) se décline-t-elle à l'échelle des différents territoires traversés ?
- Le dossier de concertation mentionne 600 000 à 700 000 déplacements quotidiens supplémentaires à l'horizon 2035 : comment se déclinent-ils à l'échelle des territoires concernés ? Quelle part de ces déplacements supplémentaires et des déplacements totaux pourront être pris en charge par chacune des nouvelles lignes ?
- Dans son dossier de presse sur le même projet, la MEL estime que les lignes en projet permettront d'éviter « 76 480 voitures » : comment mettre ce chiffre en rapport avec l'objectif annoncé de passer les transports en commun de 11 à 20 % de part modale et celle de l'automobile de 57 % à 40 % ? Quelle est le nombre de voiture à éviter pour atteindre cet objectif de report modal? Comment ces objectifs de part modales affichés, qui sont ceux du SCOT et qui ne correspondent pas au territoire de la MEL, peuvent ils être déclinés pour la MEL et pour les territoires traversés par les futures lignes?
- Quel est le nombre de voyageurs/jour estimé pour chaque ligne?

Concernant en particulier le vélo, la grande différence entre les lignes BHNS et celles de tramway est que les premières peuvent être mutualisées avec les cyclistes. Rappelons que cela n'est pas l'idéal, compte tenu des arrêts fréquents des bus et de leur angle mort important. Si le dossier de concertation mentionne que les nouvelles lignes s'accompagneront d'un développement du réseau cyclable « en cohérence avec le Schéma Directeur cyclable Vélo + », ces dernières ne sont toujours pas connues à ce jour. **En aucun cas ces couloirs mutualisés ne peuvent être qualifiés de ligne « Vélo + ».**

Enfin, les exemples d'aménagement présentés ne montrent, pour les rues de 17 m et de 12 m, aucun espace de stationnement, ce qui est ambitieux mais peu crédible en l'absence de politique de stationnement harmonisée au niveau métropolitain et contribuant aux objectifs du PCAET. La construction de parking relais en bout de ligne doit permettre une solution de replis aux métropolitains touchés par la suppression de place de stationnement en ville au bénéfice du passage des nouvelles lignes de transports. L'absence de réflexion sur les places de livraison, notamment, laisse penser que la MEL développera rapidement un effort sans précédent sur la logistique du dernier kilomètre en vélo, ce qui est une excellente nouvelle.

En conclusion, **avec de trop nombreux tronçons sans site propre, une fréquence et une amplitude horaire moindres que celles du tramway et pour un investissement trop faible, les nouvelles lignes de bus telles qu'envisagées par la MEL n'offriront pas une performance qu'on pourrait qualifier de Haut Niveau de Service. Elles ne constitueront**

pas une alternative solide à la voiture. Au contraire, **les écologistes réclament des fréquences rehaussées, des sites propres sur d'avantage de tronçons et un investissement à la hauteur de nos ambitions.** La requalification des voies devra impérativement laisser une place de qualité aux modes de transport actifs, en prenant de l'espace à la voiture. Enfin, ces nouvelles lignes doivent aller de pair avec une politique tarifaire incitative : si la gratuité des TC pour les mineurs a été une réelle avancée sociale puisqu'elle a bénéficié à la tranche de population qui utilise déjà le plus les transports en commun, pour la même raison, elle ne suffira pas à engendrer le report modal attendu.

2 Penser des tracés qui favorisent le report modal

Plusieurs grands principes doivent porter la définition des tracés :

- À chaque fois que possible, les lignes doivent être reliées aux gares (Seclin, Hallennes-Lez-Haubourdin, Lille Flandres)
- Des parkings relais doivent être aménagés, qui faciliteront l'intermodalité dans le cadre de la mise en place prochaine de la ZFE. Si le dossier de concertation mentionne que le temps de parcours peut diminuer leur opportunité, il ne faut pas seulement penser ce parcours jusqu'à l'hyper centre mais réfléchir à la desserte de toute la future ZFE.
- En aucun cas l'option tram ou un itinéraire qui présente les meilleures possibilités de desserte ne doit être écarté par peur de réaménager les rues et de prendre de la place à la voiture. Les transports pour les mobilités de 2030-2050 doivent répondre aux impératifs climatiques et correspondre aux nouvelles habitudes de déplacement qu'ils imposent de construire.

Tram Roubaix-Tourcoing

Au nord, la ligne doit s'étendre vers Halluin, en cohérence avec les habitudes de vie des habitant·e·s.

Au sud, le prolongement, à terme, de la ligne s'arrêtant à Hem jusqu'à Villeneuve d'Ascq permettrait aux habitant·e·s du territoire nord de rejoindre la chaîne des lacs et ses espaces verts, les équipements culturels et les campus. Villeneuve d'Ascq est le 2^{e} principal lieu d'étude de la métropole : 64 % des étudiant·e·s métropolitains fréquentent les campus villeneuvois, 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 : cette extension serait donc cohérente avec l'objectif du projet de dessiner « des transports efficaces et performants permettant aux habitants concernés d'accéder plus facilement et plus rapidement aux équipements et à l'emploi dans toute la Métropole. »

Secteur Roubaix – Wattrelos : conserver le tram sur le tracé nord

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 bus, qui plus est sans site propre dans un sens, est loin de proposer une qualité de service semblable au tramway. Même avec un taux d'occupation et une vitesse de circulation élevés, il est moins performant que le tramway en termes d'efficacité énergétique globale comme d'émissions de CO_2 selon **l'ADEME**. De plus, les observations réalisées sur différents réseaux de transport en commun montrent que, dans les métropoles comparables, le tramway a permis un report modal plus important que le BHNS **(10 % contre 5 %)**. Surtout, la différence est la capacité d'emport (BHNS : 800 à 2 500 passagers par heure et par sens, contre 1 500 à 10 000 pour un tramway : **le besoin et le potentiel de desserte sur l'itinéraire nord n'est pas chiffré dans le dossier de concertation : quel est-il et pourrait-il réellement être absorbé par un BHNS sans site propre ?**

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.

Tram pôle métropolitain, Lille et sa couronne

Secteur nord : rendre possible la liaison Lille-Comines

A Wambrechies, le tracé de référence finissant au château de Robertval est un cul de sac. La ligne doit plutôt 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. En tout état de cause, la liaison vers Comines sera difficile à articuler au tram si celui-ci reste enclavé en centre-ville.

Secteur des gares : desservir Lille Flandres

La transformation et la valorisation paysagère des boulevards Robert Schuman, Pierre de Coubertin et Louis Pasteur, doublon historique d'autoroute et véritable autoroute urbaine à deux fois deux voies, sont nécessaires. Il n'est pas suffisant de présenter ce projet comme seulement « envisagé » : étant donné la présentation générale du projet, le plan de déplacement urbain et les règles que s'est fixées la Ville de Lille (50 % d'espace réservé à la voiture maximum pour chaque projet de requalification de voirie), la requalification de cet axe doit être une vitrine exemplaire en matière de requalification de l'espace public. Le boulevard doit devenir un axe apaisé, avec une seule voie de voiture par sens de circulation.

Autour de ce même axe, des cheminements seront à mettre en place pour faciliter le rabattement des habitant·e·s de La Madeleine vers le tram au sud.

Enfin, la gare Lille Flandres doit être desservie directement, sans quoi l'objectif de connecter la nouvelle ligne avec les lignes de TER ne sera pas rempli. La variante allant à Grand Palais ou Caulier pour rattacher la ligne 1 n'est pas satisfaisante sur ce point en ce qu'elle multiplie les changements de ligne pouvant dissuader l'usage des transports en commun. Une autre possibilité est de faire un décrochage au carrefour Pasteur pour rejoindre la rue des Canonniers puis Lille Flandres.

-

Secteur centre : traverser la ville vers le centre

Il n'est pas acceptable qu'aucune variante de ce tracé ne soit présentée. Cela élude toute information sur les potentiels de dessertes et les temps de trajets en passant par le centre-ville plutôt qu'en le contournant. Pourtant, ces possibilités étaient envisagées dans l'étude de faisabilité du tram train en 2007, dans l'étude de l'agence SEURA en 2011, lors des comités de pilotages et concertation du SDIT en 2018.

Le tracé de référence est pensé en articulation avec le futur projet de façade urbaine du quartier Vauban-Esquermes – Port de Lille et les projections de population présentées à l'horizon 2038, soit 10 ans après la mise en service prévue du tramway. Mais ce tracé ne répond pas aux enjeux actuels de report modal et de desserte actuel du secteur : il est nécessaire de penser d'abord aux habitant·e·s de 2028. De plus, la MEL n'a pas la maîtrise d'ouvrage sur ces terrains que VNF, propriétaire, a concédé à la CCI grand Lille jusque 2038, ce qui retardera significativement la mise en place des lignes en projet.

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), qui permettent de penser ensemble densité, niveau de desserte, mobilité active et normes de stationnement dans un disque autour des stations de transports en communs sont grandement réduits. De plus, ce tracé qui contourne Lille par l'ouest impose à tous les habitant·e·s du sud qui voudraient

rejoindre le centre de faire ce détour ou de faire un changement en rejoignant la ligne 1 du métro, déjà presque saturée, à Porte des Postes. Quel sera le temps de parcours du sud de Lille, de Loos ou Wattignies, jusqu'aux gares, avec ce tracé ?

Les écologistes défendent plutôt un tracé qui desserve le centre et le nord du quartier Moulins, autour du Tribunal Administratif et du parc JB Lebas, déjà évités par les lignes de métro, ainsi que la Gare Lille Flandres, Rihour et République-Beaux-Arts, les stations de métros les plus achalandées du réseau de métro (+20 000 voy/j) et où passent les voyageurs potentiels.

Secteur ouest : raccrocher à la N41 et à la gare

L'extension pour un terminus à Hallennes-Lez-Haubourdin est importante : c'est un vrai enjeu de délestage de se raccrocher à la N41, avec la création d'un parking relais. Si le dossier de concertation mentionne que le temps de parcours peut diminuer son opportunité, il faut aussi prendre en compte la mise en place d'une ZFE, qui empêchera certains véhicules de pénétrer dans la métropole. La traversée de la voie ferrée ne doit pas être lue seulement comme une contrainte mais comme l'opportunité de connecter le tramway au transport plus rapide qu'est le train.

Secteur sud : raccrocher à la gare et à la Mouchonnière

Le franchissement du boulevard périphérique et de la voie ferrée, très empruntés, n'ont pas permis jusqu'ici de laisser de la place ni aux vélos ni à une voie propre continue pour les bus. Si un second ouvrage est construit, il devra prévoir également une place pour ces mobilités aujourd'hui contraintes.

Wattignies est assez bien desservie par la grand-route avec plusieurs bus et la liane 92 qui relie Côte d'or à la Porte des Postes en une vingtaine de minutes. Le tramway améliorerait surtout la desserte en termes de fréquence en dehors des heures de pointe (la liane passe déjà toutes les 10 minutes entre 7h30 et 8h30 et 17h et 18h30). C'est donc l'extension de la ligne de tramway pour aller jusqu'à la Mouchonnière qui apporterait un vrais plus. Le tracé raccordant le tramway à la gare de Seclin puis passant directement par la zone industrielle est le plus intéressant : il permettra aux passagers du train de descendre à la gare pour la rejoindre. Encore une fois, relier le tramway aux voies ferrées est un enjeu capital. Le partage de l'espace public interroge sur ce tronçon : il faudra porter attention aux cyclistes.

BHNS Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul

Cette ligne doit être prolongé jusque Lambersart en continuant vers le centre de Saint-André.

Un point d'attention doit être apporté à la mise en site propre à Mons-en-Baroeul, sans quoi le BHNS n'offrira pas réellement de haut niveau de service.

BHNS Lille – Villeneuve d'Ascq

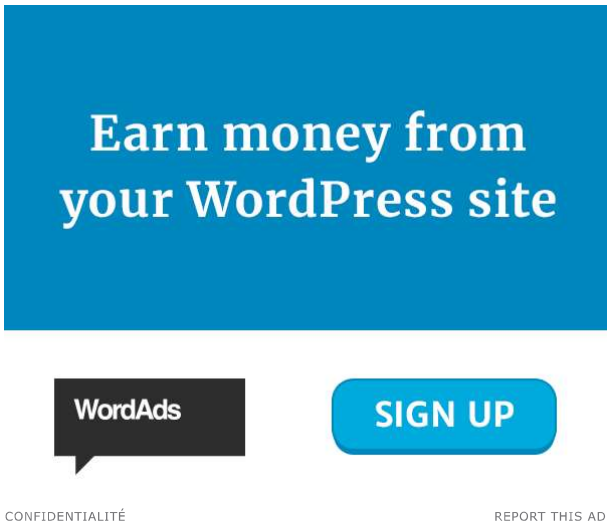
Le pont de Tournai est un point noir connu pour les cyclistes comme pour les automobilises. Refuser de repenser cet axe, c'est manquer une occasion majeure d'effacer une rupture majeure entre le sud de Lille et le territoire est et empêcher tout BHNS digne de ce nom. Saturé aux heures de pointes, le pont impactera l'ensemble de la ligne en empêchant les bus qui l'emprunteront d'avoir la rapidité et la fiabilité attendue pour un BHNS.

Sur les 6km du tronçon Lille-Loos, le potentiel de desserte est en fait le plus important de l'ensemble des tronçons de lignes présentées dans le projet, avec 74 500 habitants et 81 500 emplois. Ailleurs, un tramway est mis en place pour des potentiels de dessertes bien moindres. Un bus est-il à même de satisfaire les besoins sur ce tronçon? Quelle est la fréquentation attendue de cette ligne sur ce tronçon ?

Le tracé passant par la rue des Fusillés est pertinent, mais la ligne doit y être en site propre. Le fait que la mise en place d'un site propre dans cette rue implique de supprimer une bande de stationnement nécessite qu'une politique concertée du stationnement soit menée, en lien avec les riverain·e·s.

Encore une fois, sans site propre et avec une fréquence d'un bus toutes les 10 minutes, ce bus n'aura aucune valeur ajoutée par rapport à l'actuelle ligne 18.

Publicités



CONFIDENTIALITÉ REPORT THIS AD

groupemecs 22 mars 2022 mobilités - transports SDIT, tramway

Votre commentaire

Entrez votre commentaire...

Position du MEDEF Lille Métropole dans le cadre de la consultation préalable à la mise en œuvre du SDIT

Tout d'abord, nous tenons à saluer le travail mené par les équipes de la Métropole Européenne de Lille afin de proposer un Schéma Directeur des Infrastructures de Transport au service d'un territoire accessible et attractif. Le calendrier du SDIT, en lançant les chantiers des lignes de tramway et de bus en même temps, favorisera assurément l'utilisation de chacune de ces lignes et participera à faire changer plus rapidement les mentalités.

Ces nouveaux tracés sont historiques et nécessaires pour une métropole européenne comme la nôtre et il est primordial pour l'avenir de continuer à investir massivement dans la mobilité !

Avec ce SDIT ambitieux, la MEL souhaite faire passer la quote-part des transports en commun de 10% à 20%. Cela suppose que le réseau de transport puisse absorber cette intensification des déplacements. Aussi, nous souhaiterions connaitre les objectifs attendus en termes de performance globale du réseau et la vision de la MEL à ce sujet.

Enfin, l'offre kilométrique doit, elle aussi, augmenter, dans les mêmes proportions que les infrastructures et s'accompagner d'une fréquence suffisante afin que les citoyens acceptent de délaisser leur voiture au profit des transports en commun.

C'est dans ce cadre que le MEDEF Lille Métropole soutient ce projet utile pour les citoyens, le monde économique et le Territoire.

En particulier :

Les villes de Neuville en Ferrain, Wattrelos, Wambrechies, Marquette-lez-Lille, Lezennes, tout comme la zone de la Pilaterie seront beaucoup mieux desservies.

Nous approuvons particulièrement le tracé du tramway Lille et sa couronne, qui desservira Seclin, et celui de la ligne de Bus à Haut Niveau de service Lille -Villeneuve d'Ascq, qui désenclavera enfin la zone du Port de Lille et d'Euratechnologies.

En ce qui concerne les tracés alternatifs, nous n'avons pas de réelle recommandation. Il est toutefois impératif de les conserver :

- dans la zone industrielle du Hellu à Lezennes (BHNS Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul) ;
- à Hallennes-lez-Haubourdin (Tramway Lille et sa couronne).

Il s'agit avant tout d'un SDIT à destination des citoyens plus que des acteurs du secteur économique. Et nous souhaitons donc que les citoyens actifs puissent particulièrement en bénéficier.

Aussi, nous regrettons quelques « trous dans la raquette » :

- Si nous nous félicitons du BHNS allant à Eura-technologies, nous aurions apprécié qu'il soit prolongé jusque Santes ;
- Y a -t-il des aménagements prévus pour Leers, qui n'est pas desservi ? ;

- Il serait également important de relier Roubaix aux 4 Cantons ;

- Il manque, par exemple pour les résidents d'Halluin et Neuville en Ferrain qui vont à Lille, un tramway qui aille dans le centre de Lille et desserve les acteurs commerciaux et économiques. Il s'agit d'un moyen de désaturer le métro et une sécurité pour pallier la défaillance du réseau actuel de transport ;

- 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 ? ;
- De la même manière, il est indispensable d'améliorer la desserte du CRT de Lesquin, dont l'activité ne faiblit pas et qui accueille près de 10 000 salariés ! Le temps de connexion est en effet long et le CRT peu adapté pour les piétons ;
- Nous regrettons également que le projet de tramway reliant Lille à l'aéroport de Lesquin en passant par Lille-Sud, Ronchin, Faches-Thumesnil, mais aussi le CRT de Lesquin ait été abandonné ;
- Enfin, le HUB Porte des Postes parait sous exploité alors qu'il pourrait être complet et multimodal, avec une connexion rail.

En résumé, ce SDIT démontre une grande qualité de service et assure une bonne interconnexion avec le réseau de trains. Il ne manque pas grand-chose pour que ce tracé soit complet.

La MEL pourrait, par exemple mobiliser les importantes réserves foncières (notamment les emprises SNCF) pour développer des projets d'aménagements et de mobilité.

De plus, afin d'assurer une meilleure accessibilité à la 1ère couronne et désengorger les routes, nous sommes persuadés que des parking relais seront aménagés (en début / fin de ligne ou intermédiaire) – par exemple à Pont de Neuville, Templeuve, etc.

Les tracés pourraient également mieux prendre en compte les besoins des entreprises et de leurs collaborateurs en prolongeant les lignes de tramway et de bus au-delà de leur terminus afin d'irriguer les zones d'activité plus périurbaines. Peut-être avec des navettes à haute densité, ou en aménageant des prolongements de lignes de bus matin, midi et soir pour les personnes qui travaillent.

En effet, le versement mobilité des entreprises équivaut à 250 millions €/ an. Pour le SDIT d'une durée de 15 ans, cela équivaut à 3,7 Md€ cumulés et dépasse largement les 2 Md€ prévus pour financer les projets. Or, si une entreprise développe son propre moyen de transport pour desservir son entreprise, il est légitime qu'elle soit dégrevée de versement mobilité, ou qu'elle soit desservie par des infrastructures performantes, au service des collaborateurs.

Et si nous nous félicitons de participer au développement et à l'attractivité de la MEL par le biais de ce versement mobilité, nous serons vigilants sur ces infrastructures en bout de ligne.

A nouveau, nous mesurons le travail important effectué et nous nous tenons à votre disposition pour coconstruire une métropole attractive et équilibrée.

GROUPE METROPOLE PASSIONS COMMUNES

Monsieur Sébastien LEPRÊTRE
Vice-président
de la Métropole Européenne de Lille
2, boulevard des Cités Unies
CS 70043
59040 LILLE CEDEX

Lille, le 31 Mars 2022

Objet : Concertation préalable – SDIT – Contribution du Groupe MPC

Monsieur le Vice-Président, cher Sebastien

Dans le cadre de la concertation préalable relative aux projets de nouvelles lignes de transport du SDIT, le Groupe Métropole Passions Communes (MPC) souhaite confirmer les choix proposés dans le projet soumis à la concertation et apporter plusieurs recommandations qui le complèteront.

Fidèles aux engagements pris en 2019 lors du vote du SDIT, ces nouvelles lignes viendront à la fois compléter l'ossature principale du réseau métropolitain et renforcer le maillage en transports en commun de l'ensemble de la métropole, au bénéfice des métropolitains et usagers actuels et futurs de ces transports modernes et performants, quelle que soit leur commune de résidence.

Ces futures lignes de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et plus globalement le SDIT s'inscrivent dans l'ambition globale de construction de la métropole de demain incarnée dans les différentes politiques publiques portées par la MEL, notamment le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET), le Plan Local d'Urbanisme (PLU), et le futur Plan de Mobilité (PDM).

Le Groupe MPC se réjouit de cette ambition métropolitaine en faveur du développement des transports en commun en site propre. Cette ambition a d'ailleurs été reconnue par l'État dans le cadre de l'appel à projets national des transports collectifs en site propre puisque 120 millions d'euros ont été attribués pour leur développement.

Notre Groupe se saisit de cette phase de concertation pour rappeler le nécessaire équilibre des transports que nous devons collectivement atteindre à l'échelle du territoire métropolitain afin que chaque usager puisse se déplacer dans de bonnes conditions, sans avoir à utiliser sa voiture.

Ainsi, les nouvelles lignes proposées doivent à la fois permettre aux métropolitains de bénéficier d'un mode de transport en site propre à proximité de chez eux, mais également permettre aux habitants de communes plus lointaines de relier ces terminus en transports en commun ou de se stationner à

proximité des terminus afin de diminuer l'utilisation des véhicules légers motorisés dans les zones plus urbaines.
C'est le cas par exemple du projet de tramway reliant Lille à Haubourdin, où une variante propose de prolonger la ligne de tramway jusqu'à la RM41 dans la commune d'Hallennes lez Haubourdin ou encore la variante proposée sur l'axe Lille/Wambrechies Ces variantes apparaissent être des options intéressantes permettant l'aménagement d'un parking relais (P+R) donnant la possibilité aux habitants d'une partie des territoires des Weppes et de la Lys d'accéder à un mode de transports en commun efficient, sans avoir à s'insérer dans la circulation automobile de ces secteurs très souvent saturés.

En outre, le déploiement par la MEL de P+R réunissant stationnement pour les véhicules légers, stationnement sécurisé pour les vélos et bornes de recharge électrique, aire de covoiturage et arrêt de bus, au niveau de l'ensemble des terminus des lignes de transports en commun en site propre, serait un critère participant aux changements de comportement en matière de mobilité, plus particulièrement dans les secteurs urbains denses.

Si l'axe Lille/Wambrechies dont le terminus se situe au cœur même de la commune de Wambrechies n'est pas dénué d'intérêt au regard du nombre d'usagers potentiel, la variante proposant de localiser le terminus à la gare de Wambrechies, permettrait en outre de réfléchir à la mutation de l'ancienne ligne TER « Lille/Comines » qui pourrait alors être remplacée par un BHNS entre Comines et Wambrechies.

Enfin, alors que la MEL travaille à la mise en place d'une Zone à Faibles Émissions (ZFE) sur son territoire, le développement de nouvelles lignes de transports en commun en site propre doit permettre aux métropolitains de profiter d'un système de transport performant qui deviendra une réelle alternative à l'utilisation des véhicules individuels les plus polluants, tout en investissant pour le développement des mobilités actives.

Cette performance doit se retrouver particulièrement dans le fonctionnement des deux lignes de Bus à Haut Niveau de Services (BHNS) projetées. En effet, il apparait essentiel que ces deux lignes répondent en tous points aux exigences de ce type de transport à savoir la circulation en site propre sur la quasi-totalité du parcours, un cadencement élevé plutôt que des horaires fixes et la priorité donnée aux BHNS au sein de la circulation afin d'optimiser les temps de parcours.

Enfin, au-delà de l'efficacité du réseau, il nous apparait essentiel de rappeler le nécessaire équilibre territorial à atteindre en matière d'offre de transports en commun. À l'hyper concentration des transports en commun des secteurs « République/Gare Lille Flandres » à Lille, nous préférons les axes tels que proposés dans le SDIT voté à l'unanimité des suffrages en juin 2019. En effet, les axes proposés notamment de tramways permettront non seulement de relier des secteurs exempts de transports en commun rapides, mais également aux habitants des quartiers populaires de Lille et des communes de la première couronne de Lille de bénéficier de l'effet booster d'un tramway ou d'un BHNS sur le cadre de vie, l'attractivité de l'espace public, le développement économique ou encore la réduction du trafic automobile améliorant ainsi la qualité de l'air.

En outre, le secteur de la gare Lille Flandres présentant une forte densité de transports en commun (bus, tramway et 2 lignes de métro), il nous semble opportun de privilégier le développement d'une nouvelle offre de tramway au niveau de la gare Lille Europe et de prolonger éventuellement cette ligne jusqu'au

secteur « Lille Grand Palais ». L'objectif n'étant pas de concentrer l'offre de transports en commun sur un périmètre limité mais bien de permettre l'accès de cette nouvelle offre à un plus grand nombre d'usagers ou de futurs usagers. D'autant que les deux gares, distantes de 500 mètres, sont reliées entre elles non seulement par le métro mais également par le tramway.

Avec ces projets de nouvelles lignes de transports, structurantes pour notre territoire, la Métropole Européenne de Lille développe les infrastructures qui permettront de faciliter la mobilité des métropolitains.

Restant disponible pour évoquer avec vous ces différents sujets, je vous prie de recevoir, Monsieur le Vice-président, l'expression de mes salutations distinguées.

Bien amicalement

Damien CASTELAIN

Président du Groupe Métropole Passions Communes

Cinq questions déterminantes pour les projets de transports de la métropole lilloise

Tribune libre

Il y a 50 ans le choix d'un métro par la Communauté Urbaine de Lille venait flatter notre ego collectif. Ce que l'on ne vit pas alors, c'est qu'il signait pour longtemps un retard en matière de desserte fine des territoires de notre métropole : pendant ce temps, avec un choix différent beaucoup moins onéreux et tout aussi efficace, celui du tramway, nombre d'agglomérations ont supplanté la nôtre en matière d'efficacité des réseaux de transports.

On ne peut donc que se réjouir de voir le tramway figurer enfin au premier plan des projets proposés par la MEL actuellement soumis à la concertation, mais cinq questions majeures apparaissent qui conduisent à se demander si, de nouveau, notre métropole ne fait pas fausse route :

1) 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'échanges ? Il est essentiel de le savoir parce que l'on ne construit pas une maison en commençant par les étages !

2) Dès lors que l'on veut développer le tramway, on ne peut pas ignorer le tram déjà existant, le Mongy, alors que celui-ci joue déjà un rôle de desserte interne à chacun des deux pôles urbains de la MEL : il faut réfléchir simultanément à son intégration, sa modernisation et sa transformation dans un schéma d'ensemble. Quand on agrandit une maison, on ne se contente pas de rajouter des pièces, mais on regarde aussi comment transformer les pièces existantes !

3) Les études de mobilité montrent que les usagers des transports cherchent à diminuer le nombre de rupture de charges qui sont synonymes d'effort physique, d'attente, d'inconfort et d'inquiétude. Une correspondance est assez facilement acceptée, deux beaucoup moins et trois seulement en situation de forte contrainte. Et pour les 30% d'usagers potentiels qui ont des difficultés à se déplacer les correspondances sont encore plus dissuasives. Dans ces conditions le choix non négociable de la MEL d'imposer une correspondance systématique pour se rendre au centre de Lille pour les trois nouvelles branches tramway prévues pour le pôle lillois va réduire la proportion des déplacements susceptibles d'être réalisés par les transports. Aucune grande ville française de la taille de Lille n'a exclu le tramway de son centre comme Lille s'apprête à le faire.

4) Un schéma de développement du vélo a été adopté par la MEL, supposé aller de pair avec le développement des transports. Mais il n'y a pas de mise en cohérence réelle des deux approches, que ce soit sur la configuration des pistes cyclables souvent problématique pour les cyclistes le long des axes tramways, sur les parcs de stationnement de rabattement pour les vélos ou encore l'emport des vélos dans les trams.

5) Enfin un tel projet se doit d'être soumis au débat de façon très large : la loi d'orientation des Mobilités de 2019 impose la mise en place d'un comité des partenaires des transports, associant usagers, entreprises et partenaires des transports. Quand cette structure sera-t-

elle mise en place et quand débattra-t-elle du projet sur la base d'une vision détaillée de l'articulation des différents modes et avec plusieurs variantes pour la desserte de la commune de Lille, point-clé de tout projet?

L'addition des questions précédentes montre qu'un approfondissement des projets transports de la MEL et la rectification de certains aspects majeurs est indispensable avant d'aller plus loin, au risque sinon de prolonger et d'aggraver le retard en matière de transports de la métropole.

Jean-Claude DEGAND

Président du think tank Mobilités 2050

Ancien dirigeant de la SNCF et de Kéolis

Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT)

Contribution de la Ville de MONS EN BAROEUL

Conseil municipal du 7 avril 2022

VOUS ÊTES BIEN À MONS EN BARŒUL

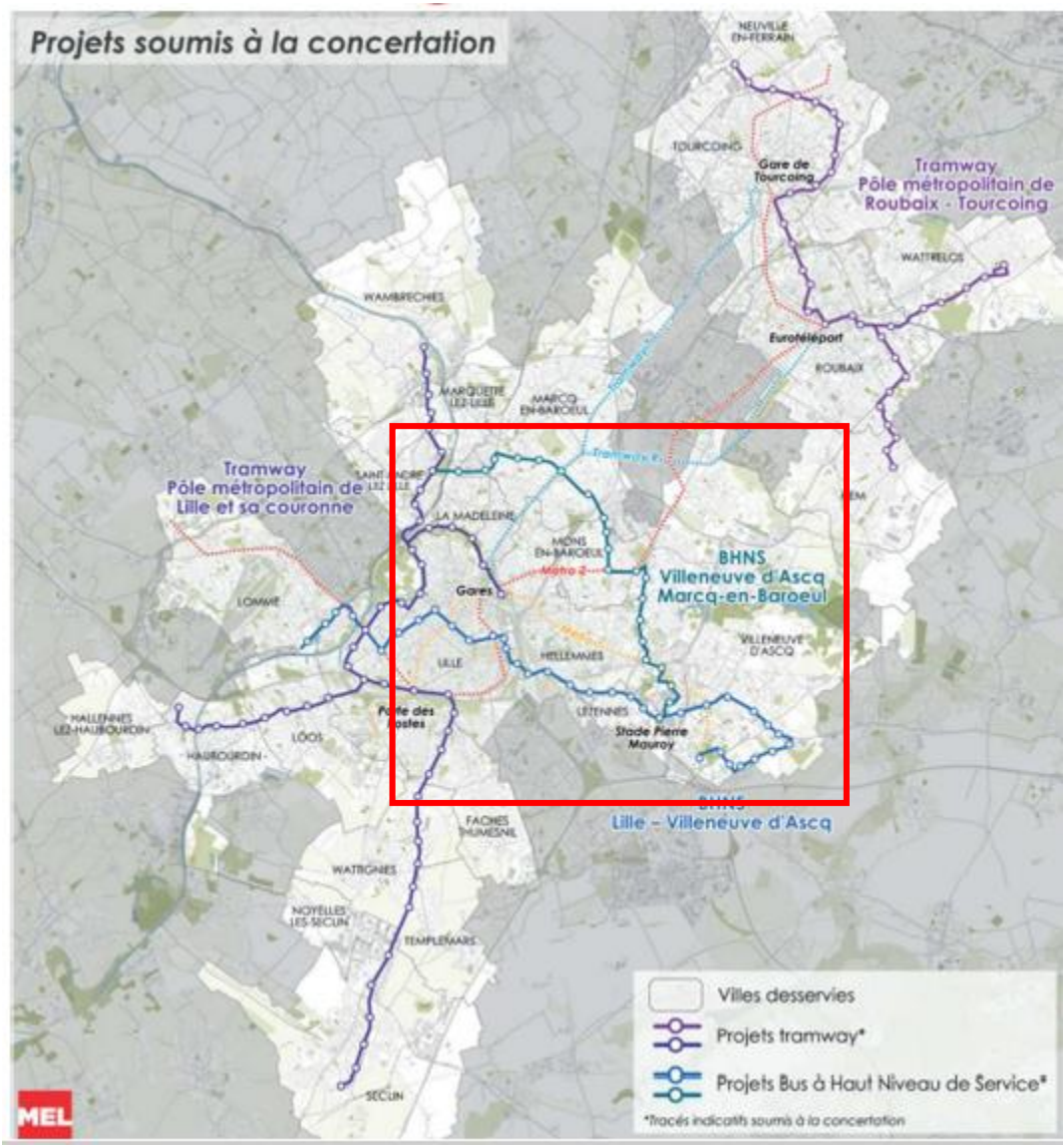
Périmètre de la concertation

- **Concertation préalable du 21 février au 5 avril 2022**

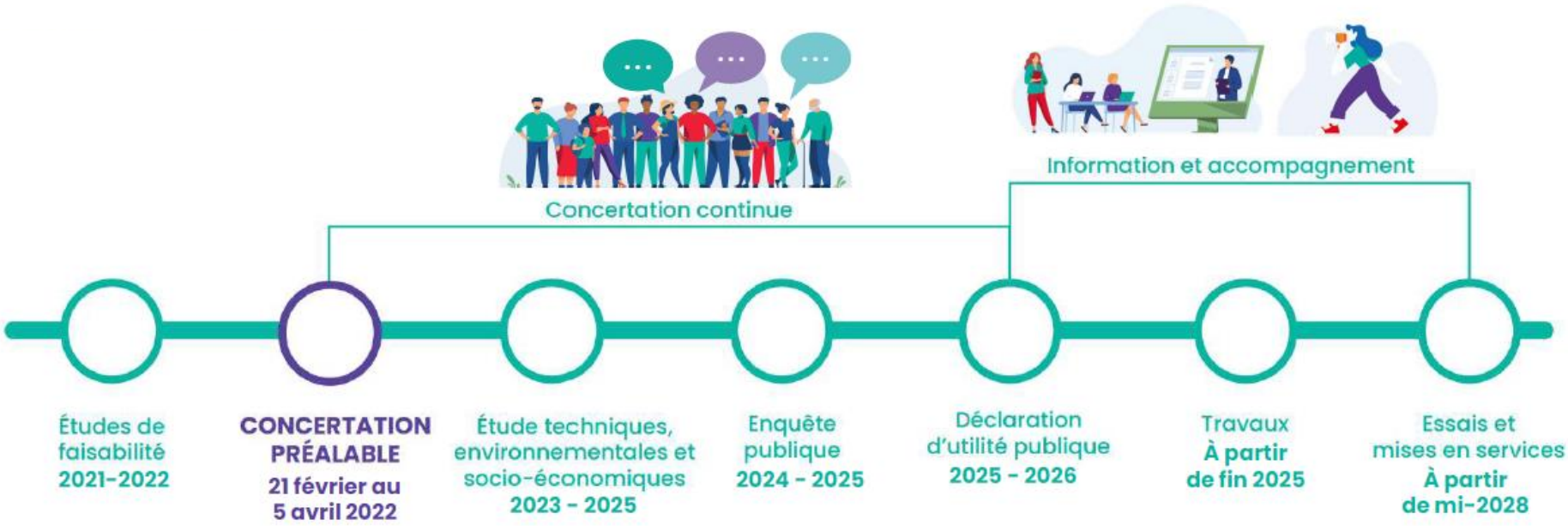
<u>Deux itinéraires de tramway</u> :
- Pôle de Lille
- Pôle de Tourcoing-Roubaix-Wattrelos

<u>Deux itinéraires de BHNS</u> :
- Lille – Villeneuve d'Ascq
- Marcq en B – Villeneuve d'Ascq

- **Mons en Baroeul est concernée par la ligne de BHNS Villeneuve d'Ascq – Marcq en B – St André**

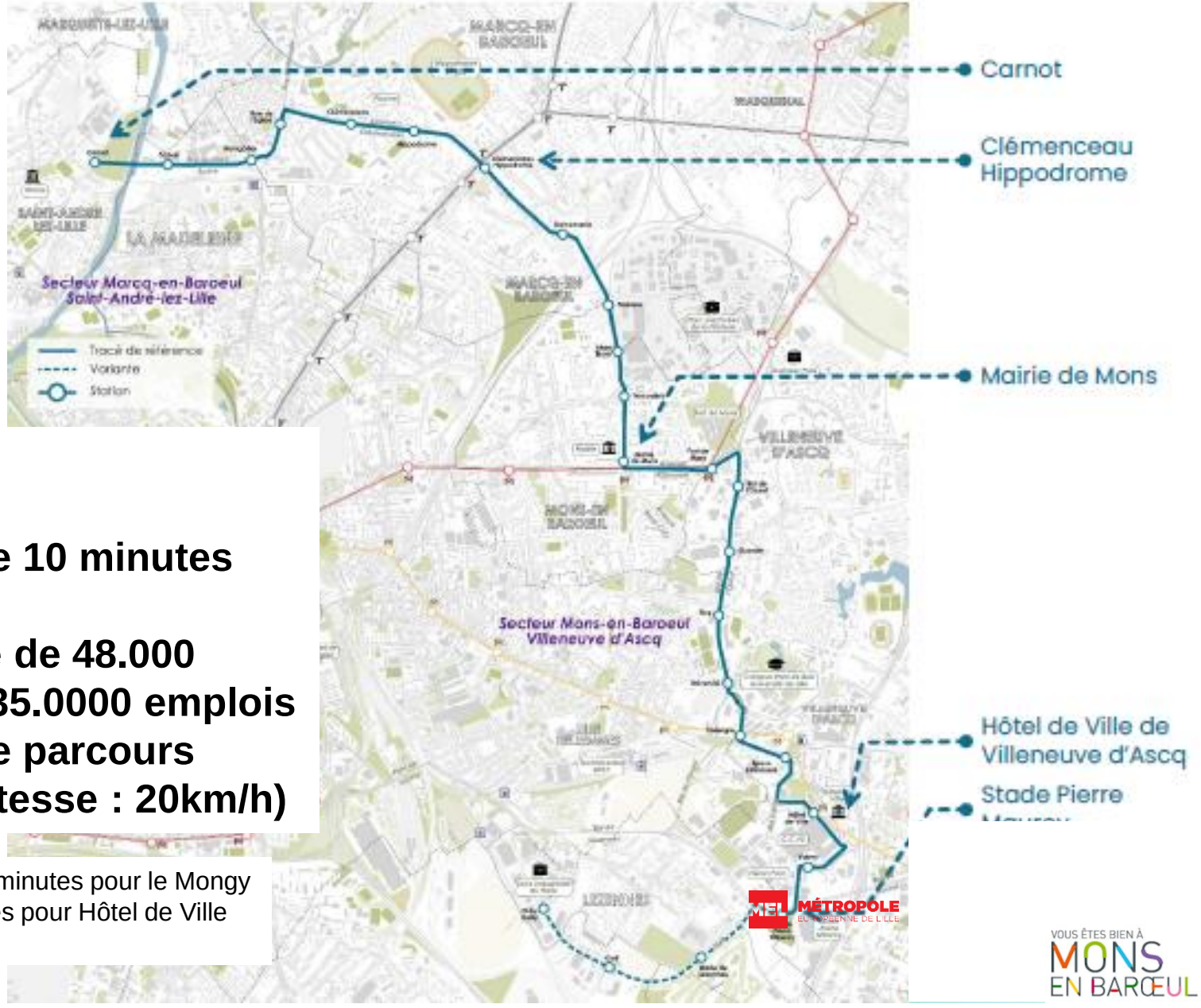


Périmètre de la concertation



- **La concertation est préalable.**
- Elle porte sur les **grandes orientations** d'aménagement, les **itinéraires de référence.**
- Ensuite, **la MEL engagera fin 2022 les démarches de conception du projet précis** (2023/2024), qui sera soumis à enquête publique en 2024/2025.
- Pour une **mise en service à partir de 2028**

Les objectifs du projet



- **11 km**
- **22 stations**
- **Fréquence de 10 minutes**

- **Une desserte de 48.000 habitants et 35.0000 emplois**
- **Des temps de parcours améliorés (vitesse : 20km/h)**

Depuis Mairie de Mons : 8 minutes pour le Mongy (au lieu de 18) et 12 minutes pour Hôtel de Ville VA (au lieu de 24)

VOUS ÊTES BIEN À MONS EN BARŒUL

Les objectifs du projet

➢ Un projet de mobilité

- *Développer l'offre en transports collectifs et interconnecter* les deux lignes de métro et le Mongy, sans passer par Lille centre. Vers un **nouveau Pôle d'échanges du Fort de Mons**
- ***Réduire les temps de parcours*** *vers Villeneuve d'Ascq* (centre ville, université, services, Haute Borne, stade Pierre MauroyDesservir le centre-ville et les quartiers (habitants et emplois) et *vers Marcq en B* (Mongy*)*
- *Placer Mons au carrefour de deux itinéraires forts de transports collectifs (métro et BHNS)*

➢ Un projet social

- *rendre la métropole accessible à tous et partout, desservir les quartiers prioritaires.*
- *rendre de la mobilité à des habitants moins motorisés, améliorer l'accès à l'emploi.*

➢ Un projet environnemental

- *Renforcer les offres de mobilités à travers des transports collectifs confortables et performants, pour* ***diminuer l'usage de la voiture et limiter la dépendance à la voiture individuelle****. Réduire les consommations énergétiques et la pollution de l'air.*

➢ Un projet de qualité urbaine

- Pour la MEL : *repenser les espaces publics pour les apaiser et accompagner la dynamique de mutation urbaine (exemple du Boulevard de l'Ouest).*
- Pour Mons : *garantir une bonne insertion du BHNS dans un cadre paysager métamorphosé par les dynamiques de rénovation urbaine (Sangnier, Adenauer)*

VOUS ÊTES BIEN À MONS EN BARŒUL

Le haut niveau de service

- **Fréquence de passage élevée** (10 min) et **vitesse commerciale** (20km/h)
- **Priorité aux carrefours** pour diminuer les temps de parcours
- **Sites propres dans les sections congestionnées** pour garantir la vitesse et la régularité
- **Matériel roulant** à **énergie propre**, **confortable et lumineux / accessible** (plancher bas) / avec une identité visuelle forte
- **Quais larges et accessibles** aux personnes à mobilité réduite
- **Stations** : **attente confortable**, **accès aux différents services** (billetterie, infos voyageurs temps réel)
- **Stations bien intégrées** et visibles dans l'environnement
- **L'espace public est repensé et traité de façon qualitative**.

Atlas des BHNS – CEREMA
(40 réseaux, 100 lignes)

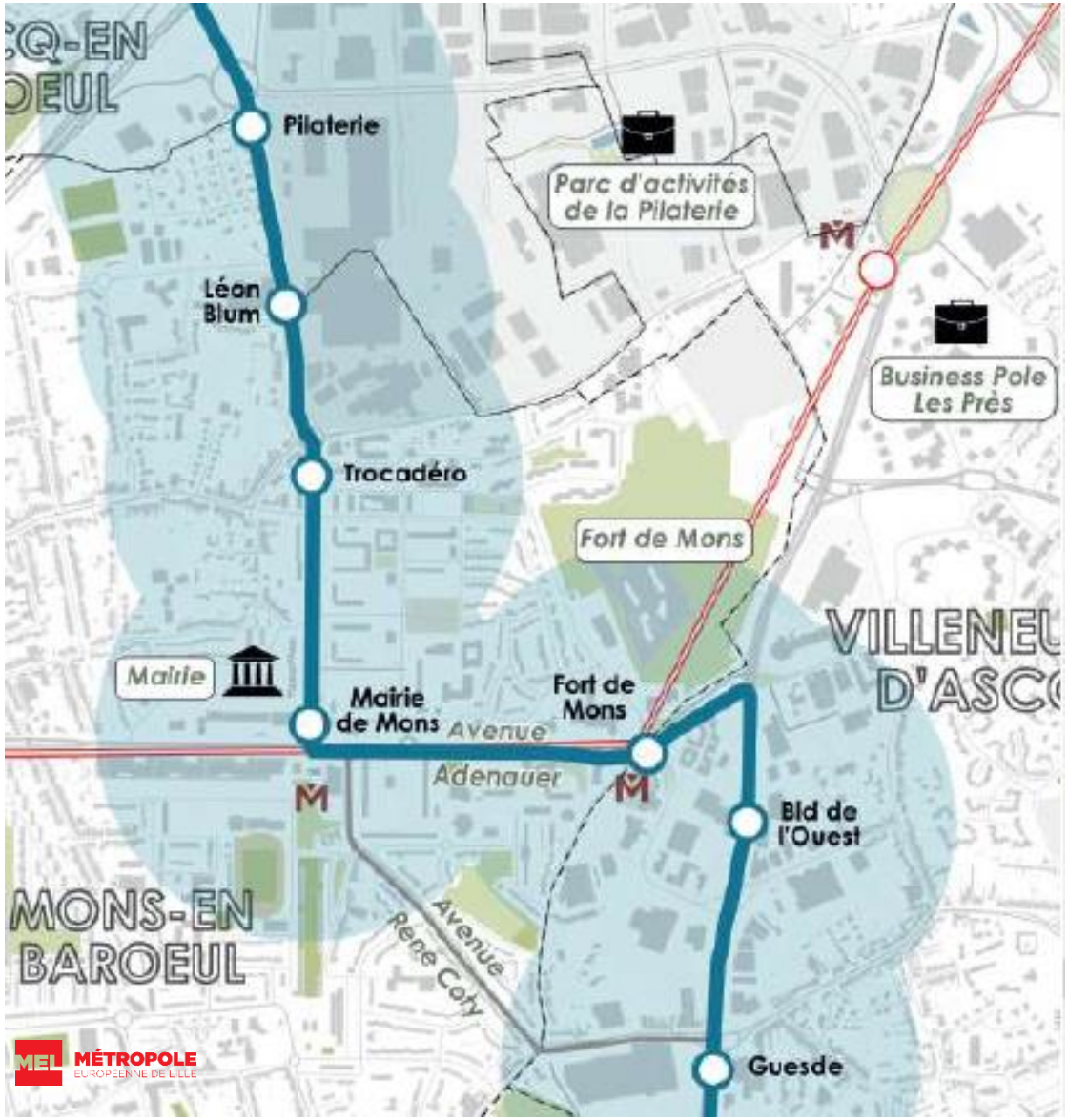
- *80 % mis en service après 2011*
- *inter station moyenne : 450 m*
- *part de site propre : 56%*
- *priorité aux feux : 4 réseaux / 5*
- *fréquence : entre 5 et 15 minutes en heures de pointe*

BHNS – Pau

VOUS ÊTES BIEN À MONS EN BARŒUL

L’itinéraire de référence

- **Trois points de passage**
  - *Station Fort de Mons*
  - *Mairie de Mons et centre-ville*
  - *Trocadéro*
- **Un itinéraire via la rue Jules Ferry, Adenauer, Marc Sangnier et l’avenue du Baroeul**
- **Une variante non retenue**
  - *Via la rue René Coty*
  - *Ne dessert pas le pôle d’échange du Fort*
  - *Configuration trop résidentielle*



Contribution de la Ville de Mons en Baroeul

<u>Les points de vigilance qui devront trouver réponse dans l'élaboration du projet précis</u>

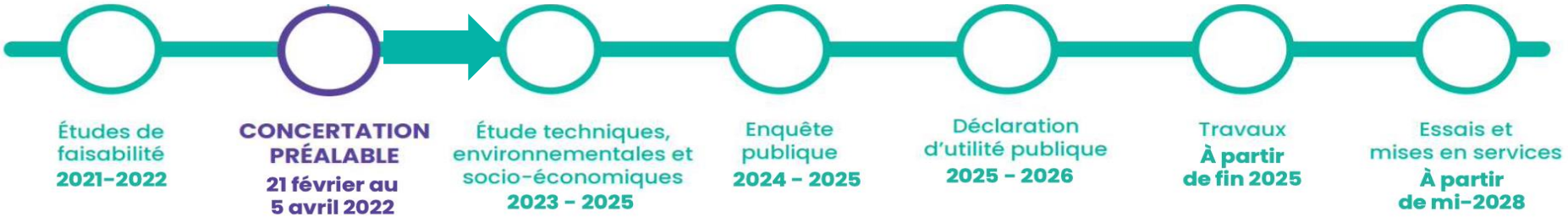
1. **Garantir le haut niveau de service tout en respectant la qualité paysagère** (fréquence, fluidité des carrefours, sites propres en approche des carrefours, confort et accessibilité des stations)
2. Bien **coordonner** toutes les interventions et maitrises d'œuvre dans **la restructuration du secteur Adenauer**
3. Accompagner le BHNS par un **déploiement de services associés vélo et piétons**
4. **Maintenir les lignes secondaires** (desserte interne à Mons et vers Fives, Hellemmes, les Près)

Contribution de la Ville de Mons en Baroeul

<u>Les points de vigilance qui devront trouver réponse dans l'élaboration du projet précis</u>

5. Articuler le SDIT avec les démarches de **renforcement des lignes de métro**
6. Envisager via le BHNS une **requalification urbaine du Boulevard de l'Ouest**
7. Au delà de Villeneuve d'Ascq (centre-ville, stade Pierre Mauroy, lien vers la Haute Borne), étudier les conditions de faisabilité d'une **poursuite du BHNS jusque la zone du Hellu (Lezennes).**

Les prochaines étapes à venir en 2022



- MAI 2022 : Rapport des garants de la concertation
- JUIN 2022 : **Bilan de la concertation préalable** (délibération MEL)
- SEPTEMBRE 2022 : **programme d'aménagement des lignes du SDIT** (tracé retenu, insertion des lignes, stations, principes d'aménagement (1/1000ème), partage de l'espace public, végétalisation) et **calendrier**.
- DECEMBRE 2022 : **lancement des études de maitrise d'œuvre** (conception)

VOUS ÊTES BIEN À MONS EN BARŒUL

CONSEIL MUNICIPAL
SEANCE DU 7 AVRIL 2022

3/1 – SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS - AVIS DE LA VILLE DE MONS EN BAROEUL DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION PREALABLE – LIGNE DE BHNS

Le 28 juin 2019, la Métropole Européenne de Lille (MEL) a adopté son Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT). A travers ce document de planification territoriale, il s'agissait de définir les grands axes de déploiement de transports collectifs structurants venant compléter et développer l'armature existante organisée autour des deux lignes de métro et de la ligne de tramway « Mongy » Lille – Tourcoing – Roubaix.

Cette démarche volontariste, impulsée par l'exécutif et l'ensemble des groupes politiques composant le conseil métropolitain a permis de définir de façon globale et cohérente les projets de nouvelles lignes de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) à horizon 2035. Dans ce contexte, et dans la lignée d'expressions précédentes, la Ville a formulé le souhait de création d'un nouvel itinéraire transversal (nord/sud), reliant potentiellement Mons en Barœul d'une part à Villeneuve d'Ascq et d'autre part à Marcq en Barœul.

Comme dans d'autres secteurs, il s'agissait de permettre le développement de liaisons transversales en complément des dessertes structurantes existantes afin d'éviter de contraindre certains usagers à converger obligatoirement par le nœud des gares de Lille. Il s'agissait également de favoriser une meilleure « interface entre ville et transports », en faisant des axes lourds de transport un outil de redynamisation urbaine, sociale et économique des territoires desservis. Il s'agissait enfin, pour la Métropole, de relancer, à travers ce SDIT, le développement d'infrastructures lourdes de transport en commun en sommeil depuis plus de 20 ans et aujourd'hui indispensables pour respecter les objectifs d'évolution des parts modales et de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

Depuis, la MEL a engagé les études et démarches visant à la mise en œuvre réglementaire, financière et opérationnelle du SDIT. Pour ce faire, la MEL s'est dotée, fin 2020, d'une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage regroupant des compétences en matière d'urbanisme et de transport (Egis associé à l'agence d'urbanistes Gautier + Conquet).

Ce travail, organisé en « mode projet » avec les villes, devra permettre de définir, fin 2022, un programme de maîtrise d'œuvre, nécessaire pour la création effective et concrète des nouveaux itinéraires.

A l'échelle de la MEL, le SDIT comprend la réalisation de deux lignes de tramway autour des pôles de Roubaix-Tourcoing et de Lille (Hem – Wattrelos – Roubaix – Tourcoing – Neuville pour le premier et Wambrechies – Lille – Loos – Haubourdin – Faches-Thumesnil – Wattignies – Seclin pour le second) et de deux lignes de BHNS (Lille – Villeneuve d'Ascq et Villeneuve d'Ascq – Marcq en Barœul – Saint-André). Cela représente un total de 50 kilomètres de tramway (16 villes desservies par un tramway toutes les 5 à 8 minutes), et de 25 kilomètres de BNHS (10 villes desservies par un BHNS toutes les 10 minutes), 149 stations envisagées, 180 000 voyageurs par jour, 490 000 habitants et 380 000 emplois desservis.

A une échelle plus locale, Mons en Barœul est concernée par la ligne de BHNS Villeneuve d'Ascq – Mons en Barœul – Marcq en Barœul – Saint-André (soit 11 kilomètres, 22 stations, une fréquence de 10 minutes), reprise sous l'appellation de la ligne H dans le SDIT.

Après de nombreuses séances de travail avec la MEL et l'AMO, entre mars et décembre 2021, ponctuées de plusieurs comités de lignes, la Ville de Mons en Barœul a identifié un scénario de référence permettant la mise en œuvre du SDIT sur son territoire.

Tout d'abord, la Ville a souhaité et obtenu le passage du BHNS au cœur de son territoire afin de développer, pour les Monsois, un nouveau service de mobilité structurant (complétant la ligne 2 du métro), à même d'offrir une alternative crédible et performante à la voiture individuelle.

C'est un enjeu particulièrement important dans les quartiers comme celui du « Nouveau Mons » où les taux de motorisation sont plus faibles. C'est un enjeu qui sous-tend une double ambition : sur le plan social, prendre en compte le renchérissement du coût de l'énergie et, sur le plan environnemental, diminuer les émissions de gaz à effets de serre et la pollution de l'air.

Pour définir l'itinéraire, la Ville a considéré deux points de desserte essentiels :

- la station Fort de Mons, qui sera transformée à plus court terme en pôle d'échange multimodal, 25 ans après son inauguration, permettant d'améliorer la qualité, le confort et la sécurité d'usage des espaces publics de ce secteur,

- le centre-ville de Mons en Barœul, autour de l'Hôtel de Ville, de l'esplanade de l'Europe, de la station de métro « Mairie de Mons », de la salle Allende, dans la perspective d'accueil à moyen terme de nouvelles fonctions urbaines (emploi, services).

A partir de ces points d'équilibre sur le territoire, la Ville a accompagné l'émergence d'un itinéraire de référence empruntant, depuis le boulevard de l'Ouest, la rue Jules Ferry, l'avenue Adenauer, la place de l'Europe, puis l'avenue Marc Sangnier et l'avenue du Barœul.

L'hypothèse d'un tracé empruntant la rue René Coty a été étudié en variante mais non retenu par la collectivité car ignorant la desserte du pôle Fort de Mons et présentant des caractéristiques résidentielles peu compatibles avec l'insertion d'un BHNS.

L'objectif est d'offrir aux Monsois de bonnes conditions de desserte et d'accès aux services, commerces et emplois du secteur de Villeneuve d'Ascq (Universités, centre-ville, stade Pierre Mauroy, Haute Borne, Hellu), et du secteur de Marcq en Barœul, puis le nord-ouest de la Métropole (en visant particulièrement la connexion avec le tramway « Mongy » au niveau de la station Clémenceau – Hippodrome).

L'ampleur des projets intégrés dans le SDIT (notamment pour les deux lignes de tramway) a nécessité la saisine de la Commission Nationale du Débat Public pour mise en concertation préalable. Cette concertation s'est déroulée entre le 21 février et début avril 2022. L'ensemble des supports sont disponibles sur le site participation.lillemetropole.fr. Dans le cadre de cette concertation préalable, il s'agit, à partir de la démarche globale du SDIT adoptée en 2019, de présenter les itinéraires de référence pour le tracé des lignes (variantes retenues et variantes étudiées) et les grands principes de partage de la voirie en fonction des types de voirie concernées. Il ne s'agit pas de l'enquête publique, qui sera quant à elle organisée vraisemblablement fin 2024, en amont du lancement des chantiers, sur la base des études de maîtrise d'œuvre.

A l'occasion de cette concertation préalable, la Ville de Mons en Barœul souhaite formuler les points de vigilance qui devront trouver leurs solutions dans le cadre de la définition précise du programme de maîtrise d'œuvre.

1. Il est essentiel que l'insertion d'un nouvel axe structurant de transport respecte les aménagements paysagers privilégiant la nature en ville qui ont été récemment réalisés (Avenue Parc Marc Sangnier) et s'articulent de façon optimale avec ceux qui sont envisagés dans le cadre du Nouveau Projet de Rénovation Urbaine (Avenue Adenauer). Au-delà des enjeux paysagers, les enjeux de circulation en section courante à Mons en Baroeul ne rendent pas obligatoire la mise en œuvre d'un site propre intégral, de bout en bout. La Ville souhaite que la traversée du territoire par le BHNS privilégie un traitement de la fluidité des carrefours (priorité aux feux et phasage des feux, sites propres en approche), ainsi qu'un traitement des stations (quais accessibles, billetterie). La Ville souhaite donc que les études permettent sur la section monsoise comme sur l'ensemble de la ligne H de proposer un scenario d'insertion qui concilie :

    - le respect des aménagements paysagers,
    - et le développement d'un service de BHNS performant en termes de capacité, de fréquences, de vitesse de circulation et de confort.

2. En termes de méthode, la Ville émet le souhait que la MEL coordonne efficacement les interfaces entre les différentes maîtrises d'œuvre mobilisées dans la restructuration du secteur Adenauer (requalification en régie « transport » du pôle d'échanges, requalification paysagère en régie « aménagement » de l'axe Adenauer, requalification dans le cadre d'une concession d'aménagement pour les secteurs Lamartine et Léonie Vanhoutte, interventions ville sur ses compétences…), auxquelles s'ajoutera donc la maîtrise d'œuvre du BHNS. Une bonne interface s'avère indispensable pour garantir la cohérence de l'ensemble, au service d'une transformation paysagère qualitative de ces espaces et d'une amélioration significative des conditions de mobilité.

3. La Ville souhaite que la MEL accompagne la mise en œuvre du nouvel axe structurant de transport par un déploiement de services et stationnements à l'attention des cyclistes. Il est en effet essentiel de favoriser les interconnexions entre les différents modes de transports et de permettre aux usagers de se rabattre confortablement sur l'offre métro ou BHNS à pied ou en vélo.

4. La Ville souhaite que la mise en œuvre de la ligne de BHNS s'accompagne du maintien des lignes secondaires essentielles pour le territoire, desservant finement tous les quartiers de Mons, et reliant Mons en Baroeul à Fives, Hellemmes, et aux quartiers du nord de Villeneuve d'Ascq (Les Prés, Flers).

5. A une échelle métropolitaine, et sans attendre la mise en œuvre du SDIT, la Ville de Mons en Baroeul formule à nouveau l'absolue nécessité de conclure la démarche de renforcement des capacités de la ligne de métro 2, au service de meilleures conditions de transport de ses usagers.

6. Hors territoire de Mons, la Ville est très intéressée par la requalification urbaine à laquelle pourrait contribuer le Bus à Haut Niveau de Service sur le Boulevard de l'Ouest (Villeneuve d'Ascq). Un tel service de mobilité permettrait de redonner à ce boulevard, aujourd'hui encore largement dominé par l'automobile et constituant une coupure urbaine très forte entre Mons en Baroeul et Villeneuve d'Ascq, une urbanité et une vraie qualité urbaine, support d'usages variés et qualitatifs.

7. Toujours hors territoire, la Ville souhaite que la MEL poursuive les études et expertises (notamment sur le plan économique), quant à une possible prolongation du BHNS vers la ZI du Hellu, au regard de l'intérêt potentiel de desserte de cette zone d'emplois et de services (notamment le centre d'examens de la fonction publique).

Ceci exposé, et vu le dossier de concertation préalable annexé à la présente délibération, il est proposé au conseil municipal :

- d'approuver la contribution de la Ville de Mons en Barœul reprise dans la présente délibération,

- d’autoriser Monsieur le Maire, ou son représentant, à transmettre sa contribution à la Métropole Européenne de Lille, dans le cadre de la concertation préalable engagée sur le projet de mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport.

#OSONS
SAINT-ANDRÉ-LEZ-LILLE

15 mars 2022 / osons.saintandre@gmail.com

Concertation sur les nouvelles lignes de transport de la MEL 21/02/2022 - 05/04/2022
Avis du groupe d'élus et d'habitants #Osons à Saint-André-lez-Lille

Oui au tramway à Saint-André
et aux nouvelles lignes de bus

La mise en service d'un tramway et l'amélioration des lignes de bus sont **une nécessité** dans une ville qui se densifie (25% d'habitants en plus à Saint-André d'ici 2026). Sans transports collectifs performants, fiables et rapides (c'est-à-dire en **site propre**), la congestion routière va s'aggraver et notre cadre de vie se dégrader !

→ **pour augmenter l'accessibilité et faciliter la mobilité pour chacun**
→ **pour rééquilibrer le partage de la rue et apaiser les circulations**
→ **pour réduire la dégradation de la qualité de l'air et la pollution locale**

Réserves et propositions Osons

Oui mais pas n'importe comment !

1. Mieux informer et augmenter l'implication des habitants.

→ La période de concertation est trop courte pour un projet de cette ampleur : elle ne permet pas une implication complète des habitants ;
→ Les tracés présentés ont été choisis par les maires **sans transparence** ; la justification de ces choix politiques est fragile et les zones d'ombres trop nombreuses ;
→ Il est nécessaire de créer les conditions d'un **vrai dialogue** sur les mobilités dans la métropole !

2. Mettre le tramway au centre de Saint-André et surtout de Lille !

→ Le tracé de référence évite le centre de Saint-André et de Lille, c'est un non-sens qui pénalise l'accessibilité du versant Saint-André/ Marquette/ Wambrechies/Quesnoy/Comines.
→ Nous proposons de prioriser un tracé du tramway à Saint-André par la **rue Leclerc** avant de desservir les Grands Moulins (via la rue Pasteur) et le centre de Wambrechies.
→ Le tramway doit desservir obligatoirement le **centre de Lille (République)** pour assurer une accessibilité optimale en passant par Esplanade/Liberté et/ou Schuman/ Gares/Molinel.

3. Aller plus loin en transport collectif vers Comines et Lambersart

→ 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.
→ Nous proposons de **prolonger le Bus à haut niveau de services** Villeneuve d'Ascq/La Madeleine jusqu'à Lambersart Pont-Supérieur en desservant Saint-André (par Carnot/Tassigny ou par la Lino).
→ La complémentarité des nouveaux bus et tramway permettra d'assurer une bonne connexion de Saint-André dans 4 directions : au nord vers Wambrechies puis Comines, au sud vers le centre de Lille (puis Wattignies), à l'est : vers Marcq-en-B. et Villeneuve-d'Ascq et à l'Ouest vers Lambersart.

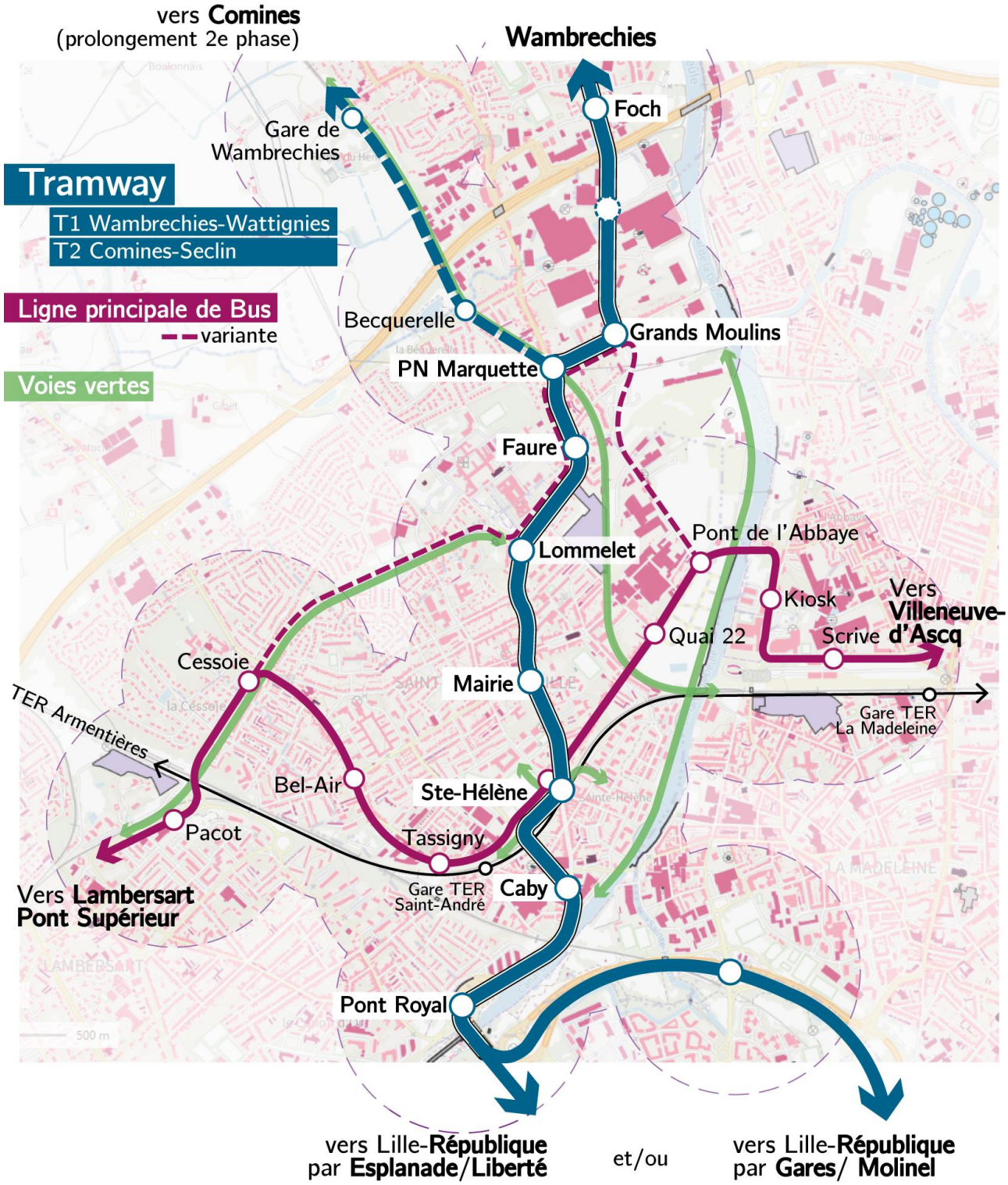
4. Agir par étapes et dès maintenant !

→ Dès maintenant, agir plus activement pour l'accessibilité des piétons et cyclistes : par ex. **Passerelle piétons/vélos** entre la rue Leclerc qui accueillera une station de tramway et le centre du quartier Sainte-Hélène ; **Voie verte** sur l'ancienne voie ferrée Lille-Comines…
→ Dans 3 ans, améliorer les dessertes en bus en aménageant des **voies réservées** sur avenue Cardinal Liénard, Schuman, Esplanade… et anticiper un nouveau plan de circulation.
→ Dans 6 ans, mettre en service une **première ligne de tramway** entre Wambrechies, le centre de Lille et Wattignies.
→ Dans 9 ans, **prolonger le tramway vers Comines.**

#OSONS
SAINT-ANDRÉ-LEZ-LILLE

15 mars 2022 / osons.saintandre@gmail.com

Concertation sur les nouvelles lignes de transport de la MEL 21/02/2022 - 05/04/2022
Avis du groupe d'élus et d'habitants #Osons à Saint-André-lez-Lille



Pévèle Carembault
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

Pont-à-Marcq, le 4 avril 2022

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE
SB - 8 AVR. 2022
SERVICE COURRIER

Damien CASTELAIN
Président de la Métropole
Européenne de Lille
2, boulevard des Cités Unies
CS 70043
59040 Lille Cedex

08/04/2022
A22-016464

N/Réf. : 2022.03.31 – FD
Objet : Contribution de la Pévèle Carembault à la Concertation sur le projet de nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre Lille et Villeneuve d'Ascq

Luc FOUTRY
Président

Monsieur le Président,

Je vous prie de trouver ci-joint une motion en faveur du tracé de la future ligne de bus à haut niveau de service entre Lille et Villeneuve d'Ascq, proposé dans le cadre de la concertation en cours.

Les élus de la Pévèle Carembault :
- prennent acte du tracé du projet de BHNS Lille – Villeneuve d'Ascq proposé par la MEL par la zone de la Plaine et la Haute Borne,
- constatent une compatibilité et une complémentarité des projets de BHNS Lille -Villeneuve d'Ascq et le projet de CHNS Ascq-Orchies voté en conseil communautaire en décembre 2021,
- soutiennent ce tracé qui offre des possibilités de mutualisation avec le scénario routier du projet de transports en commun entre Orchies et Villeneuve d'Ascq, étant entendu que tout aménagement entre Tressin et Villeneuve d'Ascq améliorera aussi la desserte des communes situées à l'Est,
- invitent les élus de la MEL à valider la solution routière sur la ligne Ascq-Orchies qui contribue à la mise en œuvre du SDIT pour cette partie de territoire en adoptant la motion de décembre 2021 élaborée conjointement avec le cabinet du Président de la MEL.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES * PÉVÈLE CAREMBAULT *

Hôtel de Ville
Place du Bicentenaire
59710 Pont-à-Marcq
Tél : 03 20 79 20 80
Fax : 03 20 33 81 73
contact@pevelecarembault.fr
www.pevelecarembault.fr

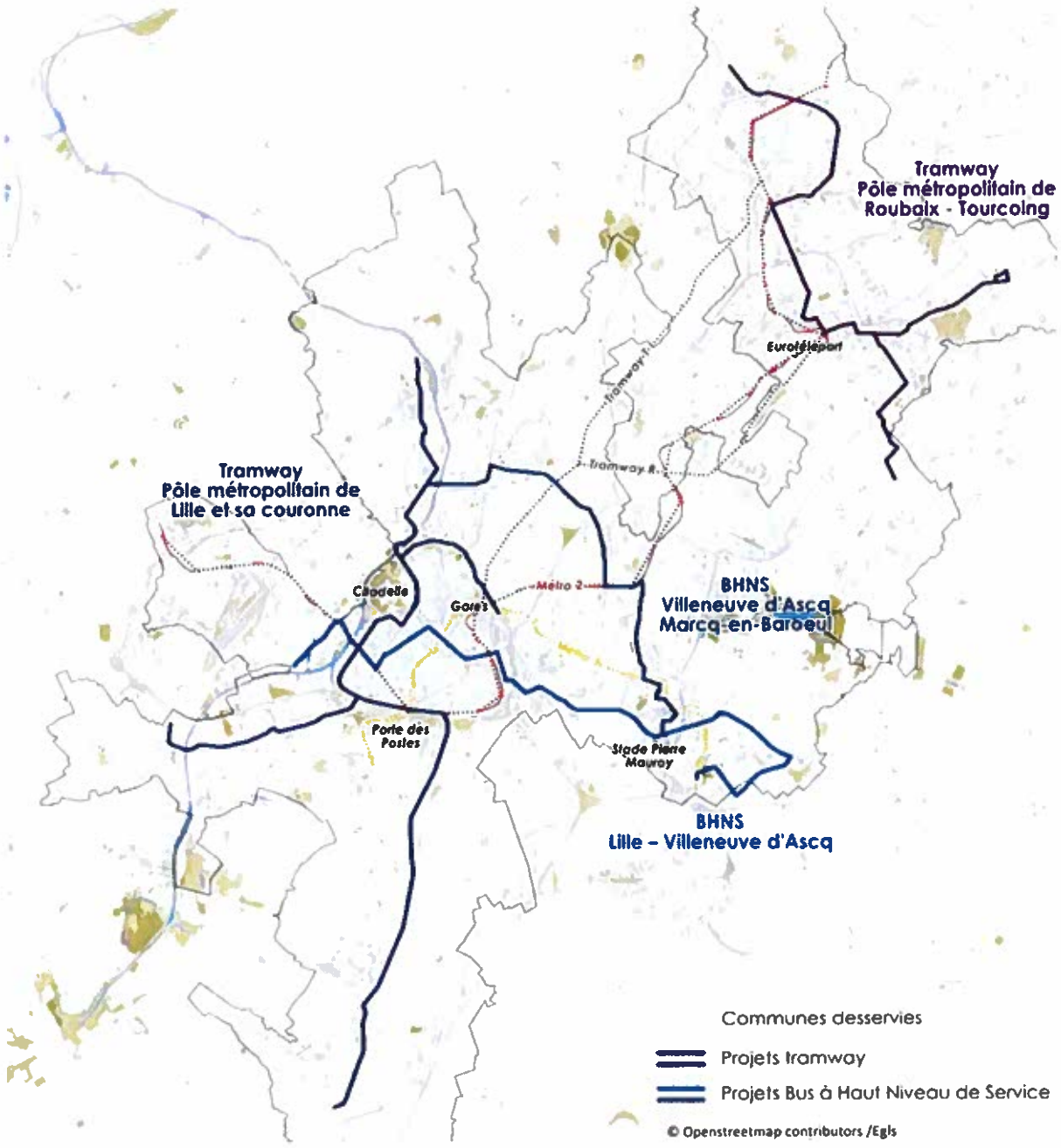
08/04/2022
A22-016464

Pévèle Carembault
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

Motion du conseil communautaire de Pévèle Carembault du 28 mars 2022

portant sur le Schéma Directeur des Infrastructures de Transports et sa compatibilité avec le projet de Bus à Haut niveau de Services de la ligne Ascq Orchies.

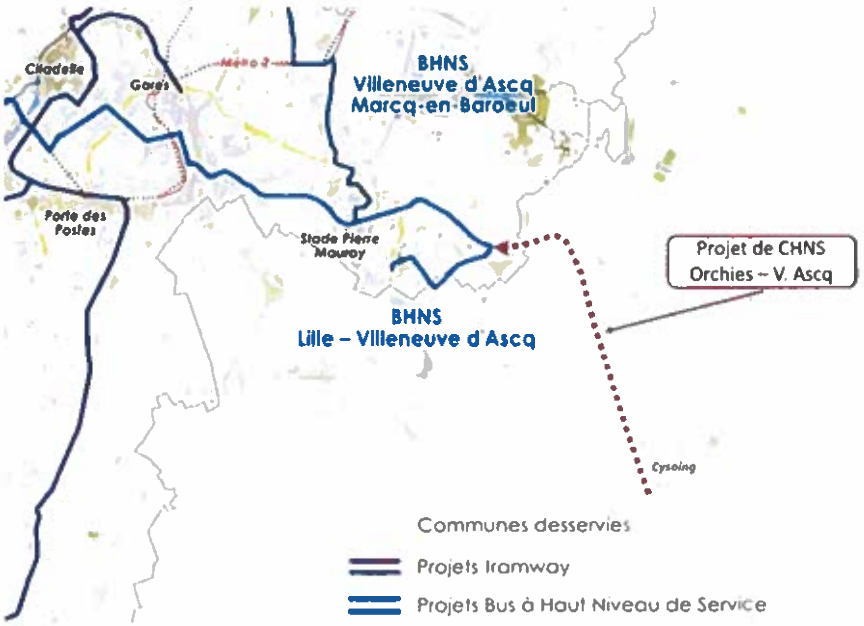
La Métropole Européenne de Lille (MEL) s'est dotée d'un Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT), établissant sa feuille de route en matière de grandes infrastructures de transports collectifs structurants à horizon 2035. Ce schéma, adopté lors du conseil métropolitain du 28 juin 2019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


Tramway
Pôle métropolitain de
Roubaix - Tourcoing
Eurotéléport
Tramway T.
Tramway R.
Tramway
Pôle métropolitain de
Lille et sa couronne
Citadelle
Gare T
Métro 2
BHNS
Villeneuve d'Ascq
Marcq-en-Barœul
Porte des
Postes
Stade Pierre
Mauroy
BHNS
Lille – Villeneuve d'Ascq
Communes desservies
Projets tramway
Projets Bus à Haut Niveau de Service
© Openstreetmap contributors /Egis

Ce schéma prévoit notamment la création de nouvelles liaisons de transports en commun régulières composées de deux nouvelles lignes de tramway et deux lignes de bus à haut niveau de services (BHNS) dont les essais et les premières mises en service sont attendus à horizon 2028.

Parmi ces projets figure la ligne de bus à haut niveau de service de Lille à Villeneuve d'Ascq dont le tracé permet de relier Lille depuis Euratechnologies, à l'ouest, jusqu'à Villeneuve d'Ascq et le terminus des 4 Cantons en passant par le boulevard de Tournai, la rue des Fusillés et la Haute Borne.

Dans une motion du 13 décembre 2021, Pévèle Carembault avait délibéré pour retenir le scénario de CHNS (Car à Haut Niveau de Service) pour la future liaison entre Orchies et Villeneuve d'Ascq, or il apparait que le tracé choisi par la MEL dans le cadre du SDIT est totalement compatible avec cette solution



Par cette motion, Pévèle Carembault,

- prend acte du tracé du projet de BHNS Lille – Villeneuve d'Ascq proposé par la MEL par la zone de la Plaine et la Haute Borne,
- constate une compatibilité et une complémentarité des projets de BHNS Lille -Villeneuve d'Ascq et le projet de CHNS Ascq-Orchies voté en conseil communautaire en décembre 2021,
- soutient ce tracé qui offre des possibilités de mutualisation avec le scénario routier du projet de transports en commun entre Orchies et Villeneuve d'Ascq, étant entendu que tout aménagement entre Tressin et Villeneuve d'Ascq améliorera aussi la desserte des communes situées à l'Est,
- invite les élus de la MEL à valider la solution routière sur la ligne Ascq-Orchies qui contribue à la mise en œuvre du SDIT pour cette partie de territoire en adoptant la motion de décembre 2021 élaborée conjointement avec le cabinet du Président de la MEL.

PORTS DE LILLE

MONSIEUR DAMIEN CASTELAIN
PRESIDENT
METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE
2, BOULEVARD DES CITES UNIES
CS 70043
59040 LILLE CEDEX

N° 105 JML/CD

Lille, le 30 mars 2022

Lettre recommandée avec AR n° 1A 169 289 0471 9

Objet : Avis de la CCI Grand Lille sur la « Concertation concernant deux nouvelles lignes de TRAM et 2 nouvelles lignes de Bus à Haut Niveau de Service

Monsieur le Président,

Le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) signé en 2019 rentre en phase opérationnelle. La concertation actuelle sur les deux nouvelles lignes de TRAM et de BHNS sur la métropole Lilloise nous fait à nouveau réagir comme nous l'avons fait lors de l'élaboration du PLU2 et plus récemment du PLU3.

Le passage du TRAM sur la longueur des boulevards de la Loraine et de la Moselle dans la configuration reprise sur l'OAP n° 36 du PLU2 n'est en effet pas acceptable pour le Port et pour la ville.

Vous trouverez ci-joint les remarques que nous déposons dans le cadre de la concertation en cours.

Vous souhaitant bonne réception des présentes,

Veuillez croire, Monsieur le Président, en l'expression de notre parfaite considération.

A-P. LECLERCQ

Président du Conseil d'Orientation de Ports de Lille

A. LEFEBVRE

Directeur Général des Ports de Lille

SDIT – Concertation préalable

25-03-2022

Proposition de remarques à déposer à la concertation concernant deux nouvelles lignes de TRAM et 2 nouvelles lignes de Bus à Haut niveau de Service (BHNS)

Le projet actuel en concertation concerne la création de 2 nouvelles lignes de TRAM et 2 lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur la métropole Lilloise.

- Tram Roubaix Tourcoing
- Tram Lille et sa couronne
- BHNS Lille Villeneuve d'Ascq
- BHNS Villeneuve d'Ascq – Marcq en Baroeul

Au regard des ambitions que se fixe la MEL sur les enjeux de mobilité :

- Ports de Lille serait favorable au projet de tram car une synergie serait possible sur le volet transport de personnes (employabilité sur le port) et de marchandises (livraison via tram).
- Ports de Lille participe et accompagne le développement de solutions durables et intermodales pour le transport de marchandises (fluvial, ferroviaire).
- Ports de Lille intègre les objectifs de la stratégie bas carbone pour le transport de marchandises.
- Ports de Lille participe à la réduction des émissions de G.E.S.
- Ports de Lille propose des lieux d'accueil pour les activités logistiques, enjeu majeur pour construire et aménager les métropoles durables.
- Etc.

Par ses multiples sites, Ports de Lille est un acteur économique indispensable à la ville et à la métropole. Le transport et la logistique sont en constante évolution et adaptation. La distribution urbaine s'est totalement transformée ces dernières années et de nouveaux développements sont en perspective du fait de l'évolution des besoins sociétaux, de la mise en place de la ZFE, du plan climat, du plan de protection de l'atmosphère etc.

Les services de livraison de marchandises en ville se généralisent, volonté de mutualisation et optimisation afin de réduire sensiblement le nombre de kilomètres parcourus, le nombre de déplacements, et d'augmenter les taux de remplissage des véhicules. Pour ce faire, les plates-formes logistiques se sont rapprochées du cœur des centres-villes, tout en favorisant des modes respectueux de l'environnement, dont un report des trafics routiers vers les modes ferroviaires et fluviaux. Les outils de gestion du transport de marchandises urbain sont améliorés : mise en cohérence des réglementations en matière de gabarit, horaires, livraison des marchandises à vélo

dans les centres-villes, stationnement, aires de livraison et accessibilité du foncier urbain pour les acteurs professionnels.

Aussi Ports de Lille adapte ses infrastructures, ses équipements et ses interventions afin de répondre à ces nouveaux enjeux sociétaux, développer le transfert modal et aussi pour assurer une meilleure intégration dans l'environnement urbain.
Les surfaces portuaires doivent être préservées et développées afin de pouvoir répondre aux besoins existants et anticiper les besoins de demain dans la perspective du développement engendré notamment par le canal Seine-Nord-Europe

Pour toute ces raisons, Ports de Lille serait donc favorable au projet de TRAM qui est un élément de mutualisation des transports de personnes et qui participe donc à la décongestion des routes comme le fait le Port.
Ports de Lille serait également favorable au projet de TRAM qui pourrait participer au transport de marchandises dans le cadre de la distribution urbaine et plus particulièrement à partir du site du Port de Lille.

Le TRAM pourrait s'intégrer totalement avec le projet de développement portuaire « Port 2050 » que nous portons sur les zones 1 et 2 sur le Port de Lille.

PORT 2050

Le port du futur « Port 2050 » sera en effet établi en préservant le développement économique et multimodale dont l'année 2021 a battu tous les records.

La politique RSE de Ports de Lille contribuera à cette impulsion à travers :

- L'intégration du Port dans la ville,
- La poursuite du développement de l'intermodalité, distribution urbaine,
- L'intérêt du Port pour la ville,
- REV3,
- Le monde de demain.

Quelques éléments :

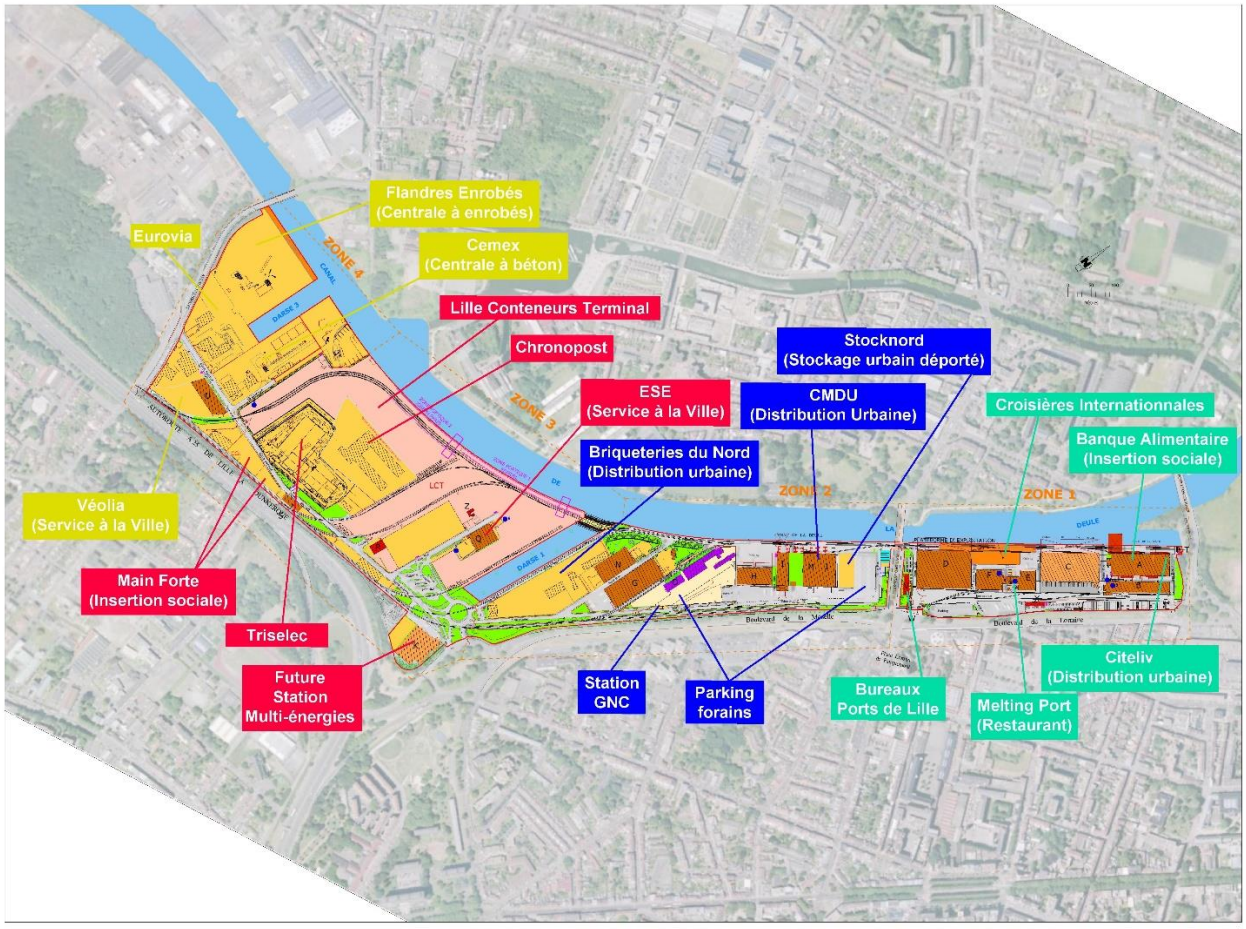
Evolution de la part modale depuis 2014

	2014	2019	2021
Part du fluvial	22.9%	23.3%	25.3%
Part du Ferroviaire	0.7%	5.1%	6.3%
Total du multimodal	23.6%	28.4%	31.6%

Ports de Lille est le principal acteur du report modal dans la métropole Lilloise avec les 31.6% de part multimodal et 85% des flux dédiés à la Grande Métropole Lilloise. C'est ainsi 143 500 camions évités chaque jour sur la route (1 camion = 20 Tonnes de marchandises).

Le Port de Lille au service de la Ville

Emplois directs : 1 174
Emplois indirects : 922
Chiffre d'affaires : 263 M€
Valeur ajoutée : 78 M€



Réfléxion « PORT 2050 » :

Aménagement des zones 1 et 2 du port de Lille de manière à réaliser une transition entre la ville et la zone industrielle/logistique et portuaire. Cette orientation donne un statut distinct à chacune des zones.

Quelques éléments :

- Zone 1 accessible au public en y développant de nouveaux usages diversifiés en complément des usages actuels en intégrant les problématiques de sécurité et de sureté.
- Zone 2 avec une restriction d'accès pour le développement d'activités de logistique, de logistique urbaine, et de manutention.
- En établissant une transversalité du projet avec la RSE, REV3, l'intégration urbaine, la multimodalité et la biodiversité.

Zone 1 :

Axe 1 : Repenser les activités de logistique classiques

- Poursuivre le développement d'activités logistiques plus en rapport avec la ville
- Combiner au mieux l'ouverture de la zone au public à l'exploitation des activités actuelles et futures

Axe 2 : Développer une nouvelle offre de services en lien avec le port. A titre d'exemples :

- Assurer une mixité des activités, et mixité dans les bâtiments afin de densifier le site
- Créer des espaces de rencontre, créer un Port Center pour expliquer nos métiers
- Former à la logistique urbaine
- Créer du tertiaire à destination portuaire
- Capitaliser avec le métro et demain avec le TRAM et les navettes fluviales

Axe 3 : Développer la plaisance

- Créer des emplacements pour des navettes fluviales et bateaux de croisière
- Développer le tourisme fluvial

,

Axe 4 : Offrir davantage de services aux Lillois. A titre d'exemple :

- Commerces divers dont une partie liée à la plaisance,
- Centre de stockage (box) pour le grand public,
- Centre de service : (exemple réparation vélo/trottinette).
- Bar, restaurant type panoramique pour découverte voie d'eau,
- Petit commerce alimentaire / drive,

Axe 5 : Créer une liaison douce vers le parc de la Citadelle et l'esplanade

- Continuité des liaisons douces sécurisées avec la citadelle via le parc Coline et ouverture vers le canal
- Rendre les lieux perméables, plus propices à la balade
- Végétaliser davantage la zone dans la continuité de la Citadelle

Axe 6 : Créer un espace ou un équipement culturel. A titre d'exemple :

- Créer un espace pour des manifestations temporaires sur l'histoire et le patrimoine du port dans un des bâtiments emblématiques,

<u>Zone 2</u>

Axe 1 - Distribution et logistique urbaine

- Donner au CMDU les capacités d'accroitre son rayonnement pour la ville
- Répondre à l'évolution des entrepôts logistiques de demain
- Créer une antenne de Euratechnologie dédiée à la logistique urbaine en milieu portuaire
- Utiliser le futur TRAM pour la logistique de distribution urbaine

Axe 2 - Activité de manutention fluviale

- Réaliser une « Lucarne fluviale » mutualisée pour le BTP et autres activités au service de la ville
- Réaliser un « village des matériaux »

Axe 3 - Energie

- Réaliser une station-service multi-énergie (GNC, GNL, hydrogène, bornes électriques) pour PL, VL, bateau, train… Ouverte au public 24/24
- Optimiser nos équipements pour produire de l'énergie renouvelable

Notre besoin impératif quant à l'OAPn°36 sur le port de Lille:

Concernant le site du port de Lille, nous émettons une réserve très forte sur les prévisions d'implantation du TRAM et des autres infrastructures qui sont reprises dans l'OAP 36 mentionné sur le PLU2. En effet cet OAP 36 par son envergure s'étend sur une surface foncière qui empêcherait totalement les possibilités d'exploitation de entrepôts et mettrait en péril l'équilibre économique de la concession portuaire.

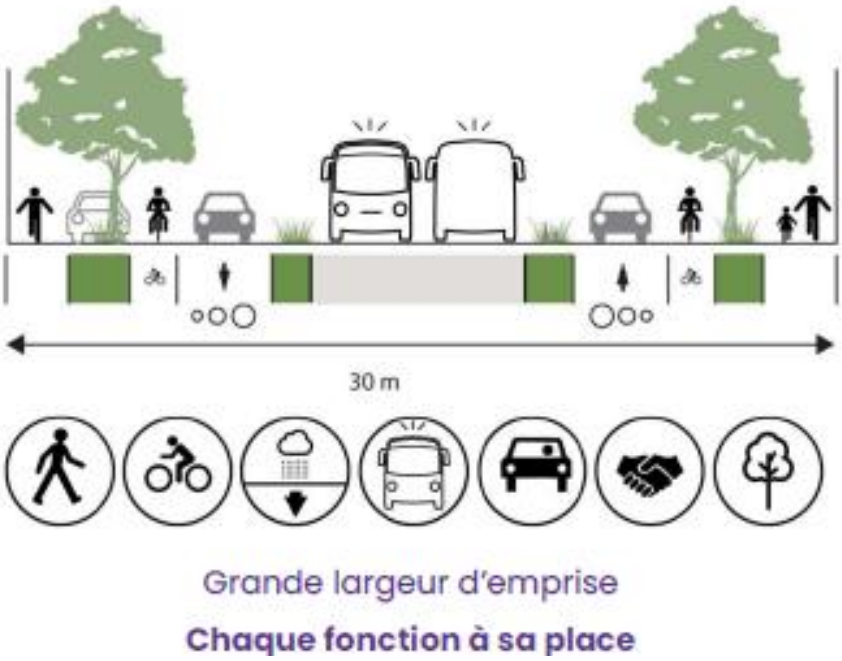
Un tel projet modifierait totalement les possibilités d'usage du port. Les bâtiments ne seraient plus accessibles et leur exploitation ne serait plus possible. Une cour camion nécessite en effet 35 m afin de réaliser une mise à quai en sécurité.

Ainsi, le site du port de Lille ne permettrait plus de répondre aux besoins de distribution urbaine, à la ZFE et au développement engendré par le canal Seine-Nord-Europe. Ceci serait en totale contradiction avec les volontés politiques actuelles.

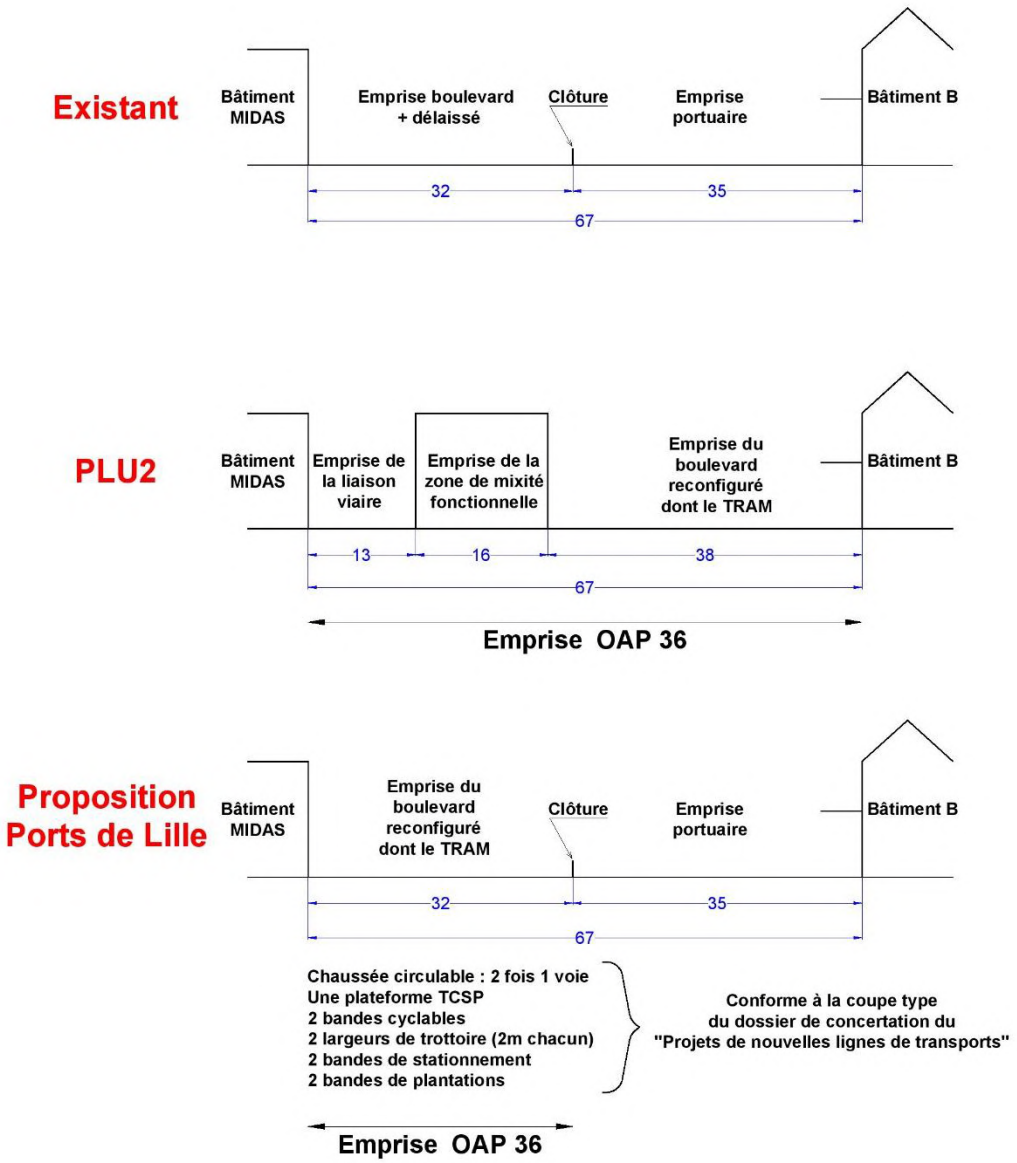
Aussi, Ports de Lille propose que le projet d'OAP 36 soit revu afin que son emprise reste sur le périmètre public actuel.

Il nous semble que l'emprise actuelle disponible des boulevards qui est de 32 m minimum permettrait de positionner les besoins de mobilité dont le TRAM.
En effet l'emprise type donnée dans les documents de concertation donne une largeur d'emprise de 30 m.

Coupe type extraite du document de concertation.



PORTS DE LILLE CCI GRAND LILLE HAUTS-DE-FRANCE	PORTS DE LILLE Place Leroux de Fauquemont CS 91394 59014 LILLE CEDEX Tél: 03.20.22.73.80	**S.D.I.T** **Proposition OAP 36 sur le Port de Lille**	Format A4 Echelle: 1/750ème Date de mise à jour: 18/03/2022



15/04/2022

A22-017707

DEPARTEMENT DU NORD **N° 2022-00018/5.7**
ARRONDISSEMENT DE LILLE
COMMUNE DE QUESNOY SUR DEULE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

L'An Deux Mille Vingt deux, le trente et un mars à vingt heures, les Membres du Conseil Municipal de la Commune de QUESNOY sur DEULE, au nombre de 29, se sont réunis au salon d'honneur de la mairie de Quesnoy-sur-Deûle sur la convocation qui leur a été adressée par la Maire, en date du vingt cinq mars, dont un exemplaire a été affiché à la porte de la Mairie, conformément à l'article L 2121-10 du Code Général des Collectivités Territoriales

Étaient présents : Mme HALLYNCK-CARETTE Rose-Marie, M. DUFOUR Pascal, Mme MILLE-DUQUENNE Catherine, Mme BOURDON-SILVERT Françoise, Mme PROUVOST-LORIDAN Béatrice, M. OLIVIER Samuel, Mme WILLERVAL-HINDRYCK Nathalie, M. DEBAECKE Emilien, Mme WAUQUIER Marie-Agnès, M. MEAUZOONE Serge, Mme DELCHAMBRE Florence, M. DEMORTIER Bertrand, M. Michel DEGROOTE, Mme POULAIN Catherine, M. LAMBIN Pascal, Mme VERDON-SPYCKERELLE Véronique, M. JOURDAIN Vincent, Mme LE CORVIC-LECERF Marie-Agnès, Mme GRISLAIN-D'HALLUIN Elodie, , Mme LEFEBVRE Carole, M. DELPLACE Alexandre, Mme WABLE Aurélie, Mr DUBOIS Philippe, Mme LAMBIN-DUBUS Annie

Monsieur BARON Frédéric absent ayant donné pouvoir à Monsieur DUFOUR Pascal
Monsieur GUIBERT Gérard absent ayant donné pouvoir à Madame PROUVOST-LORIDAN Béatrice
Madame PEUGNET-DANES Marielle absente ayant donné pouvoir à Madame GRISLAIN-D'HALLUIN Elodie
Monsieur BICHE Christian absent ayant donné pouvoir à Madame la Maire, Madame HALLYNCK-CARETTE Rose-Marie
Monsieur CROIN Alexandre absent ayant donné pouvoir à Monsieur DELPLACE Alexandre

M. Samuel OLIVIER est élu secrétaire.

SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS DE LA METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE – CREATION D'UNE LIGNE DE TRAMWAY DU POLE METROPOLITAIN DE LILLE ET SA COURONNE – CONTRIBUTION DE LA VILLE DE QUESNOY-SUR-DEULE DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION

Le 28 juin 2019, le Conseil métropolitain a adopté à l'unanimité un Schéma Directeur des Infrastructures de Transports – SDIT – feuille de route en matière de grandes infrastructures de transports collectifs structurants à l'échelle 2035 pour la MEL.

Ce SDIT prévoit notamment la création de nouvelles lignes de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) : 4 projets présentés comme « outil pour intensifier une mobilité durable sur la MEL » et permettre « de nouvelles combinaisons pour assurer nos déplacements quotidiens qui ne cessent de se complexifier ».

Le SDIT, avec comme sujet central, la mobilité est bien un projet social et environnemental qui concerne l'ensemble du territoire métropolitain et donc tous ses habitants, avec des enjeux forts repris dans le dossier présentant la démarche de concertation qui s'est engagée depuis le 21 février et jusqu'au 5 avril 2022.

Dans ce dossier, il est souligné que **la mobilité et les transports sont devenus un vecteur indispensable d'inclusion sociale et de désenclavement.**
Si le sujet de la mobilité est un sujet du quotidien pour tout à chacun, il est, dans les communes périurbaines et rurales de la MEL, un sujet de préoccupation, d'inquiétude croissante avec une quasi-absence d'alternative à la voiture individuelle.

Aussi, dans le cadre de la concertation en cours, les élus locaux au sein des conseils municipaux, souhaitent relayer les besoins prégnants des Métropolitains qu'ils représentent, **exposer leurs attentes en terme de connexion, de continuité, de rabattement et d'accès facilité à ces futures lignes de transports collectifs**

Monsieur,

Suite aux échanges que nous avons pu avoir lors de l'atelier réalisé à St André le 16 Mars dernier, nous nous permettons de revenir vers vous.

Tout d'abord au sujet des 2 contributions suivantes :

En conséquence de la suppression de la ligne de train (comines-lille), pourquoi l'extension du tram sur la base de cette ligne n'est pas envisagée ?

Et

Il serait utile de réutiliser l'emplacement de la voie ferrée pour prolonger la ligne de tramway jusqu'à Comines et ne pas l'arrêter à Wambrechies.
Cela permettrait aux 25000 habitants des villes de Comines, Quesnoy/Deûle, Frelinghien et Deûlémont de bénéficier de la nouvelle ligne de tramway et avoir une vraie alternative à la voiture.

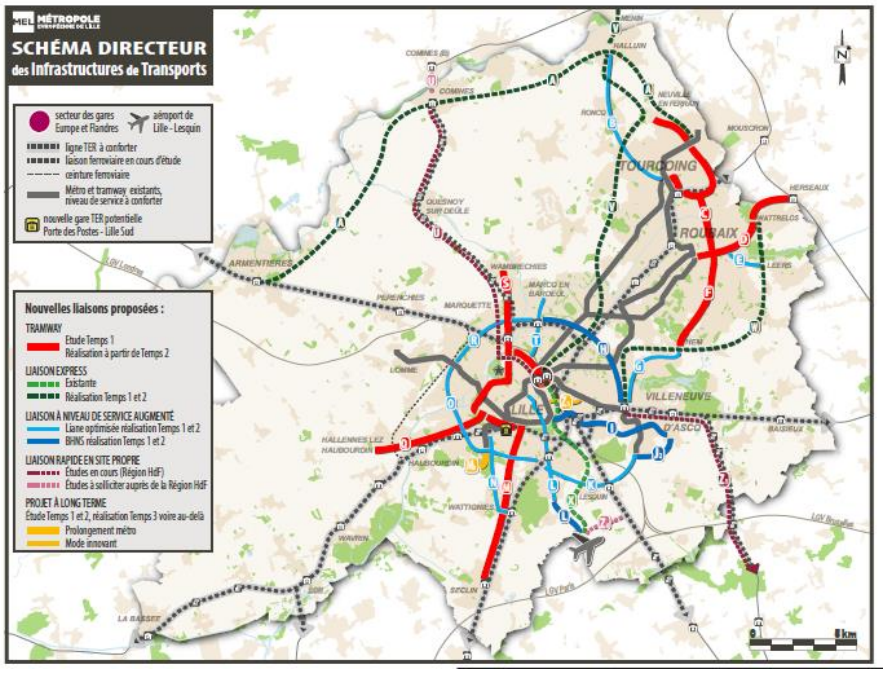
Et sur la réponse qui leur a été apportée :

Merci pour votre contribution.
La ligne Lille - Comines relève de la Région au titre de sa compétence ferroviaire.
Cette ligne n'est plus exploitée en train depuis décembre 2019 en raison de la vétusté de l'infrastructure, la liaison est désormais assurée en autocars.
La desserte ferroviaire souffrait d'une offre très faible (7 services/jour fin 2019) et d'une concurrence de la desserte avec la Liane 90 (1 bus toutes les 10 à 20 minutes en heures de pointe).
Le devenir de cette ligne intéresse tout particulièrement la MEL qui a sollicité la Région pour définir un projet commun sur cette ligne et son emprise, préciser son financement et son organisation, dans la suite des études d'opportunité menées en 2018/2019. Uun mode routier semble dans tous les cas le plus adapté aux besoins aux regards des fréquentations (300 voyages/jour en 2019 et un prévisionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimum des 35 000 voy/jour pour envisager l'opportunité d'un mode tramway).
Les projets de tramway soumis à concertation sont issus des liaisons actées dans le Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) de la métropole.
Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT, adoptée à l'unanimité lors du Conseil Métropolitain du 28 juin 2019.
Le schéma prévoit ainsi la desserte en tramway de la branche Nord du pôle métropolitain Lille et sa couronne : Lille – Saint-André-lez-Lille – Marquette-lez-Lille – Wambrechies.
Le rabattement des communes situées au Nord de Wambrechies, vers la branche Nord de la future ligne de tramway du « pôle métropolitain de Lille et sa couronne », à horizon de sa mise en service, en complémentarité de la desserte de la Liane 90 sera travaillé dans les études ultérieures.

Cette réponse a certes été étoffée par rapport à la 1ère réponse apportée qui en synthèse classait la question en « hors sujet » car le SDIT voté le 28/06/2019 prévoyait une liaison en tramway jusqu'à Wambrechies uniquement

Mais elle reste incomplète par rapport au fond de la question posée et qui réapparaît sous différentes formes dans une douzaine de contributions postée au fur et à mesure de la concertation et concernant le tracé et ses variantes

Pour revenir sur le SDIT de 2019, il était effectivement mentionné une ligne U Lille-Comines :



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.

De cette liaison rapide, il n'est plus question dans la réponse apportée aux contributions, réponse qui ne se base que sur une fréquentation 2019, peu exploitable car basée sur un train qui déjà circulait de manière dégradée et avec seulement 2 trajets le matin et le soir.

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 devraient être ouvertes dans ce dossier.

Ce dont il n'est question à aucun moment dans le dossier de concertation préalable communiqué mi février. Dans ce dossier, l'utilisation éventuelle de la voie ferrée est évoquée page 90 mais rejetée en 4 lignes car ne correspondant pas aux objectifs de desserte du projet … ce qui nous semble un peu court.

Nous demandons donc que les réponses apportées à ces contributions ne soient pas considérées comme des réponses définitives clôturant la proposition mais 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.

Envoyé en préfecture le 11/03/2022
Reçu en préfecture le 11/03/2022
Affiché le
ID : 059-215904871-20220309-09MARS2022_7-DE

Département du Nord
Arrondissement de Lille
Canton de Lomme

Commune de RADINGHEM EN WEPPES

Nombre de conseillers :
En exercice : 15
Présents : 13

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

Le neuf mars deux mil vingt-deux, dix-neuf heures, conformément à la loi 2020-290 du 23 Mars deux mil vingt d'urgence pour faire face à l'épidémie du covid-19, le Conseil Municipal de la Commune de Radinghem en Weppes s'est assemblé à la salle Octave Bajeux après convocation légale faite le vingt-huit Février deux mil vingt-deux, sous la présidence de Mr Loïc Wolfcarius, Maire.

Présents : M Wolfcarius – Mme Bocher – Mme Accart – M Leclercq
M Lespineux – Mme Manfroy – M Durand
Mme Coleman – M Sonneville – M D'hem
Mme Damblemont – M Bajeux – Mme Herreng

Excusés : M Kerrinckx qui a donné pouvoir à M Wolfcarius
Mme Dekenuydt

Secrétaire de séance : M Sonneville

SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (SDIT)
CONCERTATION PREALABLE
AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE RADINGHEM EN WEPPES

Vu la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite Loi « LOM » qui vise à réformer en profondeur le cadre général des politiques de mobilités, en intégrant les enjeux environnementaux ;

Vu la loi du 22 août 2021 portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite "loi Climat et Résilience", qui vise à accélérer la transition écologique de la société et de l'économie françaises ;

Vu la délibération n°19C0312 du 28 Juin 2019 du conseil métropolitain de la MEL relative à l'adoption de son Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT).

Envoyé en préfecture le 11/03/2022
Reçu en préfecture le 11/03/2022
Affiché le
ID : 059-215904871-20220309-09MARS2022_7-DE

Vu les délibérations n° 21-C-0595, 21-C-0596, 21-C-0597 et 21-C-0598 du 17 décembre 2021 du Conseil métropolitain de la MEL relatives aux modalités de concertation des projets de :

- ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre VILLENEUVE D'ASCQ et LILLE
- ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre VILLENEUVE D'ASCQ et MARCQ-EN-BAROEUL
- ligne de tramway sur le pôle de Lille et de sa couronne
- ligne de tramway sur le pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing ;

Considérant que la croissance démographique et économique, les dynamiques d'attractivité, la hausse du coût de l'énergie, le vieillissement de la population, et la lutte contre les dérèglements climatiques et les pollutions de l'air appellent une politique de mobilité ambitieuse et volontariste ;

Considérant que le SDIT répond aux enjeux sociaux, environnementaux, démographiques et économiques qui caractérisent la MEL ;

Considérant que le SDIT s'inscrit dans l'ambition globale de construction de la métropole de demain incarnée dans les différentes politiques publiques portées par la MEL, notamment au travers du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), du Plan Local d'Urbanisme (PLU), et du futur Plan de Mobilité (PDM) ;

Considérant qu'en plus d'être un projet de mobilité, le SDIT constitue aussi un levier d'aménagement et de développement, véritable outil d'équilibre territorial, environnemental et social, contribuant à l'affirmation d'une métropole durable ;

Considérant que le SDIT représente une véritable démarche stratégique de développement du réseau de transports en commun qui fixe notamment de nouvelles lignes majeures et structurantes de transports ;

Considérant que ces nouvelles lignes viendront à la fois compléter l'ossature principale du réseau métropolitain et renforcer le maillage en transports en commun de l'ensemble de la métropole, au bénéfice de l'ensemble des métropolitains et usagers actuels et futurs de ces transports modernes et performants, quelle que soit leur commune de résidence ;

Considérant les modalités de la concertation définies par les délibérations n°21C0595, 21C0596, 21C0597, 21C0598 du 17 décembre 2021 et le déroulement de celle-ci à compter du 21 Février 2022 et pour une durée de six semaines ;

Considérant qu'au terme de la concertation et après réception du bilan de la concertation, chacun des tracés fera l'objet d'études complémentaires préalablement aux enquêtes publiques qui seront ensuite déclenchées.

Envoyé en préfecture le 11/03/2022
Reçu en préfecture le 11/03/2022
Affiché le
ID : 059-215904871-20220309-09MARS2022_7-DE

La commune de Radinghem en Weppes

- valide les 4 axes du SDIT soumis à la concertation préalable, à savoir :
    - La mise en place d'une ligne de tramway sur le pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing
    - La mise en place d'une ligne de tramway sur le pôle de Lille et de sa couronne,
    - Le développement d'une offre de bus à haut niveau de service adaptée aux enjeux territoriaux avec deux nouvelles lignes entre Villeneuve d'Ascq et Marcq-en-Baroeul et entre Villeneuve d'Ascq et Lille.

- Autorise Monsieur le Maire à transmettre la présente délibération au Président de la Métropole Européenne de Lille, afin qu'elle soit prise en considération dans le cadre de la concertation préalable ;

- Autorise Monsieur le Maire à signer tous les documents y afférant.

POUR COPIE CONFORME

LE MAIRE :

L. WOLFCARIUS

MAIRIE DE RADINGHEM-EN-WEPPES 59320

Envoyé en préfecture le 11/03/2022
Reçu en préfecture le 11/03/2022
Affiché le
ID : 059-215904871-20220309-09MARS2022_7-DE

Ville de Roncq

Rodrigue DESMET
Maire
Conseiller Métropolitain

Monsieur Damien CASTELAIN
Président de la Métropole Européenne de Lille

Le 4 avril 2022

Nos Réf : RD/ALL/51-2022
Objet : SDIT

Monsieur le Président de la Métropole Européenne de Lille,

Dans le cadre de la concertation, vous avez invité les habitants de la MEL et les Maires des communes à se saisir de l'outil et vous faire part de leurs remarques concernant le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport, et je vous en remercie.

Après plusieurs réunions et un historique sur le dossier, j'ai pu à nouveau m'entretenir avec vos services sur le tracé du tram reliant Neuville-en-Ferrain à Hem. Nous avons, avec les élus du groupe « Mobilité dans la Ville », soumis plusieurs hypothèses de variantes, susceptibles d'intéresser une large partie d'habitants de notre territoire et au-delà. En effet, tandis que la ligne de tram est prévue pour s'arrêter à hauteur de Neuville-en-Ferrain, nous souhaiterions que vous puissiez étudier la faisabilité d'un prolongement, le long du boulevard de l'Eurométropole jusqu'au rond-point de l'Europe. Conscients de l'intérêt de proposer des amendements pertinents et de saisir les opportunités pour le maillage de demain, il s'agit pour nous de répondre à la demande des habitants de Roncq, d'Halluin et de la Vallée de la Lys, parent pauvre des réseaux et liaisons urbaines. Cet axe dessert également le C.I.T.(Centre International de Transport), le CVE (Centre de Valorisation Energétique), Triselec et la Zone Pierre Mauroy, existante et en devenir. C'est une réponse attendue de longue date à la desserte de nos zones économiques. Des espaces vacants pourraient permettre l'implantation d'un parking-relais à proximité immédiate du tram. La principale difficulté serait la traversée du pont de l'autoroute, mais qui n'en est pas une sur d'autres secteurs et ne devrait donc pas être un frein à la réalisation d'un prolongement.

En outre, afin de ne pas rester sur le quai d'un développement intensif de l'offre de transport collectif, nous souhaitons insister sur l'absolue nécessité de développer les lignes à haut niveau de service et reconfigurer le réseau bus, afin d'optimiser l'arrivée future du tram. Bien sûr, la dégradation de la Liane 4 ne pourrait être acceptée, générant du trafic interurbain sur une amplitude adaptée et avec une fréquence plébiscitée.

Enfin, nous tenions à insister sur le développement de la Liane 91 express, qui, grâce à un accès privilégié via l'A22 en cours de discussion, permettrait à la fois un désengorgement de l'autoroute et une plus forte adhésion des usagers grâce au gain de temps assuré.

Nous soutenons parallèlement la demande de prolongement jusqu'à la Liane 4 (boulevard d'Halluin), via le site commercial historique de Roncq.

Je vous remercie de bien vouloir prendre ces quelques remarques en considération dans le cadre des améliorations à apporter au projet.

Rodrigue DESMET

HÔTEL DE VILLE
18 rue du Docteur Galissot CS 30 120 - 59436 RONCQ CEDEX
Tél. : 03 20 25 64 25 – Fax : 03 20 25 64 00
Courriel : contact@roncq.fr – Site : www.roncq.fr

CONSEIL MUNICIPAL DU 31 MARS 2022

DELIBERATION N° 2022 D 129

22-0196 – VOEU –SCHÉMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS (SDIT)

Introduction

Le 29 avril 2019, réunis ensemble lors du conseil des communes, composé des communes de Neuville-en-Ferrain, Tourcoing, Roubaix, Hem, Leers et Lys-Lez-Lannoy, et en présence des communes de Roncq, Wattrelos, Mouvaux, Wasquehal, Forest-sur-Marque et Villeneuve d'Ascq, 200 élus ont adopté ensemble la demande d'un tramway structurant pour le versant nord-est.

Le 28 juin 2019 en conseil métropolitain, les élus de la Métropole Européenne de Lille adoptaient un Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) comprenant notamment :

- le projet de tramway de Neuville-en-Ferrain à Hem en passant par Tourcoing et Roubaix ;
- le prolongement du tramway de Lille à Roubaix vers Wattrelos.

La ville de Roubaix se félicite de la bonne avancée de ces projets structurants pour le pôle métropolitain de Roubaix Tourcoing.

Dans le cadre de la concertation préalable organisée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) du 21 février au 5 avril 2022, la Ville de Roubaix émet un avis sur :

- la ligne de tram reliant Neuville-en-Ferrain à Hem traverse Roubaix du Nord au sud ;
- la ligne (tram ou bus à haut niveau de service - BHNS) qui reliera Roubaix à Wattrelos, démarrera dans le secteur Eurotéléport avant de poursuivre sa route vers l'est via l'Avenue Gambetta.

(voir annexe 1)

1. Observations générales

a. Un projet transversal

Le dossier de concertation préalable diffusé par la Métropole souligne que ce projet de tram est bien plus qu'un projet de mobilité.

C'est aussi un projet social qui améliorera la vie des habitants, notamment de ceux ne disposant pas de véhicules individuels, un projet environnemental qui donnera la possibilité d'accélérer la transition écologique en réduisant la part modale de la voiture, et enfin un projet de développement urbain en redonnant de l'attractivité à certains quartiers aujourd'hui enclavés et donc favorisant la reconversion des friches, dents creuses et bâti insalubre.

La Ville de Roubaix souscrit pleinement à cette vision transversale.

b. Un projet qui doit aboutir dès que possible
La ville de Roubaix insiste sur l'importance de réaliser ces infrastructures au plus vite. En effet, les nombreux projets en cours sur la ville de Roubaix et à proximité (Union, Pôle Image, Campus Gare, nouveau programme de rénovation urbaine - NPNRU, etc.), qu'ils concernent l'habitat, l'économie ou encore la formation, vont accroître les besoins de déplacement ou encore les modifier.

La Métropole Européenne de Lille propose plusieurs lignes de tram et BHNS sans que celles-ci ne soient hiérarchisées. Le projet du pôle métropolitain de Roubaix Tourcoing constitue une ambition très forte pour ces territoires, mais aussi pour la métropole dans son ensemble. Ainsi, la ville de Roubaix sera attentive au calendrier de mise en œuvre du projet.

c. Un partenariat nécessaire entre les services de la ville et de la métropole
La ville de Roubaix se félicite du bon dialogue en cours entre les services de la Métropole Européenne de Lille en charge du SDIT et les services de la ville de Roubaix, lesquels se sont rencontrés à plusieurs reprises ces derniers mois.

Nous insistons sur la nécessité de poursuivre ces échanges ce qui nous permettra de coordonner nos réflexions et actions respectives.

2. Avis concernant les tracés

a. Tracé de la ligne de tram Roubaix / Tourcoing sur la ville de Roubaix
La ville de Roubaix apporte son appui au tracé de référence.
Ce tracé qui passe en plein cœur de la Ville de Roubaix et qui dessert les quartiers en renouvellement urbain constitue une opportunité historique de reconstruire la ville sur elle-même et renforcera son attractivité et la qualité de vie.
- les habitants des quartiers de l'Alma, du Pile, des Trois Ponts et des Hauts-Champs se retrouveront directement reliés aux pôles d'emplois de la ville de Roubaix et plus largement de la métropole lilloise ;
- le quartier de l'Union gagnera en attractivité et son développement s'en trouvera encore amélioré ;
- le passage du tram Avenue des Nations-Unies, puis Place de la Liberté et Avenue Gambetta confortera les efforts de la ville de Roubaix en faveur de son centre-ville et jouera un rôle d'accélérateur ; - le passage par Eurotéléport conforte le deuxième pôle d'échange multimodal de la Métropole après Lille Flandres-Lille-Europe et permet notamment de démultiplier les interconnexions et l'offre de transport depuis ce point central ;
- les équipements majeurs de la ville tels que les Université, la Condition Publique, le parc des sports avec son Vélodrome ou encore le centre commercial l'Usine, connaîtront une accessibilité nettement améliorée pour les Roubaisiens comme pour les métropolitains offrant ainsi de nouvelles perspectives de développement.

A l'Est, le tracé de référence s'arrête aujourd'hui à Blanchisserie. En parallèle de la réalisation du tracé de référence, la ville de Roubaix est favorable à l'étude de prolongements qui permettraient de mieux connecter le centre-ville de Roubaix aux centres villes de Lannoy, Lys-lez-Lannoy et Hem, d'une part par le prolongement proposé vers Hem Grand Place et d'autre part par la création d'un tronçon partant de la station Dunant pour rejoindre la friche Stein à proximité du centre-ville de Lys-lez-Lannoy. Par contre, cette évolution du projet ne doit pas remettre en cause le calendrier initial du tracé de référence.

b. Tracé de la ligne Roubaix / Wattrelos

La ville de Roubaix ne se prononce pas sur le tracé concernant Wattrelos mais apporte un avis concernant le mode de transport utilisé (Tram ou BHNS) dont le choix impactera fortement son territoire en en particulier le secteur Eurotéléport.

Si le tracé Roubaix / Wattrelos venait à se faire via un BHNS, la ville de Roubaix attire l'attention de la Métropole sur la difficulté, voire l'impossibilité, de concilier sur le secteur Eurotéléport :

- une station de métro et ses infrastructures (escalators et ascenseurs) ;
- le terminus de la ligne de tram Lille / Roubaix ;
- un arrêt pour la ligne de tram Tourcoing / Roubaix ;
- le départ de la ligne de BHNS Roubaix / Wattrelos.

Sous réserve d'études complémentaires à venir, la ville de Roubaix est favorable à la prolongation de la ligne de tram Lille / Roubaix vers Wattrelos. Dans ce scénario, le terminus de la ligne Lille / Roubaix deviendrait un simple arrêt du tram, lequel poursuivrait sa route vers Wattrelos.
(voir annexe 2)

1. Avis complémentaires

La ville souhaite attirer l'attention de la Métropole Européen de Lille sur six aspects liés à la mise en œuvre du projet :

1/ La qualité des espaces publics traversés par le tram devra constituer un objectif de premier plan. C'est cette qualité des espaces publics qui permettra de favoriser les transports en commun, la marche à pied et le vélo.
Une attention toute particulière devra être apportée à l'aménagement de liaisons douces (pistes cyclables et larges trottoirs) vers et depuis les nouvelles stations de tramway.
De la même façon, la traversée de plusieurs places et de plusieurs avenues à forts enjeux par le tramway doit être une opportunité d'une requalification spécifique de ces espaces. Citons notamment les axes et places suivantes :

- L'avenue des Nations Unies ;
- La place de la Fosse au Chêne ;

- La Place de la Liberté ;
- L’avenue Gambetta ;
- La Place Carnot ;
- L’avenue de Verdun et la Place de la Citoyenneté ;
- L’avenue Motte Salengro qui accueille le dernier tronçon pavé du Paris-Roubaix.

2/ Le tram constituera un levier puissant pour la requalification des dents creuses, les friches et autres espaces vacants. Il conviendra de soutenir la ville dans des politiques d’acquisitions foncières et de renouvellement urbain facilitant cette requalification, ceci dès le choix définitif des tracés et des calendriers de réalisation. Dans cette perspective, la ville de Roubaix a demandé l’établissement d’un périmètre de veille foncière dans le cadre de l’élaboration du PLUi3 en soulignant sa volonté d’une densité raisonnée concernant les projets à venir.

3/ Le pôle Eurotéléport constitue un pôle de transport essentiel à l’échelle de Roubaix et de la métropole. Alors qu’il constitue aujourd’hui largement une rupture urbaine avec les infrastructures du métro (ascenseur et escalators) et son imposante gare routière, le développement de nouvelles infrastructures de transports doit être l’occasion de refondre ce secteur pour qu’il devienne un espace créant du lien au cœur de la ville. Dans ce cadre le fonctionnement de la gare routière doit être repensé. Au-delà d’Eurotéléport, l’avenue Gambetta doit constituer un territoire de projet de premier plan pour la ville.

4/ La mise en œuvre du projet devra être très attentive au report du trafic voiture sur les axes voisins au tram, et ceci dès la phase de travaux. En effet, même si le tram a pour objectif d’absorber une part des flux voitures, les flux restants vont s’en trouver très perturbés par la fermeture de certaines voies à la circulation automobile. Il sera donc nécessaire d’anticiper ces reports pour les organiser de la meilleure manière.

5/ Certaines rue étroites accueilleront le tram, notamment la rue de Tourcoing. La traversée du quartier du Pile méritera une attention toute particulière de la rue Lannes à la rue Soult. Ainsi, pour éviter les nuisances sonores, la ville de Roubaix insiste sur la nécessité de choisir un matériel très silencieux avec des vibrations limitées permettant aux riverains de subir un minimum de contraintes.

6/ Le passage du tramway nécessitera une adaptation de l’offre de stationnement. La ville de Roubaix demande une amélioration de la qualité et une mise en cohérence de l’offre de stationnement dans les parkings métropolitains existants autour du centre-ville de Roubaix (Parking Churchill, Parking Lannoy-Gambetta, Parking Grand Rue) pour faciliter le transfert du stationnement des résidents et des visiteurs dans ces ouvrages.

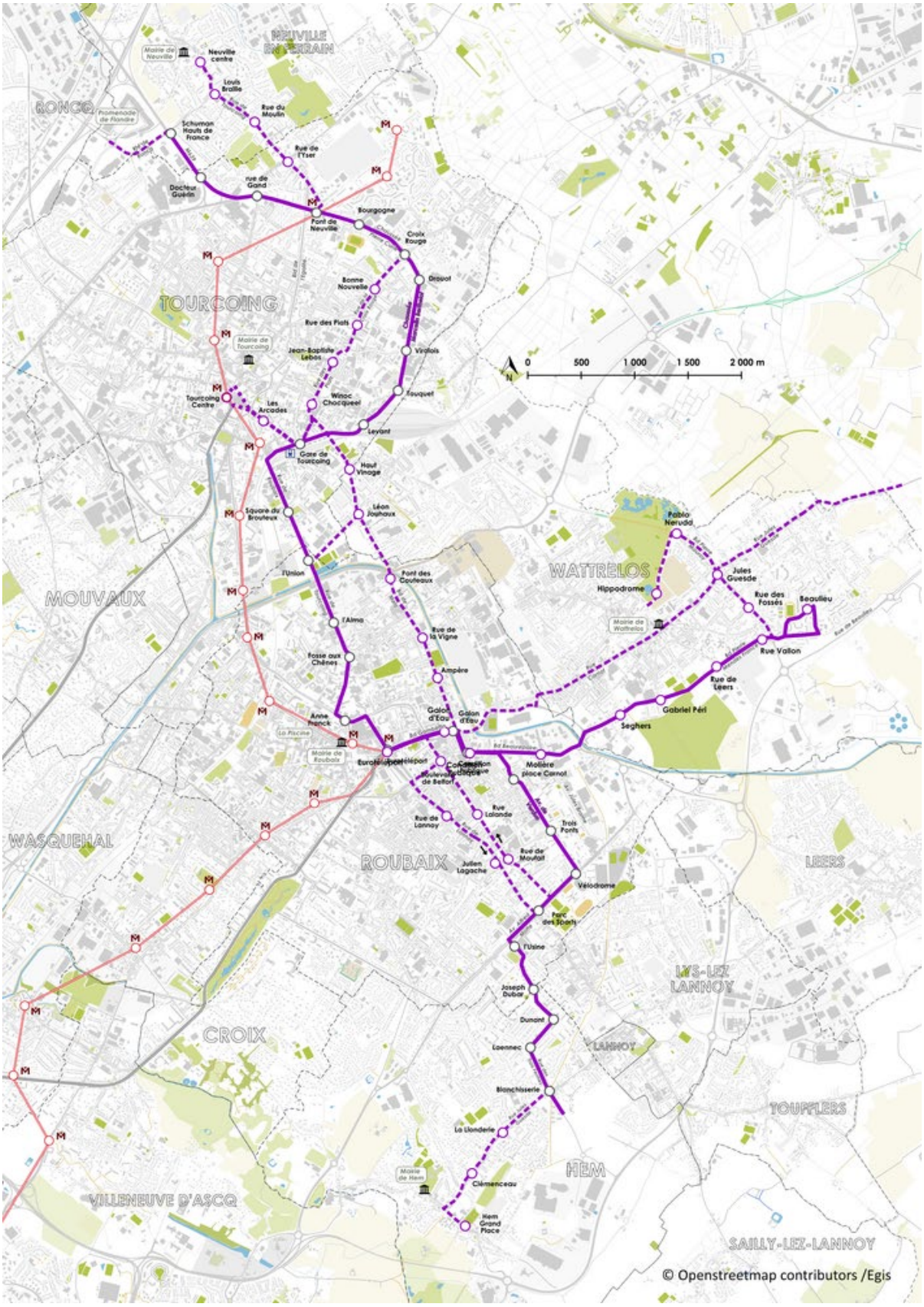
2. Conclusion

Le projet de tram suscite de nombreux espoirs et engendre déjà des anticipations.
Ainsi, la requalification de l'Avenue des Nations-Unies qui comprend la destruction de l'ancien parking du Vieil Abreuvoir, celle de la place de la Liberté et d'autres espaces attendent que les contraintes liées à la réalisation du tram soient connues.
Ainsi, alors qu'il n'est qu'en phase d'étude, le projet de tram impacte déjà le territoire et devra aller à son terme.
En dynamisant le pôle de Roubaix Tourcoing, le projet de tram participera au rééquilibrage de la métropole et à son rayonnement.

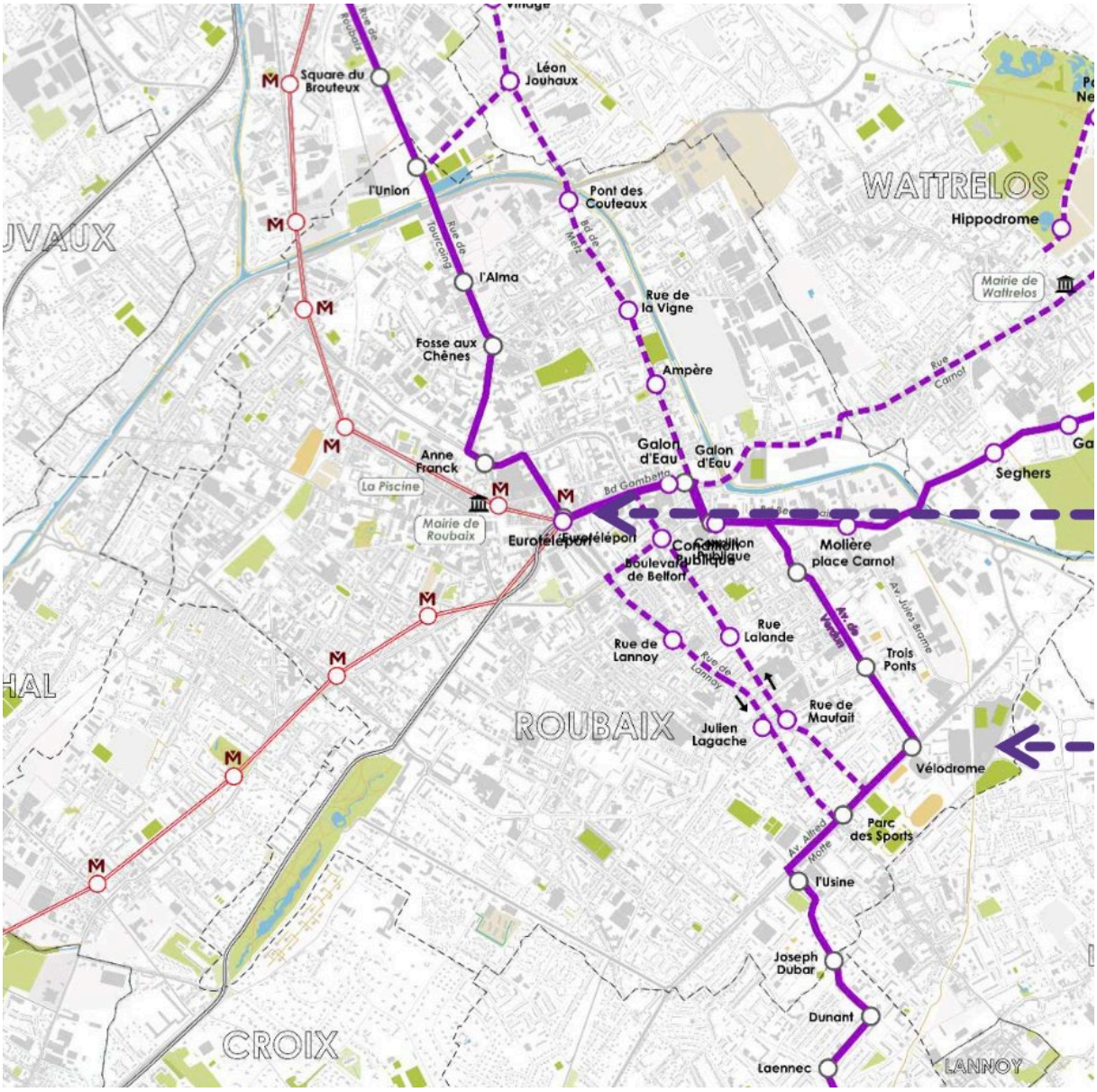
VILLE DE
ROUBAIX

Le 31 mars 2022

Le projet sur le pôle métropolitain de Roubaix Tourcoing (annexe 1)



Le tram, une opportunité pour requalifier les espaces urbains traversés (annexe 2)



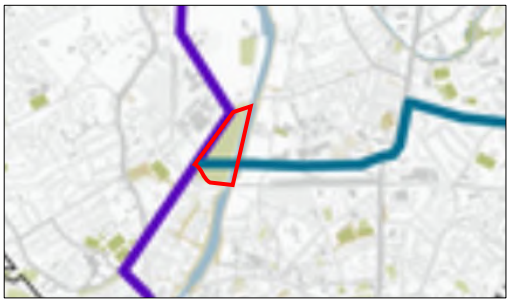
SAS
LES PORTES DE L'ABBAYE

Contribution du 05 avril 2022 par email
participationcitoyenne@lillemetropole.fr
à la concertation préalable
sur le Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT)
de la Métropole Européenne de Lille

Notre opération d'aménagement QUAI 22 en cours de réalisation sur environ 10ha en bord de Deûle le long de la rue Sadi-Carnot à Saint-André-Lez-Lille est impactée par 2 tracés repris au SDIT et soumis à la concertation. Ils sont amenés à desservir directement notre opération :

❶ Le projet de la nouvelle ligne de tramway secteur Axe Nord : Wambrechies, Marquette-Lez-Lille, Saint-André-Lez-Lille – Tracé Sadi Carnot

❷ Le projet de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service Villeneuve d'Ascq-Marcq-en-Baroeul



Extrait Carte SDIT – Contour Projet Quai 22

En tant qu'aménageur, et d'une manière générale, nous sommes favorables à la desserte de notre site pour les deux tracés étudiés dans le cadre du SDIT. Cependant, le projet d'aménagement actuel prévoit l'hypothèse d'une desserte interne du site par le tram-train et une ligne de BHSN sur la rue Sadi Carnot.
Les tracés soumis à la concertation différent donc des hypothèses initiales et des emplacements réservés déjà prévus notamment :
- pour l'élargissement de la rue Sadi Carnot en vue d'un BHNS provenant du futur pont;
- en cœur de projet pour le tracé d'un ligne tram-train empruntant la voie existante et traversant notre site;
- pour le raccordement des voiries du futur pont jusqu'à la rue Sadi Carnot.

Or, le projet de la nouvelle ligne de tramway proposé ne traverse plus le site comme initialement prévu mais longe le site par la rue Sadi Carnot. Le tracé du BHNS se trouve être quant à lui en terminus sur notre site via le futur pont. Il ne passera donc plus sur Sadi Carnot.

L'opération d'aménagement QUAI 22 est guidée par un permis d'aménager obtenu par arrêté le 12 octobre 2018 puis par un permis d'aménager modificatif obtenu par arrêté le 6 août 2019. Les travaux de viabilisation des lots de la première phase (lots AA', BB', C, D et E) ont d'ores et déjà été réalisés sous maitrise d'ouvrage privée. Des permis de construire pour chacun de ces lots ont été obtenus et mis en œuvre. Les premiers habitants arriveront dès l'automne 2022. Cela constitue la première phase de l'opération. Elle ne semble pas impactée directement par les nouveaux tracés.

En revanche, la deuxième phase et les lots en cours de développement qui la constituent- *avec des permis à déposer fin 2022 (Lot I et G)* – ainsi que le parc aujourd'hui finalisé pourraient être significativement impactés par les tracés projetés. Il y a une incompatibilité entre le permis d'aménager et la projection des tracés.

Toutefois, nous vous confirmons être ouverts à la discussion et à l'étude de la modification des documents d'urbanismes impactant le projet. Cela nécessite d'échanger rapidement avec les collectivités pour faire évoluer au plus vite les emplacements réservés existants et réétudier l'aménagement global dans le périmètre de la deuxième phase du projet.
Cela impliquera nécessairement un permis d'aménager modificatif dont les impacts juridiques, techniques et financiers restent à étudier précisément.

Nous sollicitons donc de pouvoir organiser rapidement des comités techniques avec notre maitrise d'œuvre et les équipes de la Métropole Européenne de Lille et de la ville de Saint-André-Lez-Lille afin d'anticiper l'impact du futur SDIT sur le plan d'aménagement global et permettre la poursuite de notre opération tout en intégrant les futurs enjeux de desserte.

SAS PORTES DE L'ABBAYE

SAINT-ANDRÉ LEZ-LILLE *Ville durable*

Conseil Municipal du 5 avril 2022
Extrait du registre des délibérations

D – 5-1 /2022

Métropole Européenne de Lille

-

Schéma Directeur des Infrastructures de transport (SDIT)

L'an Deux mille Vingt-deux, le cinq Avril à dix-neuf heures, le Conseil Municipal de la ville de SAINT-ANDRE-LEZ-LILLE, s'est réuni à l'Hôtel de Ville, sous la présidence de Madame Elisabeth MASSE, Maire, à la suite de la convocation qui lui a été faite le trente Mars, soit cinq jours auparavant, laquelle convocation a été affichée à la porte de la mairie, conformément à la Loi.

Étaient présents :
Elisabeth MASSE, Maire ;
Jean-Pierre EURIN, Pascale LAHOUSTE, Joséphine FARINEAUX, Nicolas LE NEINDRE, Claude WASILKOWSKI, Pascal THIBAUT, Danielle SENECHAL, Michel HUYLEBROECK, Laurent GOVAERT, Adjoints ;

Martine DURIEUX, Régis LOGIER, Didier PARSY, Lydie YAP, Céline SEGUIN, Cédric ANDRE, Marie MARCHAND, Sébastien LEBLANC, Carmen GONZALEZ RUIZ, Esteban GARCIA, Guillaume MONCEAUX, Charlotte BERTHELOT, Patricia DUVAUX, Hervé LESIEUX, Sandrina RONCHIADIN.

Ont donné procuration :
Louis-Marie HARDY à Jean-Pierre EURIN
Serge GOSTIJANOVIC à Elisabeth MASSE
Julie HENNEBELLE à Michel HUYLBROECK
Louis CRUCHET à Danielle SENECHAL
Isabelle COLNENNE à Esteban GARCIA
Hervé LESIEUX à Claude WASILKOWSKI
Déborah ANDRE à Guillaume MONCEAUX
Cyprien RICHER à Charlotte BERTHELOT

Était Absente :
Delphine MIZTAL,

Secrétaire de séance : Carmen GONZALEZ RUIZ

Rapport de Madame le Maire et Joséphine FARINEAUX :

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment l'article L.2121-29 ;

Vu le Code de l'Urbanisme, notamment les articles L.103-2 et suivants ;

Vu le Code l'Environnement, notamment les articles L.120-1 et L.121-1-A ;

Vu la délibération n°19 C 0312 du Conseil Métropolitain du 28 juin 2019 adoptant le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) à l'horizon 2035 ;

Vu la délibération n° 2/3 du 27 mars 2019 relative à l'avis de la commune de Saint-André-Lez-Lille sur le projet de SDIT ;

Vu la délibération du Conseil Métropolitain du 13 décembre 2019 relative à une démarche d'élaboration d'une vision pour le développement des Bords de Deûle d'ici à 2040 ;

Vu la délibération du Conseil Municipal du 18 décembre 2019 relative à l'avis du Conseil Municipal sur la stratégie métropolitaine pour les Bords de Deûle d'ici à 2040 ;

Vu la délibération n°21 C 0596 du Conseil Métropolitain du 17 décembre 2021 relative aux modalités de concertation préalable sur le projet de ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Villeneuve d'Ascq et Marcq-en-Baroeul (Liaison H du SDIT) ;

Vu la délibération n°21 C 0597 du Conseil Métropolitain du 17 décembre 2021 relative aux modalités de concertation préalable sur le projet de ligne de tramway sur le pôle de Lille et de sa couronne ;

Vu l'avis de la Commission « Cadre de vie », qui s'est réunie le 24 mars 2022.

Considérant qu'à l'issue d'une concertation, par délibération n°19 C 0312, le 28 juin 2019, le Conseil Métropolitain a adopté une stratégie métropolitaine en terme de transports collectifs à l'horizon 2035 sous la forme d'un Schéma Directeur des Infrastructures de Transports ;

Considérant que dans le cadre du SDIT, du 21 février 2022 au mardi 5 avril 2022, la MEL organise une concertation préalable pour recueillir l'avis des Métropolitains sur quatre projets de nouvelles lignes de transport dont la mise en service échelonnée interviendrait de mi-2028 à 2030 :
- le tramway du pôle de Lille et de sa couronne,
- le tramway sur le pôle de Roubaix-Tourcoing,
- la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Villeneuve-d'Ascq et Lille,

- la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Villeneuve-d'Ascq et Marcq-en-Barœul ;

Considérant que, parallèlement à l'organisation de réunions publiques et d'ateliers d'échanges (sur inscription sur le lien suivant : https:/participation.lillemetropole.fr), les Métropolitains sont ainsi invités à faire part de leurs observations sur les registres mis à disposition dans les communes concernées, à la MEL ainsi que sur le site internet de la MEL ;

Considérant que la Métropole Européenne de Lille sollicite également l'avis des communes concernées sur le dossier soumis à la concertation (comprenant des variantes pour certains tracés) ;

Considérant que les Villes de La Madeleine, Marquette-lez-Lille, Saint-André-lez-Lille et Wambrechies souhaitent apporter une contribution commune à cette concertation pour les projets de transport sur leur territoire, à savoir le tramway du pôle de Lille et de sa couronne (axe Nord et secteurs Lille centre et gare) et la ligne de BHNS Villeneuve-d'Ascq - Marcq-en-Barœul ;

Considérant l'axe Nord du projet de tramway du pôle de Lille et de sa couronne qui desservira avec une fréquence de 6 minutes en pointe les communes de Saint-André-lez-Lille, Marquette-lez-Lille à l'Hôtel de Ville de Wambrechies suivant le tracé de référence (5 km – 9 stations), ainsi que ses variantes :

- terminus - avenue du Maréchal Foch, au lieu du centre-ville ;
- par l'avenue Saint Pierre, et terminus au Parc d'activités du Chat, à Wambrechies ;
- par la rue du Général Leclerc à Saint-André-lez-Lille et Marquette-lez-Lille, et la rue d'Ypres à Wambrechies (tracé reprenant une majeure partie de l'itinéraire actuel de la ligne de bus Liane 1 et 90), avec un terminus à l'ancienne gare de Wambrechies ;

- et la création d'un nouveau pont sur la Deûle dédié au tramway aux piétons et aux cyclistes à proximité du franchissement actuel de la ligne LGV (ce qui réduirait le trajet vers les gares de 3 minutes, mais sans desservir le parc de l'Europe et le Nord de l'Esplanade de Lille) ;

Considérant qu'une branche du projet de tramway du pôle de Lille et de sa couronne (Lille Centre et gares : 9,2 km – 17 stations) desservira les secteurs Lille gares de Pont Royal à la gare Lille Europe (3 km – 6 stations) avec une fréquence de 6 minutes en pointe et irriguera les communes de Saint-André-lez-Lille, La Madeleine et Lille, jusqu'à la gare Lille Europe, voire en variante jusqu'au pôle administratif, culturel et évènementiel du Grand Palais (permettant une interconnexion du terminus avec la future ligne BHNS Lille-Villeneuve d'Ascq) ;

Considérant le projet de Bus à Haut Niveau de Service « Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Baroeul » (11,1 km – 22 stations du stade Pierre Mauroy à l'arrêt « Carnot » à Saint-André-lez-Lille) avec une fréquence toutes les 10 minutes, en particulier sur le secteur Marcq-en-Baroeul – Saint-André-lez-Lille devant desservir les communes de Marcq-en-Baroeul, La Madeleine, Saint-André-lez-Lille via l'avenue Clémenceau et la rue Gustave Scrive, avec une interconnexion au tramway du Grand Boulevard (Clémenceau Hippodrome) et à la future ligne de tramway à Saint-André ;

Considérant que ces nouvelles lignes structurantes sont nécessaires pour compléter et renforcer la qualité du maillage en transports en commun existant sur la couronne Nord, et pour répondre aux besoins de déplacements générés par la dynamique démographique et économique de celle-ci ;

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal :

- Emet un avis favorable sur le projet de ligne de tramway de Lille et sa couronne :

  - pour son axe Nord, il convient de privilégier son tracé de référence permettant une meilleure desserte des secteurs en fort développement urbain des Bords de Deûle, des centres-villes de Saint-André-lez-Lille et Marquette, jusqu'au centre de Wambrechies, en cohérence avec la stratégie métropolitaine des Bords de Deûle à l'horizon 2040, tout en favorisant une intermodalité (connexion avec le TER en gare de Saint-André et correspondance à l'arrêt Carnot avec la future ligne de BHNS Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Baroeul).

  - pour le secteur Lille gares, la réalisation d'une nouvelle ligne de tramway connectée directement au pôle multimodal des gares Lille Flandres et Europe (TGV, TER, lignes de Métro, Mongy, bus) participera pleinement au projet de pacification des boulevards Pierre de Coubertin et Robert Schuman, en lien avec l'aménagement des espaces du Grand Euralille (d'Euralille à la Deûle), en frange des villes de Lille, La Madeleine, Saint-André-lez-Lille et Lambersart (nouveau Palais de Justice de Lille, sites du Tir à l'Arc et du SILILAM à La Madeleine, Cœur de Deûle,...).

- Emet un avis favorable sur le projet de ligne de Bus à Haut Niveau de Service Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Baroeul qui accompagnera les projets de renouvellement urbain (quartier Saint Charles à La Madeleine, site Rhodia à Saint-André-lez-Lille..), et participera à la mise en œuvre du boulevard urbain multimodal de la Liaison Intercommunale Nord-Ouest (LINO partie Nord), avec la création du Pont sur la Deûle entre la rue Gustave Scrive à La Madeleine et la rue Sadi Carnot à Saint-André et le réaménagement de la rue Sadi Carnot (opérations par ailleurs inscrites au Plan Pluriannuel d'Investissements voirie de la MEL), dans la continuité du tronçon réalisé en 2013 depuis le rond-point de la rue Nationale à Marcq-en-Baroeul, avenue Pierre Mauroy et rue Gustave Scrive jusqu'à la rue du Président Georges Pompidou à La Madeleine. La connexion de la rue Sadi Carnot à Saint-André-lez-Lille avec la rue Pompidou à La Madeleine devra nécessairement s'accompagner de mesures concrètes de nature à dissuader un trafic automobile de transit qui emprunterait La Madeleine pour rejoindre la centralité lilloise.

- Rappelle par ailleurs l'intérêt d'une appropriation de la Deûle et de ses abords comme un mode alternatif à la route, pour les déplacements doux, mais aussi pour des déplacements collectifs (développement de navettes fluviales).

ADOPTÉE A LA MAJORITÉ
24 VOIX POUR
8 VOIX CONTRE

Pour extrait certifié conforme,
Le Maire

VILLE DE St.-ANDRÉ-LEZ-LILLE

Elisabeth MASSE

Métropole Européenne de Lille
A l'attention Damien Castelain
2, boulevard des Cités Unies
CS 70043
59040 Lille Cedex

Seclin, le 04 Avril 2022

Objet du courrier : SDIT – Concertation préalable au projet de tramway – Ville de Seclin

Monsieur le Président

Par la présente, la ville de Seclin fait part de son avis sur le dossier soumis à concertation réglementaire préalable au projet de tramway.

Tout d'abord, la ville de Seclin est favorable à tout projet qui sera de nature à fluidifier les déplacements sur la couronne sud de la Métropole en général et sur le territoire communal en particulier. En effet, il s'agit d'une nécessité pour améliorer le quotidien de nos concitoyens (déplacements tous modes liés au travail et aux loisirs), lutter contre la pollution, le réchauffement climatique et offrir des solutions de déplacements abordables financièrement et promouvant l'intermodalité.

Par ailleurs, la ville de Seclin appréhende l'opportunité du projet de tramway selon trois enjeux :

-Aménagement du territoire,

-Déplacements,

-Cadre de vie.

Concrètement, sur ces 3 enjeux, la ville de Seclin, en coordination avec les autres communes desservies à terme, sera un partenaire engagé et constructif. En effet, nous accompagnerons la MEL pour réunir les conditions de réussite de ce projet sur les déclinaisons opérationnelles suivantes :

<u>Enjeux relatifs à l'aménagement du territoire</u>

-La règle de densification autour des rayons de 500 mètres des stations pourra être envisagée dès lors que le tramway sera mis en service. En effet, avant cela, une telle règle serait contre-productive,

Mairie de Seclin
89 rue Roger Bouvry
59113 Seclin

03 20 62 91 11
ville-seclin.fr

-Veiller, sous le pilotage de la MEL, à la bonne maîtrise foncière et à la non spéculation le long des futurs tracés,

-Définir avec la MEL les infrastructures associées de parkings (parking relais, éventuels parkings de covoiturage),

-Définir avec la MEL les modalités de dédommagement des commerces durant les travaux.

Enjeux relatifs aux déplacements

-Anticiper les éventuels reports de flux de voitures une fois le nouveau réseau de transports en commun en exploitation. Les impacts de ces reports pourront utilement être évalués : circulation, shunts, chalandise, etc.....

-S'assurer par anticipation que la ligne 2 du métro sera en capacité d'absorber les nouveaux passagers qui proviendront du tramway,

-Partager la réorganisation du plan bus et la mise en œuvre du schéma cyclable accompagnant la future ligne de tramway.

Enjeux relatifs au cadre de vie

- Obtenir des précisions sur la qualité des espaces publics accompagnant les lignes de tramways. Ce sujet est particulièrement important pour Seclin compte tenu de la très grande qualité des espaces publics actuels de l'axe central (Bouvry/Hentgès) ; l'objectif est de préserver la qualité des espaces publics, ne pas les dénaturer,

- Avoir des précisions de la part de la MEL sur le financement des autres domaines de compétences de l'espace public (mobilier, éclairage, plantations),

- Avoir des précisions sur l'absence de caténaires compte tenu des nouveaux systèmes disponibles (solution électrique de réseau enterré ou batterie sans caténaires comme à Nice et Reims).

Conclusions

Pour conclure, la ville de Seclin participera activement aux rendus des études de maîtrises d'œuvre sur les 2 tracés. Ce sera sur la base de ces études approfondies, objectivant avantages et inconvénients, que la commune pourra se prononcer sur le tracé à privilégier.

A ce propos, nous vous invitons d'ores et déjà :

-A bien vouloir vérifier vos calculs de densité de populations desservies par les 2 tracés car ils sont actuellement identiques alors même que les tissus urbains diffèrent nettement. Ce point est essentiel pour statuer sur l'opportunité des tracés,

-A décliner le calendrier des 2 tracés. En effet, les nécessaires acquisitions foncières, éventuellement par voie d'expropriation, joueront certainement sur les échéances d'exploitation et donc sur les décisions de tracés,

-A ce que le tracé passant par les axes Bouvry et Hentgès soit matérialisé par un prolongement jusqu'au collège (Jean Demailly) puis jusqu'à l'hôpital (groupe GHSC). En effet, ces équipements sont des grands générateurs de déplacements,

-A étudier dans les deux tracés les variantes de desserte de la ZI. La prise en compte fine des Plans de Déplacements d'Entreprises (et éventuellement inter-entreprises à venir) et l'adaptation des espaces publics internes à ladite zone seront aussi une aide à la décision.

Afin de faciliter la nécessaire appropriation communale et intercommunale, je profite de ce courrier pour vous suggérer que la MEL organise une visite des tramways récents, illustrant ainsi les bénéfices et les enjeux d'un tel projet.

Dans l'attente des prochaines étapes, Monsieur le Président, vous pourrez donc compter sur notre partenariat constructif et investi sur ce projet majeur pour la commune de Seclin et pour la couronne sud de la Métropole.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

François Xavier CADART
Maire de Seclin
Conseiller départemental délégué

Ville de Sequedin

Sequedin, le 2 avril 2022

Le Maire de Sequedin

à

Monsieur le Président de la Métropole Européenne de Lille
2 Boulevard des Cités Unies – CS70043
59040 – Lille Cedex

SERVICE DE L'URBANISME
Dossier suivi par : Gwendoline Blanc
✆03 28 82 91 71 – urbanisme@sequedin.fr

Objet : **Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT)**

Monsieur le Président

Dans le cadre de la concertation des infrastructures de transport il apparait 4 projets permettant de desservir Lille et sa couronne.

Ces projets ont pour intérêt d'augmenter l'offre de transport en commun et, de fait, de réduire le trafic de véhicules individuels.

Or il s'avère que les projets de tramway et de bus à haut niveau de service s'arrêtent tous deux aux limites d'agglomération de Sequedin, qui pourtant fait partie de la première couronne.

En effet, prolonger ces lignes jusqu'à Sequedin permettrait d'éviter aux habitants de prendre leur véhicule personnel pour se rendre, aux migrations pendulaires, dans la Commune centre, ou venir saturer les stationnements autour des stations de métro, à l'instar des étudiants et permettrait, outre les avantages individuels, de réduire la circulation extrêmement dense sur la commune.

Cela pourrait se traduire par une boucle de mobilité, arrivant par le Sud, desservant le centre commercial Auchan et repartant vers le Nord en direction du centre commercial de Lomme et le terminus du métro Saint Philibert.

Pour rappel, la population Sequedinoise est de 4 812 habitants. Cependant, constat est fait que le trafic routier journalier avoisine les 20.000 véhicules en centre-Ville, distribuant les villes de Loos et Lomme soit une circulation majoritairement de passage.

Par ailleurs, le développement d'une telle offre sur la commune permettrait à la population plus âgée de se déplacer plus facilement, qui permettait de lutter contre l'isolement de nos aînés.

Ainsi, prolonger ces lignes qui ont pour projet de s'arrêter à la limite territoriale de Sequedin permettrait à la fois d'alléger le trafic routier, de rendre plus accessibles les transports en communs pour les Sequedinois, de pacifier le centre-Ville ainsi que de réduire les pollutions atmosphériques et sonores dans la commune.

Souhaitant que ma demande, qui représente les besoins des Sequedinois, soit prise en compte, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Maire,

Christian LEWILLE

DIRECTION TERRITORIALE HAUTS-DE-FRANCE
Tour de Lille – 17ème étage
100 boulevard de Turin - 59777 EURALILLE
TÉL. : +33 (0)3 59 52 95 83 - FAX : +33 (0)3 20 12 45 29

03/03/2022
A22-009655

RSIT
Copie dtb
+ DBS

SNCF RÉSEAU

Monsieur Damien CASTELAIN
Président de la Métropole Européenne de Lille
Maire de Péronne-en-Mélantois
2 boulevard des Cités Unies
CS 70043
59040 LILLE Cedex

Lille, le 1 mars 2022

Nos réf. : D/2022/54
Aff. Suivie par : Eddy FACON

Objet : Questions concertation SDIT

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 11 février dernier, vous m'informez du lancement d'une concertation préalable relative aux quatre premiers projets de tramway et de BHNS définis par la Métropole Européenne de Lille (MEL) suite à l'adoption, en juin 2019, de son Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT). Vous m'indiquez que vos services pourront être amenés à solliciter SNCF Réseau pendant toute la durée de cette concertation pour contribuer à la formalisation des réponses aux questions susceptibles d'émerger concernant l'articulation de ces projets du SDIT avec le Réseau Ferré National (RFN) et le projet de déploiement d'un Service Express Métropolitain (SEM) sur l'étoile ferroviaire de Lille.

Nous nous félicitons de l'engagement de cette première étape importante pour la mise en œuvre de ces projets du SDIT qui vise à répondre, de manière décarbonée, aux enjeux de la mobilité quotidienne de la MEL dans les décennies à venir. Bien évidemment, mes services seront aux côtés de votre équipe de maîtrise d'ouvrage tant en termes de participation à plusieurs des réunions de concertation programmées que de fourniture des éléments de réponse dont nous disposons. Ce lundi 21 février, nous avons d'ailleurs pu prendre part à la réunion de lancement de cette concertation qui se déroulera jusqu'au 5 avril prochain sous l'égide des garants désignés par la CNDP.

Lors de la concertation sur le SDIT organisée par la MEL au printemps 2019, SNCF Réseau a produit un porter à connaissance qui a fait l'objet d'une présentation synthétique devant les élus métropolitains lors d'une audition en date du 23 avril 2019. Au travers de ce porter à connaissance, il s'agissait de rappeler un certain nombre d'enjeux relatifs aux caractéristiques et à l'exploitation de l'étoile ferroviaire de Lille et d'effectuer une première revue des interfaces et adhérences des vingt-neuf projets de liaisons structurantes du SDIT avec le RFN.

SNCF Reseau exploite les coordonnées de ses correspondants dans une base de données ayant pour unique finalité la gestion et le suivi des courriers
Vous disposez auprès de SNCF Réseau d'un droit d'accès et de rectification aux informations vous concernant"

Depuis lors, au travers de la démarche de déploiement du SEM sur l'étoile ferroviaire de Lille associant, dès fin 2019, l'Etat, la Région Hauts-de-France, la MEL et SNCF Réseau, nous avons collectivement défini une vision cible à l'horizon 2040 des services régionaux de voyageurs et des investissements en infrastructures à consentir pour permettre au mode ferré lourd de jouer un plus grand rôle dans les mobilités du quotidien, qu'il s'agisse des déplacements internes à la MEL ou plus largement des déplacements au sein de l'Aire Métropolitaine Lilloise (AML). Une première phase d'études de faisabilité sur ce projet de SEM a été engagée en janvier 2022 suite à la signature, après délibérations de la MEL puis de la Région, de la convention de financement afférente le 24 décembre 2021. Cette nouvelle phase d'études permettra notamment d'envisager plus finement les nouvelles chaines de déplacement et les gains de fréquentation permis par l'articulation, sur un certain nombre de gares principales, des liaisons structurantes du SDIT avec les services régionaux de voyageurs promus par le SEM. Cette bonne articulation me semble en effet essentielle à l'efficience du système de transports collectifs que nous projetons collectivement pour l'AML.

Plus récemment, au travers de plusieurs réunions et échanges, un diagnostic des sujets d'interface entre liaisons structurantes du SDIT et RFN a été engagé entre nos services. Ces sujets multiples ont trait à des questions de jumelage ou de franchissement d'infrastructures ou encore de mobilisation d'emprises du RFN utiles à la réalisation ou à l'exploitation des nouvelles liaisons du SDIT. A l'issue de la phase de concertation préalable que vous menez, une fois le parti général d'aménagement des quatre liaisons structurantes stabilisé, il conviendra de définir le cadre de partenariat technique et financier permettant à SNCF Réseau de réserver les ressources puis de réaliser les études des ouvrages et des travaux connexes intéressant le RFN. Au travers de ces études, il s'agira également d'assurer au plus tôt l'inscription des plages travaux nécessaires à la réalisation desdits ouvrages dans le double objectif d'assurer la robustesse des plannings de mise en service de vos projets et de limiter l'impact des travaux sur les circulations ferroviaires voyageurs et fret.

En vous réaffirmant toute l'implication de SNCF Réseau dans cette étape de concertation préalable, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération la meilleure.

La Directrice territoriale

Nathalie DARMENDRAIL

Tourcoing

R É P U B L I Q U E F R A N C A I S E
DÉPARTEMENT DU NORD
EXTRAIT
DU REGISTRE AUX DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA VILLE DE TOURCOING

SÉANCE DU 2 avril 2022
à 09h00
CONVOCATION DU 25/03/22

Délibération N° 26

Présidence de Madame Doriane BECUE MEURIN

Nombre de Conseillers : 53

PRÉSENT(E)S :
Madame Doriane BECUE MEURIN, Monsieur Jean-Marie VUYLSTEKER, Monsieur Gérald DARMANIN, Monsieur Eric DENOEUD, Madame Isabelle MARIAGE DESREUX, Monsieur Salim ACHIBA, Madame Bérengère DURET THURET, Monsieur Peter MAENHOUT, Madame Fabienne CHANTELOUP, Monsieur Christophe BLOMME, Madame Anne-Sophie BRANQUART, Monsieur Maxime CABAYE, Madame Marie-Christine LEJEUNE SORIS, Monsieur Christophe DESBONNET, Monsieur Olivier CANDELIER, Madame Anaïs DAKHIA, Monsieur Jean-Baptiste GLORIEUX, Monsieur Dominique VANDAELE, Monsieur Romain LAZARE, Monsieur Pierre DESSAUVAGES, Madame Brigitte LHERBIER MALBRANQUE, Monsieur Jean-Marc VANGILVIN, Madame Martine FOURNIE T'JOEN, Madame Marjane ROUSMANS PIERRÈS, Madame Zina DAHMANI L'KASSIMI, Monsieur Arnaud LE BLAN, Madame Marie-Pierre NONY FOURCHES, Monsieur Eric LATACZ, Monsieur Pierric DESPLECHIN, Madame Dalila ZERYOUH, Madame Coralie HUSSENET GOURDE, Madame Sarra BENHENNI, Monsieur Franck TALPAERT , Madame Aurélie AITOUCHE BAISE, Monsieur Maxime RENARD, Monsieur Jonathan JANSSENS, Madame Katy VUYLSTEKER

EXCUSÉ(E)S REPRÉSENTÉ(E)S :
Madame Eglantine DEBOOSERE par Madame Fabienne CHANTELOUP, Monsieur Olivier DESCHUYTTER par Madame Anne-Sophie BRANQUART, Madame Claire MARAS BUCZKOWSKI par Monsieur Christophe BLOMME, Madame Martine KLEIN-HOLLEBEQUE par Monsieur Eric LATACZ, Monsieur Guy VERNEZ par Madame Marjane ROUSMANS PIERRÈS, Monsieur Joao ABRANTES ALMEIDA par Monsieur Peter MAENHOUT, Madame Suzy CHATTUAIS par Monsieur Jean-Marc VANGILVIN, Madame Florence TAVERNIER DURAND par Monsieur Jean-Marie VUYLSTEKER, Madame Stéphanie GLORIEUX par Monsieur Dominique VANDAELE, Madame Fanny CLARISSE par Monsieur Maxime CABAYE, Madame Peggy LE DEAUT ELOY par Madame Marie-Christine LEJEUNE SORIS, Monsieur Eric BUYSSECHAERT par Monsieur Eric DENOEUD, Monsieur Adrien PICQUE par Monsieur Pierric DESPLECHIN

EXCUSÉ(E)S :
Madame Mélanie D'HONT, Monsieur Rémi MEURIN

ABSENT(E)S :
Monsieur Aymeric PACO

Direction des Grands Projets Le **2 avril 2022** N° **26**

SCHÉMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (SDIT) - CONCERTATION PRÉALABLE - CONTRIBUTION DE LA VILLE DE TOURCOING

Rapport de **Monsieur VUYLSTEKER Jean-Marie**

Au nom de la commission n° **2**

Mesdames, Messieurs,

Le 28 juin 2019, la Métropole Européenne de Lille a adopté son Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT). A travers ce document de planification territoriale, il s'agissait de définir les grands axes de déploiement de transports collectifs structurants venant compléter et développer l'armature existante organisée autour des deux lignes de métro et de la ligne de tramway « Mongy » Lille – Tourcoing – Roubaix.

Cette démarche volontariste, adoptée avec la contribution active de la Ville de Tourcoing, a permis de définir des nouvelles lignes de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Dans le schéma voté en 2019, Tourcoing avait obtenu la création d'un nouvel itinéraire transversal, en tramway, au nord de la métropole, reliant principalement Tourcoing, Roubaix et Wattrelos. Comme sur d'autres secteurs, il s'agissait de permettre des liaisons transversales complétant les dessertes structurantes existantes sans passer obligatoirement par le nœud des gares de Lille. Deuxième intérêt de la démarche, il s'agissait de favoriser une meilleure interface entre ville et transports. A savoir, comment, à l'échelle du pôle Roubaix – Tourcoing, faire du tramway un outil de redynamisation urbaine, sociale et économique des territoires desservis.

Depuis, la collectivité a engagé les études et démarches visant à la mise en œuvre réglementaire, financière et opérationnelle du SDIT. Pour ce faire, la MEL s'est doté fin 2020 d'une Assistante à Maîtrise d'Ouvrage regroupant des compétences en matière d'urbanisme et de transport (Egis associé à l'agence d'urbanistes Gautier+Conquet).

Ce travail, organisé en « mode projet » avec la Ville, devra permettre de définir fin 2022 un programme de maitrise d'œuvre, nécessaire pour la création effective et concrète des nouveaux itinéraires.

A l'échelle de la MEL, le SDIT comprend la réalisation de deux lignes de tramway autour des pôles de Roubaix-Tourcoing et de Lille (Hem – Wattrelos – Roubaix – Tourcoing – Neuville pour le premier et Wambrechies – Lille – Loos – Haubourdin – Faches-Thumesnil – Wattignies – Seclin pour le second) et de deux lignes de BHNS (Lille – Villeneuve d'Ascq et Villeneuve d'Ascq – Marcq en Baroeul). Pour un total de 50 kilomètres de tramway (16 villes desservies par un tramway toutes les 5 à 8 minutes), et de 25 kilomètres de BNHS (10 villes desservies par un BHNS toutes les 10 minutes), 149 stations envisagées, 180.000 voyageurs par jour, 490.000 habitants et 380.000 emplois desservis.

A une échelle plus locale, Tourcoing est concerné par le tramway Neuville – Tourcoing – Roubaix – Hem (soit 15 kilomètres, 30 stations, environ 46.000 voyageurs par jour, une fréquence de 6 à 7 minutes), repris sous l'appellation des lignes C et F dans le SDIT.

Après de nombreuses séances de travail avec la MEL et l'AMO, entre mars et décembre 2021, ponctuées de plusieurs comités de lignes, la Ville de Tourcoing a identifié un scénario de référence permettant la mise en œuvre du SDIT sur son territoire.

Pour ce faire, la Ville de Tourcoing considère quatre points de desserte essentiels :

– Tourcoing centre : il est essentiel d'organiser le déploiement des nouvelles lignes à partir du centre-ville de Tourcoing, en veillant à ne pas dégrader le niveau de desserte du centre-ville depuis Lille, les territoires le long du grand boulevard (Marcq en Baroeul, Wasquehal, Mouvaux) et le sud de Tourcoing. Et ce, afin d'accompagner par les transports collectifs structurants les efforts entrepris de renforcement de la centralité tourquennoise (espaces publics, commerces et services, logements, équipements).
– La gare de Tourcoing : la Ville souhaite à travers la mise en œuvre du SDIT assurer une liaison tramway directe entre le centre-ville et la gare, et renforcer le pôle d'échanges multimodal par une desserte en tramway (venant compléter ainsi l'ensemble des services disponibles à la gare et les interconnexions entre les offres de transports).
– Pont de Neuville : ce secteur présente des enjeux très forts en termes de desserte du nord de la commune (notamment le quartier de la Bourgogne en cours de rénovation) et d'intermodalité : la connexion avec le métro offre dans ce secteur d'entrée de ville de forts enjeux intermodaux et des fonctions de parking relais (P+R).
– Union – Epidème : ce secteur de développement économique et résidentiel, à l'interface entre plusieurs communes (Tourcoing, Wattrelos, Roubaix), doit pouvoir bénéficier de meilleures conditions de desserte et d'accessibilité, propice à une redynamisation urbaine et sociale.

A partir de ces points d'équilibre sur le territoire, la Ville a accompagné l'émergence des itinéraires de référence, sur des linéaires de voirie ne nécessitant pas de procédures d'expropriation auprès de propriétaires privés :
- le prolongement du tramway « Mongy » depuis Tourcoing centre jusqu'au pôle d'échanges de la gare, via principalement l'avenue Gustave Dron ;
- la création d'une nouvelle ligne de tramway entre la gare de Tourcoing et Pont de Neuville, via le boulevard industriel ;
- la création d'une nouvelle ligne entre la gare de Tourcoing et Roubaix centre (puis Hem ou Wattrelos), via la rue de Roubaix.

Il est à noter que les trois itinéraires convergent au niveau de la gare de Tourcoing. Cela contribuera encore à renforcer la dynamique en cours de transformation de la gare et de ses abords en pôle d'échanges multimodal, rayonnant à 360 degrés autour de la gare (côté centre-ville et Epidème) et traversant le faisceau ferroviaire par un nouvel ouvrage de franchissement.

Tourcoing intègre dans le scénario de référence la capacité à accueillir, sur un site adapté – les terrains SNCF rue du Levant – le centre de maintenance tramway de la ligne C, F. Parmi les sites étudiés à ce stade, le site de Tourcoing-Wattrelos est le mieux placé, de par la surface disponible, sa localisation, et la capacité à y concilier les projets (desserte routière Wattrelos – Tourcoing, maintenance TGV et RER Grand Lille, tramway).

L'ampleur du projet SDIT (notamment pour les deux lignes de tramway) a nécessité la saisine de la commission nationale du débat public pour mise en concertation préalable. Cette concertation est assurée entre le 21 février et début avril 2022. Compte tenu du caractère très amont, et de la notion même de concertation préalable, il s'agit à partir de la démarche globale de SDIT, adoptée en 2019, de présenter les itinéraires de référence pour le tracé des lignes (variantes retenues et variantes étudiées) et les grands principes de partage de la voirie en fonction des types de voiries concernées. Il ne s'agit pas d'une enquête publique, qui elle sera organisée vraisemblablement fin 2024, en amont du lancement des chantiers, et sur la base des études de maitrise d'œuvre.

A l'occasion de cette concertation préalable, la Ville de Tourcoing souhaite formuler les points de vigilance qui devront trouver leurs solutions dans le cadre de la définition précise du programme de maitrise d'œuvre.

1. L'itinéraire précis entre Tourcoing centre et la gare : aujourd'hui, il existe encore quatre variantes en cours d'étude (rebroussement, Lehoucq, Saint-Christophe, et Chanzy-Faidherbe), sans qu'une seule se distingue de manière franche.

   La Ville souhaite que l'itinéraire potentiel en centre-ville préserve une localisation centrale de la station Tourcoing-centre (au plus proche de sa localisation actuelle si son maintien n'est techniquement pas possible), une bonne insertion dans un cadre patrimonial remarquable (en privilégiant des alimentations sans caténaire, et un mobilier limitant les contraintes au sol), et de bonnes conditions d'accès au centre-ville. Sur ce point, les capacités de circulation sur les rues Fidèle Lehoucq et Faidherbe devront être maintenues. Et toute proposition concrète d'aménagement devra faire l'objet, avant toute validation, d'études dynamiques de trafic démontrant la bonne desserte tous modes du centre-ville.

2. Le devenir du Boulevard industriel : sur cet axe essentiel de son territoire, la Ville poursuit quatre objectifs.

   Premièrement, la Ville estime indispensable de conserver les capacités de desserte automobile résidentielle et économique, tant en linéaire que sur les carrefours, pour l'ensemble des activités présentes et envisagées à court, moyen et long termes sur les espaces vacants alentours. Aussi, toute réduction d'emprise de chaussée automobile devra s'accompagner d'une démonstration sur la capacité du boulevard à continuer à assurer ce rôle de desserte (de proximité et intercommunale).

   Deuxièmement, la Ville poursuivant l'objectif de requalifier le boulevard industriel via la création d'une ceinture verte, l'insertion d'un tramway devra intégrer cette volonté de transformation paysagère qualitative, et de création de nouveaux usages (mobilités douces et actives, itinéraires récréatifs).

   Troisièmement, la Ville priorise l'insertion d'un tramway sur la portion Est du boulevard industriel entre la gare et Pont de Neuville, en amont du secteur le plus chargé du boulevard (40.000 véhicules / jour au carrefour rue de Gand – chaussée Gramme), afin d'accroitre l'attractivité du centre-ville de Tourcoing depuis et vers cette partie du territoire.

   Enfin, la Ville de Tourcoing souhaite faire du tramway une opportunité d'activer la requalification de l'est du territoire communal, dans le sens d'une plus grande attractivité. Le tramway de par son impact doit être l'outil de redynamisation sociale et urbaine de tout ce versant du territoire, tant pour les vocations résidentielles qu'économiques. La mise en œuvre du tramway devra ainsi particulièrement s'accompagner dans ce secteur d'une démarche de contrat d'axe, outil d'« urbanisme négocié » permettant la conception des projets.

3. Côté Epidème et Union, l'itinéraire de référence emprunte depuis la gare l'avenue Lefrançois, puis la rue de Roubaix, pour desservir le quartier de l'Epidème et l'Union, puis Roubaix. Si comme pour le boulevard industriel, la Ville souhaite utiliser l'effet tramway pour requalifier le quartier de l'Epidème (tant pour les vocations résidentielles qu'économiques), le passage du tramway rue de Roubaix pourrait engendrer, de par la largeur réduite de l'axe (14 mètres), une mise à sens unique de la rue avec une voie banalisée avec le tramway.

   Aussi, face à cette contrainte à prendre en compte, la Ville de Tourcoing examinera les propositions concrètes d'aménagement au regard d'un plan de circulation cohérent pour le quartier de l'Epidème. Les études de circulation devront nécessairement intégrer une identification d'itinéraires de report pour les déplacements inter quartiers et des mesures visant à éviter un report de circulation de transit sur les voies résidentielles internes au quartier de l'Epidème.

   La Ville souhaite maintenir l'hypothèse de la variante via le Pont du Tilleul et le Boulevard Léon Jouhaux (rejoignant l'itinéraire de référence via la rue de l'Union) si les conditions de bonne insertion d'un tramway dans la rue de Roubaix n'étaient

pas réunies. Cette variante permettrait également la desserte de l'Epidème et de l'Union, tout en s'éloignant de l'aire d'attraction du métro (ligne 2).

4. Enfin, la Ville de Tourcoing souhaite une mise en œuvre des grands axes du SDIT selon des grandes priorités définies dans le temps : prolongement du tramway entre Tourcoing-centre et la gare dans une première phase, prolongement du tramway entre la gare et Pont de Neuville puis prolongement du tramway vers Roubaix.

5. En termes de scénario d'exploitation, la Ville de Tourcoing privilégie une organisation des lignes qui permettrait une continuité de la ligne entre le nord de Tourcoing (Pont de Neuville), la gare, le centre-ville, puis le tramway « Mongy », sans rupture de charge au niveau de la gare de Tourcoing. Cette organisation serait de nature à favoriser l'attractivité du centre-ville.

Vu l'exposé de Madame le Maire,

Vu le dossier de concertation préalable annexé à la présente délibération,

Après délibération, il est proposé aux membres du Conseil municipal :

- D'approuver la contribution de la Ville de Tourcoing reprise dans la présente délibération ;

- D'autoriser Madame le Maire, ou son représentant, à transmettre sa contribution à la Métropole Européenne de Lille, dans le cadre de la concertation préalable engagée sur le projet de mise en œuvre du schéma directeur des infrastructures de transport.

Le Conseil
Adhère aux propositions ci-dessus
Ainsi fait et délibéré en séance du conseil,
Certifié conforme,
Madame le Maire de Tourcoing : Doriane BECUE

Réception au contrôle de légalité :
Référence technique :

DocuSign Envelope ID: 986EE2AD-34EF-4B1F-87E6-78FAD9519AD3

UNIVERSITÉ CATHOLIQUE DE LILLE 1875

Contribution des établissements membres de l'Université Catholique de Lille du Campus Vauban Esquermes au Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT)

le 4 avril 2022

Créée en 1875, l'Université Catholique de Lille est un établissement pluridisciplinaire unique. Plus grande université associative à but non lucratif de France, elle fonde son action dans les champs de l'enseignement supérieur et de la recherche, et celui du soin, sur la proposition des valeurs humaines et chrétiennes qui l'animent depuis l'origine. Ouverte à la diversité, elle s'inscrit, depuis sa fondation, dans un territoire qui la porte autant qu'elle cherche à le faire réussir.

Les grands chiffres de l'Université Catholique de Lille en 2022 : 38 500 étudiants, 20 grandes écoles, écoles et instituts, 15 unités et instituts de recherche, 5 facultés, 300 filières de formation, 546 universités partenaires.

Présente nationalement et internationalement, l'Université Catholique de Lille regroupe en particulier sur le territoire métropolitain une grande partie de ses établissements d'enseignement et de recherche : sur le secteur Vauban-Esquermes (IESEG, ICAM, JUNIA, Institut Catholique de Lille, ESPAS-ESTICE, ISTC, IKPO, lycées associés Saint Paul et La Salle ...), sur le secteur Euratechnologies (JUNIA, FGES, ISTC...), et sur le Versant Nord Est de la Métropole (EDHEC, Pôle IIID...).

Située en plein cœur du campus de l'Université Catholique de Lille dans le quartier Vauban Esquermes, l'association ALL accompagne les étudiants dans leur vie quotidienne à travers cinq pôles dédiés à la vie étudiante : la restauration (2500 repas servis chaque jour), le logement (près de 2000 logements répartis sur Lille et à proximité), la santé (près de 10 000 consultations au centre de soin par an), la solidarité (550 personnes accompagnées chaque année) et le sport (1160 heures de cours).

En matière de logements, nos enquêtes démontrent que 75% de nos étudiants se logent ailleurs que chez leurs parents, sur un périmètre géographique vaste allant bien au-delà des limites du quartier et de la Ville de Lille. Sur ce point en particulier l'accessibilité quotidienne du campus est fondamentale.

Ses activités relatives aux soins et à la santé sont pour leur part déployées sur plusieurs secteurs de la Métropole. Avec un ensemble universitaire d'hôpitaux et d'établissements médico-sociaux, Saint-Philibert à Lomme, Saint-Vincent-de-Paul à Lille et Sainte-Marie à Cambrai (1 000 lits), cinq EHPAD qui dépendant de Feron-Vrau (700 lits), Humanicité à Lomme-Capinghem, l'Institut Etienne Leclercq à Croix et Roubaix, l'Université Catholique de Lille est par ailleurs un acteur essentiel de la santé dans la région.

DocuSign Envelope ID: 986EE2AD-34EF-4B1F-87E6-78FAD9519AD3

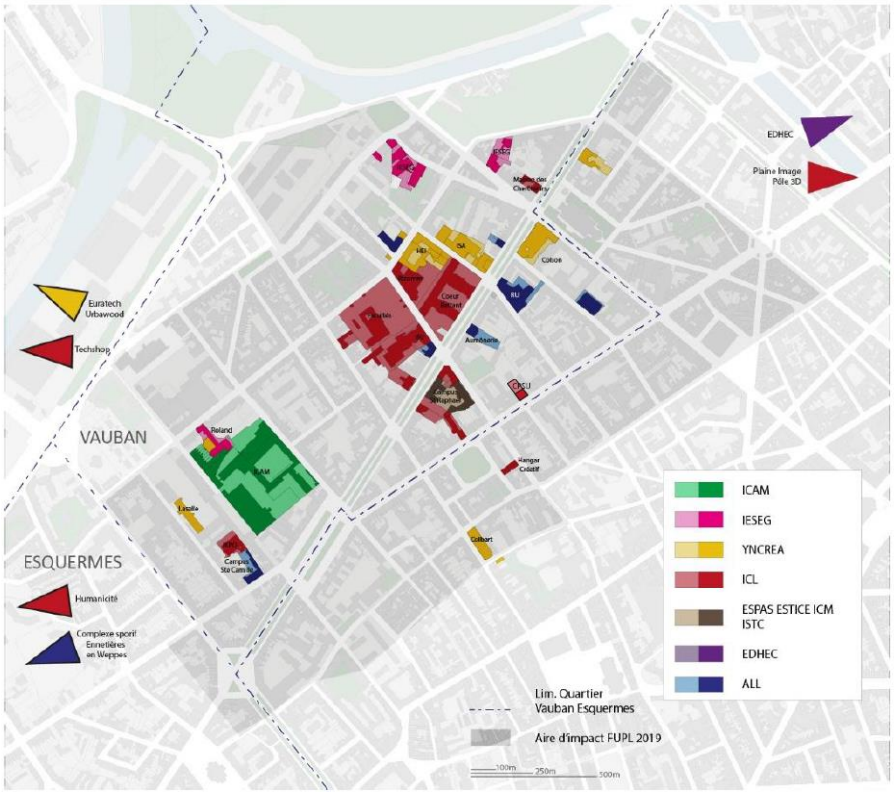
Notons que le déploiement de l'hôpital Saint Philibert avait suscité en son temps l'intérêt du territoire dans la planification de ses transports en commun : aujourd'hui un arrêt de métro « Saint Philibert » permet chaque jour aux malades, à leurs familles et aux équipes de soignants un accès facilité, de même que pour Saint-Vincent-de-Paul, desservi par la station Porte de Valenciennes.

De par les projets et les valeurs qu'elle porte depuis près de 150 ans, en lien permanent avec les acteurs du privé et public, la présence de l'Université Catholique au cœur de la Métropole lilloise présente pour le territoire des avantages et impacts qu'il n'est plus besoin de démontrer, tant en termes d'activité nationale et internationale qu'en vivier de talents pour le monde économique.

L'Université Catholique de Lille a également tenu depuis son origine un engagement constant dans la constitution et la mise en valeur du patrimoine d'un quartier auquel elle a contribué à donner un visage et une identité qui lui valent aujourd'hui le référencement de nombre d'architectures remarquables.

Plus récemment, par l'ouverture de ses espaces paysagers en cœur d'îlot au grand public, par la réalisation en 2006 du premier plan de mobilité universitaire au niveau national, et par une présence auprès des acteurs et institutions de quartier, l'Université Catholique de Lille a démontré son souhait de garantir la bonne cohabitation entre la vie d'un quartier à part entière, et le développement de ses établissements.

Campus Vauban aujourd'hui



En 2022, l'ensemble des Etablissements de l'Université Catholique de Lille porte enfin une dizaine de projets de réhabilitation et de construction sur le Quartier Vauban Esquermes, représentant un investissement de plusieurs centaines de millions d'euros, signes d'un dynamisme et de la confirmation d'un engagement au sein du quartier Vauban-Esquermes.

Plus que des transformations immobilières, ces projets visent en particulier à conforter le positionnement de l'université au cœur du territoire mais aussi à l'international, à proposer aux étudiants une réelle expérience de vie, à placer le prendre soin au cœur de son projet, et à adapter en permanence l'enseignement et la recherche aux grandes transitions du monde.

DocuSign Envelope ID: 986EE2AD-34EF-4B1F-87E6-78FAD9519AD3

Alignée sur l'accord de Paris, signataire de l'accord de Grenoble et engagée dans le Plan Climat de la MEL vers une Métropole neutre en carbone d'ici 2050, l'Université Catholique de Lille lance une année de mobilisation pour le climat en 2022.

La poursuite de la transformation du visage de ce quartier – campus offre l'occasion d'une intégration forte aux projets d'urbanisme, d'espaces publics et de mobilité portés par les collectivités. A ce titre se présentent ici les opportunités suivantes :

- Permettre le développement d'un campus urbain au cœur d'un quartier apaisé (améliorer l'accessibilité et la mobilité, apaiser et végétaliser l'espace public, adapter l'espace public aux transformations des bâtiments, sécuriser le campus et l'espace public…).

- Valoriser la présence universitaire au cœur d'un quartier démonstrateur de la transition écologique et sociétale (le campus et le quartier comme lieux d'expérimentation, d'innovation, de recherche et de diffusion de connaissances et de bonnes pratiques.

- Impliquer les usagers dans toute leur diversité dans un quartier partagé et valorisé, visant une meilleure cohabitation des usages du quartier, la mise en valeur des transformations du campus, une démarche de living lab associant tous les utilisateurs).

- Garantir un campus attractif et une expérience utilisateurs augmentée au-delà de Vauban Esquermes (identifier le Campus Vauban comme le lieu central d'une université qui se développe également sur d'autres sites métropolitains, nécessairement connectés, intensifier l'offre de services adaptée à l'expérience étudiante et notamment en termes de sport, de restauration, de commerce, de logement, développer des tiers lieux, anticiper les problématiques d'accès et de stationnement liés aux nouveaux usages).

DocuSign Envelope ID: 986EE2AD-34EF-4B1F-87E6-78FAD9519AD3

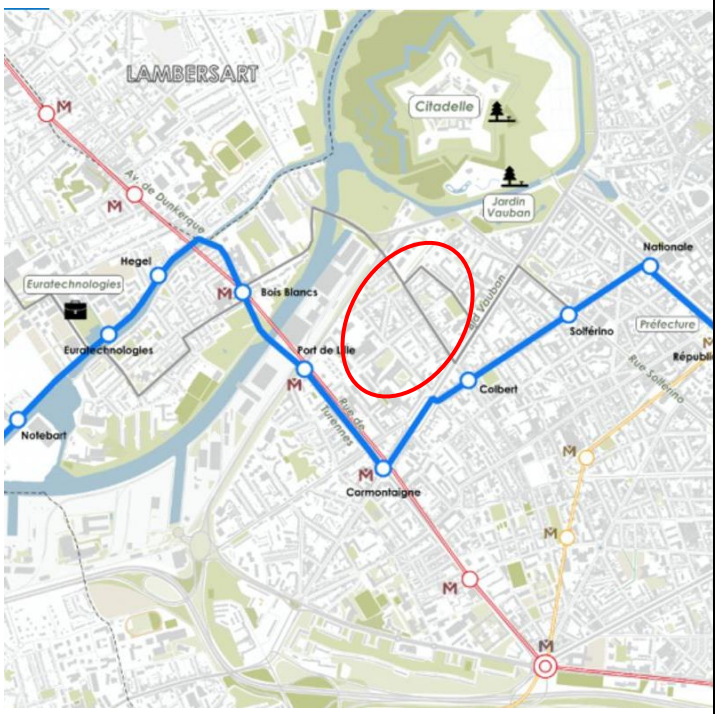
Le SDIT de la MEL, une opportunité !

Dans le cadre de la mise en œuvre du schéma directeur des infrastructures de transport, la Métropole Européenne de Lille a engagé une phase de concertation débutée le 21 février 2022.

Une première étape de concertation avait été engagée en avril 2019 ; l'Université Catholique avait alors déjà apporté une contribution écrite. Cette contribution n'avait malheureusement pas été suivie de retour, d'entretien, ni de proposition par les services organisateurs et maître d'ouvrage de la démarche.

La lecture des documents soumis à la concertation le 21 février 2022, ainsi que les éléments entendus à l'occasion des réunions et ateliers auxquels nous avons pu participer, permettent de confirmer notre grand intérêt pour ces grands projets.

Par la présente, nous apportons notre analyse des projets présentés. Cette analyse est essentiellement centrée sur les usages des établissements d'enseignement supérieur lillois.
Les usages des établissements d'enseignement supérieur du versant Nord Est de la Métropole, ainsi que ceux des établissements de soin et de santé, ne suscitent pas d'autres apports de notre part.

Projet de tramway	Projet de Bus à Haut Niveau de Service - Bus HNS
	
Parcours : Boulevards de la Moselle et de Lorraine, avenue Léon Jouhaux, rue Solferino, boulevard Vauban, Champ de Mars et Esplanade Stations intéressant le Campus : Jouhaux (extrémité de la rue Colbert) - Solferino (au niveau des rues de Toul et Desmazières) - Port de Lille (qui deviendra très accessible au carrefour Tramway / Métro / ligne de Bus HNS)	Parcours : rue Nationale, place Leclerc, boulevard Bigo Danel, place Cormontaigne et rue de Turenne Arrêts intéressant le Campus : Solferino et Colbert (au carrefour avec la rue Nationale) - Cormontaigne - Port de Lille - Euratechnologies

DocuSign Envelope ID: 986EE2AD-34EF-4B1F-87E6-78FAD9519AD3

Le périmètre du Campus Vauban de l'Université Catholique est concerné par une nouvelle ligne de Tramway ainsi qu'une Ligne de Bus à Haut Niveau de Service. Ces 2 lignes devraient permettre à terme un maillage plus efficient et plus large du campus vers les territoires de Hallennes-lez-Haubourdin, Wattignies, Seclin, Wambrechies, Villeneuve d'Ascq, Euratechnologies.
Cela peut se révéler très favorable à l'amélioration de l'accessibilité pour les différents usagers de l'Université (étudiants, salariés, entreprises, grand public…) ainsi qu'à l'amélioration du maillage de ses différentes entités au-delà du Campus Vauban (sport, logement, campus décentré à Euratechnologies par exemple, etc…).
La connexion à la gare TGV par le Tramway constitue également un atout important.

L'accessibilité du Campus (et du Quartier) par les transports en commun sera donc, on peut l'espérer, sensiblement améliorée sous réserve, pour l'Université, que soit maintenue sa desserte par les lignes d'autobus actuelles qui empruntent le boulevard Vauban.

Quelle évolution de l'Espace Public ?

Les nouvelles infrastructures - Tramway et Bus HNS - assureront l'accessibilité du Campus par sa périphérie et vont générer des flux piétonniers plus importants :

- Rue Solférino, de la rue Desmazières à la rue Nationale ; la rue Solférino fera l'objet, à court terme, de travaux d'aménagement faisant plus de place à la végétation, aux piétons et aux cyclistes …
- Rue Colbert de la station Jouhaux à la rue Nationale ;
- Il convient également d'aborder le cas des rues de Toul et Roland (qui relient plusieurs des grands établissements de la Catho) et celui de la rue Colbert (très fréquentée par les étudiants et qui constitue, en outre, une importante entrée de ville) …
- … sans oublier les autres rues susceptibles d'être « apaisées », en premier lieu celles bordées exclusivement ou majoritairement par du patrimoine universitaire (rues du Port, rue Norbert Segard, rue Auber …), ainsi que la rue Desmazières qui accueille un trafic particulièrement dense à des vitesses inadaptées à son environnement.

Il nous semble opportun que les flux et l'évolution de ces axes soient anticipés dans l'évolution des espaces publics destinés à les accueillir.

A l'heure d'une remise en question des mobilités sur le quartier, l'allée Saint Joseph, la rue de la Digue et la rue Norbert Ségard quant à elles méritent vraisemblablement une réflexion approfondie sur leur adaptation aux usages des établissements qui les bordent. Pourquoi pas jusqu'à la piétonisation.

Plus encore, le cœur de quartier Vauban Esquermes, très gros générateur de mobilité ainsi ceinturé par le tramway et le BHNS qui déposeront nombre de piétons, pourrait se prêter à une piétonisation de plus grande ampleur, au service des usages partagés du quartier et du campus.

Une autre interrogation porte sur la diminution (éventuelle) des places de stationnement liée à l'insertion dans la voirie de ces nouvelles infrastructures, avec risque de report sur les rues internes au quartier et de conflit avec le stationnement résidentiel, à l'heure d'une volonté forte d'apaisement du quartier et de limitation de la place de la voiture.

Comment mieux impliquer l'Université Catholique de Lille ?

Sur la méthode, on peut regretter qu'aucun dialogue n'ait été engagé entre le maître d'ouvrage du SDIT et l'Université depuis la contribution apportée en avril 2019.

DocuSign Envelope ID: 986EE2AD-34EF-4B1F-87E6-78FAD9519AD3

L'Université est en effet un fort générateur de mobilités.
Outre l'ampleur foncière et bâtimentaire de sa présence sur le quartier Vauban-Esquermes, la présence de l'Université Catholique de Lille participe à l'attractivité et au dynamisme du territoire à différentes échelles.
Pour ces raisons, et en sa qualité d'acteur associatif non lucratif participant à la mission de service public, qui engage des stratégies de mobilité et de patrimoine ambitieuses, un engagement environnemental fort, l'Université doit constituer un partenaire impliqué et constructif des collectivités sur ce type de projet.

Pour ce qui concerne la concertation engagée en février 2022, le document soumis au public ne mentionne pas les 22 000 étudiants, les 2 000 collégiens et lycéens et les 4 500 salariés sur le campus Vauban, ce qui amène à questionner la prise en compte de cette hypothèse importante dans le choix des tracés et des stations proposés.

Plus généralement, le document ne permet pas de comprendre le pourquoi des tracés et des arrêts proposés, ni comment les usages actuels du quartier (habitants, étudiants, lycéens, salariés, commerces, etc…) ont été pris en compte. Idem pour les usages futurs (cf. perspectives de développement de l'université).

Nous nous mettons à la disposition de la Métropole pour contribuer activement à la poursuite des études et des réflexions.

En leur qualité d'établissement d'enseignement supérieur et de recherche, mais aussi en qualité d'employeurs, nos établissements pourront jouer un rôle actif dans la préparation de l'adaptation des moyens de transports.
Plusieurs exemples :

- L'adaptation des solutions de transport et de stationnement des étudiants et des salariés,
- La réalisation de la mise à jour d'un plan de déplacement universitaire,
- La production d'études internes, de projets étudiants, de projets de recherche sur le sujet des mobilités,
- Le déploiement d'expérimentations sur le quartier, en lien avec les activités de recherche,
- Etc…

Pourquoi les nouvelles lignes de transport semblent-elles contourner le Boulevard Vauban ?

Nous notons que le Boulevard Vauban est ignoré par ces nouvelles infrastructures (sauf le tronçon emprunté par le futur tramway au-delà de la rue Solférino) quand bien même il reçoit une grande majorité des flux quotidiens d'étudiants, de salariés, et d'habitants du quartier.

On peut également se demander si la réalisation du tramway et de la ligne de bus HNS ne vont pas générer, sur leur tracé, des restrictions de la circulation automobile qui amèneront les véhicules à se reporter sur le dit Boulevard Vauban déjà bien encombré aujourd'hui.
Le Boulevard Vauban, très routier, constitue aujourd'hui une véritable fracture entre les différentes « rives » du Campus, ainsi qu'une source de bruit, de pollution et de risque d'accidents 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 comme le Jardin Vauban, le Palais Rameau, et la Place du Maréchal Leclerc.
Il semble essentiel que le traitement de celui-ci soit à la hauteur de ses qualités, et des enjeux de ses usages dans le développement du quartier Vauban et du Campus de l'Université : apaisement, végétalisation, sécurisation, mise en valeur architecturale, lisibilité du campus, etc…

Rappelons que le Boulevard Vauban accueillait autrefois l'une des lignes du réseau de Tramway lillois, mis en place à la fin du XIXe siècle.

En bref, les tracés en site propre du Tramway et de la BHNS risquent de reporter la circulation voiture sur le boulevard Vauban, intensifiant la rupture constituée par ce boulevard routier au cœur du campus et au

DocuSign Envelope ID: 986EE2AD-34EF-4B1F-87E6-78FAD9519AD3

détriment du cadre de vie pour le quartier et en particulier les étudiants. Ce boulevard qui concentre une majorité des points d'intérêt du quartier mériterait une piétonnisation plutôt que de devenir un faubourg routier.

Dans le cas où les tracés proposés, évitant le Boulevard Vauban, seraient maintenus :

- pour ce qui concerne les arrêts des lignes, nous proposons à tout le moins d'identifier une ou des stations d'« entrée de campus ». La séquence du Boulevard Vauban bordant le Palais Rameau nous semblerait à cette fin très opportune,
- pour fluidifier la desserte des établissements du campus, nous proposons la mise en place d'une navette à haute fréquence sur le Boulevard Vauban et la rue d'Isly, du Palais Rameau à la Place Tacq.

Quel avenir des lignes de transport existantes ?

Se pose également la question de l'avenir des lignes de bus qui desservent aujourd'hui la Catho :

- Celles notamment qui desservent son « cœur historique » : Liane 5 Haubourdin - Marcq et Ligne 18 Villeneuve d'Ascq - Lomme avec les arrêts Solférino - Université Catholique et Colbert sur le boulevard Vauban.
- La Citadine Lille avec arrêts Colbert et rue du Port sur le tracé qu'empruntera la ligne de Bus HNS rue Nationale.

Quel phasage des travaux ?

Le dossier soumis à concertation n'offre pas de visibilité sur le phasage entre 2028 et 2035.

Le projet de gare TER Porte des Postes est-il toujours envisagé ?

Ce projet, structurant, est-il toujours d'actualité ?

Rappels sur notre contribution de 2019

Ainsi que nous avons pu le rappeler plus haut, l'Université Catholique de Lille a apporté en 2019 sa contribution à la concertation engagée par la Métropole Européenne de Lille sur le SDIT.
Cette contribution est jointe en annexe.

En voici extraites les principales propositions alors formulées, toujours d'actualité :

« L'Université confirme le besoin que soit sérieusement étudiée la création d'une ligne de tramway, qui relierait notamment les différentes gares TER (Lille Flandres, CHR, etc…) et TGV, en empruntant le boulevard Vauban avec trois arrêts au sein du campus. (…) nos différentes enquêtes et études de géolocalisation réalisées ces dernières années nous montrent un potentiel d'utilisateurs du TER très important, mais largement diminué par les ruptures de charges et la problématique du dernier kilomètre pour rejoindre l'Université »
(…)

« L'évolution des transports collectifs devra être l'occasion de faire évoluer les espaces publics du campus pour améliorer la prise en compte des transports en commun (bus et tram) mais aussi des modes doux (cycles et piétons). Plusieurs établissements de l'Université ont émis des propositions de piétonisation. De l'espace public de qualité et réservé au piéton ou à la nature en ville par exemple, pourra être proposé en supprimant des places de

DocuSign Envelope ID: 986EE2AD-34EF-4B1F-87E6-78FAD9519AD3

stationnement. Notre quartier multifonctionnel est un terrain d'application idéal pour une politique ambitieuse de réappropriation de l'espace public »
(…)

« Une autre proposition réside dans la prolongation des lignes de métro existantes : la ligne 2 pourrait être prolongée entre Saint-Philibert et la gare de Pérenchies, ce qui améliorerait grandement la desserte du nord de Lille et développerait la fréquentation du train »
(…)

« De même, il est nécessaire de renforcer le réseau vers Lesquin. Cela aurait d'ailleurs le mérite de désengorger l'entrée de Lille, à condition qu'un P+R conséquent soit aménagé. »
(…)

« Enfin, les axes secondaires convergeant vers Lille sont souvent délaissés par les transports collectifs, notamment sur la ceinture nord. Ne pourrait-on pas imaginer, aux heures de pointe (6h30 à 9h30 puis 16h30 à 19h30), des navettes à très haute fréquence sur l'ensemble de ces axes, à l'instar de la proposition de ligne express Lille-Comines ? »
(…)

« Enfin, le campus peut être considéré et utilisé comme terrain d'expérimentation de solutions innovantes de mobilité, qu'elles soient collectives (navettes autonomes…) ou individuelles, à l'instar de projets déjà développés dans le cadre de Live TREE (mobilité électrique et smart grids, modulation de la charge des véhicules électriques, conseil individualisé en mobilité…). »
(…)

« En conclusion, l'Université Catholique propose d'être pleinement impliquée et force de proposition dans les réflexions qui concernent les aménagements du campus et du quartier. »

DocuSign Envelope ID: 986EE2AD-34EF-4B1F-87E6-78FAD9519AD3

UNIVERSITÉ CATHOLIQUE DE LILLE 1875

Contribution des établissements membres de l'Université Catholique de Lille du Campus Vauban Esquermes au Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT)

tous les services de la vie étudiante

DocuSigned by:
cyril lienon
D98F82528EBA4A0...

ESTICE International Management
ESPAS Business x Biosciences

DocuSigned by:
Antoine BLONDELLE
822604D9EC57448...

icam

DocuSigned by:
5F9611F68E85420...

INSTITUT CATHOLIQUE DE LILLE

DocuSigned by:
Patrick Scauflaire
84A1E9796BEA450...

IÉSEG SCHOOL OF MANAGEMENT

DocuSigned by:
Jean-Philippe Ammeux
03D93540986F4FB...

IKPO Institut de Kinésithérapie Podologie Orthopédie de la Région Sanitaire de Lille

DocuSigned by:
Christophe Thumerelle
F703664B33D040A...

isto STRATEGIES & COMMUNICATIONS

DocuSigned by:
130CE5B164DB4E7...

JUNIA Grande école d'ingénieurs

DocuSigned by:
Thierry DELCRE
AD059ED10C564CC...

Le 4 avril 2022

DocuSign Envelope ID: 986EE2AD-34EF-4B1F-87E6-78FAD9519AD3

Annexe

Contribution de l'Université Catholique à la concertation sur le SDIT en avril 2019

«

Pour une nouvelle accessibilité du Campus de l'Université Catholique de Lille

Synthèse par Benoit Bourel, Vice-Recteur en charge de la responsabilité sociétale d'Université
17/04/2019

L'Université Catholique de Lille est située dans le quartier Vauban-Esquermes. Ses écoles et facultés sont implantées sur plusieurs ilots le long du boulevard Vauban. Le campus accueille près de 20 000 étudiants sur site ainsi que 4500 salariés. L'Université Catholique est donc un très important pôle générateur de mobilité, dans un quartier qui lui-même regroupe d'autres établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées), des grosses sociétés (Groupe Malakoff Médéric Humanis notamment) et 19 000 habitants.
L'Université Catholique est engagée depuis 2006 dans une politique de management de la mobilité. Elle a été la première université de France à déployer son plan de mobilité, en concertation avec la MEL, Transpole (devenu depuis Ilévia) et la Ville de Lille. L'amélioration des infrastructures ainsi que de nouveaux services ont entraîné une réduction des impacts environnementaux (-40% d'émissions de GES entre 2006 et 2009 ; -45% de particules liées aux déplacements domicile-travail et domicile-études), et une amélioration de l'accessibilité au campus pour tous, quel que soit le mode de déplacement.
Les étudiants et les salariés ont besoin d'accéder facilement au centre et aux gares. Or, le campus n'est pas desservi par le métro : Les trois stations les plus proches sont Port de Lille et Cormontaigne sur la ligne 2, Gambetta sur la ligne 1, toutes situées à plus de 10 minutes à pied du centre du campus.
Même si la desserte par les transports en commun s'est améliorée avec la mise en service de la Citadine des Boulevards à la fin des années 2000, remplacée par des lignes de bus, celle-ci reste insuffisante pour prétendre à une réduction significative de l'usage de la voiture individuelle. Se passer de voiture s'envisage si l'ensemble du trajet domicile-travail ou études peut se faire facilement et efficacement en mode alternatif, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

L'Université souhaite que soit sérieusement étudiée la création d'une ligne de tramway, qui relierait la gare du CHR et la gare Lille-Flandres, en empruntant le boulevard Vauban avec trois arrêts au sein du campus. On nous a déjà annoncé un tram-train il y a quelques années, sans résultat, et il serait dommageable qu'un nouveau tramway métropolitain se contente de contourner Lille et donc ne passe pas par Vauban, quartier peu irrigué par les transports en commun.
Cette solution est d'autant plus pertinente qu'une grande partie du boulevard Vauban a été aménagé en voie dédiée pour les bus récemment. La fréquentation d'un tramway est toujours beaucoup plus élevée que celle d'un bus (même à haut niveau de service). Cormontaigne deviendrait alors un mini-hub métro-bus-tramway. L'aménagement de la ligne de tramway participerait à une aération des rues et boulevards empruntés, au profit des modes doux qui feraient aussi l'objet d'aménagements spécifiques de l'espace public. En facilitant l'accès direct à une bonne partie de la ville, cette infrastructure entrainera mécaniquement une réduction du nombre de véhicules individuels en centre-ville.
Cette solution renforcerait par ailleurs l'usage du TER par l'ensemble des salariés des organisations situées de part et d'autre du parcours et par les étudiants : nos différentes enquêtes et étude de géolocalisation réalisées ces dernières années nous montrent un potentiel d'utilisateurs du TER très important, mais largement diminué par les ruptures de charges et la problématique du dernier kilomètre pour rejoindre l'Université. En effet, le temps de « 10 minutes à pieds » depuis la première station de métro est un frein évident à l'usage des transports collectifs.

L'évolution des transports collectifs devra être l'occasion de faire évoluer les espaces publics du campus pour améliorer la prise en compte des transports en commun (bus et tram) mais aussi des modes doux (cycles et piétons). Plusieurs établissements de l'Université ont émis des propositions de piétonisation. De

DocuSign Envelope ID: 986EE2AD-34EF-4B1F-87E6-78FAD9519AD3

l'espace public de qualité et réservé au piéton ou à la nature en ville par exemple, pourra être proposé en supprimant des places de stationnement. Notre quartier multifonctionnel est un terrain d'application idéal pour une politique ambitieuse de réappropriation de l'espace public. Un travail à l'échelle du quartier sur la mutualisation et le foisonnement du stationnement entre l'université, les entreprises, les bailleurs, et les particuliers, pourra être engagé. Des solutions existent pour mettre en œuvre ce foisonnement : solutions numériques, développement de stationnement en silos.

Pour revenir aux lignes de transport, une autre proposition réside dans la prolongation des lignes de métro existantes : la ligne 2 pourrait être prolongée entre Saint-Philibert et la gare de Pérenchies, ce qui améliorerait grandement la desserte du nord de Lille et développerait la fréquentation du train puisqu'il permettrait, en changeant de mode, d'accéder rapidement à l'ensemble des quartiers lillois situés entre Lomme et Lille.
De même, il est nécessaire de renforcer le réseau vers Lesquin. Cela aurait d'ailleurs le mérite de désengorger l'entrée de Lille, à condition qu'un P+R conséquent soit aménagé. Le transport par câble pourrait se révéler être la meilleure solution, à partir d'une prolongation de la ligne 1 du métro jusqu'à la Haute-Borne.

Enfin, les axes secondaires convergeant vers Lille sont souvent délaissés par les transports collectifs, notamment sur la ceinture nord. La contrainte de rejoindre une ligne pénétrante (bus ou métro) par une ligne latérale ou circulaire, même renforcée, sera trop forte et bon nombre d'habitants des zones de 2ème couronne seront donc toujours obligatoirement des automobilistes. Ne pourrait-on pas imaginer, aux heures de pointe (6h30 à 9h30 puis 16h30 à 19h30), des navettes à très haute fréquence sur l'ensemble de ces axes, à l'instar de la proposition de ligne express Lille-Comines ?

Enfin, le campus peut être considéré et utilisé comme terrain d'expérimentation de solutions innovantes de mobilité, qu'elles soient collectives (navettes autonomes…) ou individuelles, à l'instar de projets déjà développés dans le cadre de Live TREE (mobilité électrique et smart grids, modulation de la charge des véhicules électriques, conseil individualisé en mobilité…).

En conclusion, l'Université Catholique propose d'être pleinement impliquée et force de proposition dans les réflexions qui concernent les aménagements du campus et du quartier.

»

21 Mars 2022

Avis UVN sur les projets Tram et BHNS soumis à concertation

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

Un retard lillois à combler

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

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

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

Lignes de tram

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

Lignes de BHNS

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

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

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

Voiries, signalisation

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

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

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

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

Tram Lille

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

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

Tram Roubaix

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

BHNS Lille – VdA

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

BHNS VdA – Marcq

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

vilogia

07/03/2022
A22-010169

KSIT
Copie CAB
+ DGS

METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE
ARRIVEE
RC 07 MARS 2022
SERVICE COURRIER

Monsieur Damien CASTELAIN
Président
Siège de la MEL
2, Boulevard des Cités Unies
59040 LILLE Cedex

Nos réf. : PhR/JD/EJo

Villeneuve d'Ascq, le 28 février 2022

Monsieur le Président,

Le Schéma Directeur des Infrastructures de Transports de la Métropole Européenne de Lille, faisant actuellement l'objet d'une concertation citoyenne, établit un tracé desservant notamment Lille au stade Pierre Mauroy à Villeneuve d'Ascq.

Comme vous le savez, Vilogia s'est porté acquéreur de son nouveau siège et de ses agences commerciales sur le parc de la Borne de l'Espoir à Villeneuve d'Ascq. Près de 550 collaborateurs du Groupe rejoindront nos nouveaux locaux début 2024.

L'accessibilité de ce site pour nos clients et collaborateurs a été l'un des critères qui ont guidé notre choix. Le management de la mobilité est en effet au cœur du fonctionnement de notre entreprise et de ses performances économiques et sociales. Il détermine les conditions d'accès de nos collaborateurs à leurs lieux de travail, les possibilités d'échanges entre les sites d'implantation, avec les clients, les partenaires, etc.

Les mobilités du quotidien représentent, aujourd'hui plus que jamais, un enjeu fondamental pour l'attractivité de nos territoires et de nos emplois. Grâce à la mise en place d'une politique volontariste en matière de mobilité douce et décarbonée, de nombreux collaborateurs du Groupe ont choisi de se tourner vers les réseaux et points d'échanges multimodaux présents sur le territoire.

.../..

La ligne de bus à Haut Niveau de Service permettra des déplacements plus efficaces et plus propres. Dans ce cadre, nous souhaiterions solliciter l'ajustement du tracé envisagé avec l'ajout d'un arrêt de Bus à Haut Niveau de Service au niveau des gares de Lille pour favoriser le trajet de nos collaborateurs utilisant notamment les transports ferroviaires.

La desserte de ce nœud où convergent les mobilités douces accompagnerait significativement le développement de la dynamique d'implantation des entreprises sur le secteur.

Je vous remercie par avance de l'intérêt que vous accorderez à notre sollicitation et vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes sincères salutations.

Respectueusement,

Philippe REMIGNON
Président du Directoire

Vilogia
74 rue Jean Jaurès - CS 10430 - 59664 Villeneuve d'Ascq Cedex
vilogia.fr @VilogiaGroupe blog.vilogia.fr vilogia

Vilogia - Société Anonyme d'HLM à Directoire et Conseil de Surveillance au capital de 76 471 880 Euros - 475 680 815 RCS Lille Métropole

KSIIT
ligne de
+DES.

Le 5 avril 2022

ILLE de AMBRECHIES

SITE VERT DE COMMUNICATIONS, D'ACTIVITES & DE LOISIRS

Le Maire de Wambrechies,

DIRECTION URBANISME ET REGLEMENTATION
V/REF :
N/REF : DUR/URB/DEPLACEMENTS/SDIT/MC
Affaire suivie par : Marc CORBANIE
tél : 03.28.38.84.16
urbanisme@wambrechies.fr

à Monsieur le Président
Métropole Européenne de Lille
Direction de Projets - SDIT
2 boulevard des Cités Unies
CS 70043

59040 LILLE CEDEX

METROPOLE EURO
MS 11 AVR
SERVICE

11/04/2022
A22-016798

OBJET : Projet de ligne de tramway Pôle de Lille Axe Nord - Terminus Wambrechies

Monsieur le Président,

Conduite du 21 février au 5 avril 2022 inclus, la concertation préalable lancée par la MEL a permis aux habitants, usagers et citoyens de la MEL de donner leur avis et de formuler leurs remarques sur la mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT).

Le SDIT, approuvé à l'unanimité par délibération métropolitaine le 28 juin 2019, a acté un terminus dans notre commune.

J'ai pu identifier plusieurs problématiques :

- La limitation nécessaire de l'impact sur la circulation routière des projets urbains marquettois et andrésiens (4.000 logements à venir),

- L'attrait, potentiellement excessif, que va provoquer l'arrivée du tramway à Wambrechies pour les habitants des communes situées en amont du projet, si celles-ci n'étaient pas confortées par une liaison rapide depuis Comines et la vallée de la Lys,

- Le respect de la qualité de la vie des wambrecitains.

Au regard des études conduites par le cabinet EGIS, qui assure l'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage de la MEL, le tracé de référence de la future ligne de tramway versé au dossier de concertation envisage le positionnement du terminus entre l'église et la mairie. Celui-ci suscite beaucoup d'interrogations et d'inquiétudes. Le stationnement de nombreuses voitures tampons, la suppression de places de stationnement pour les riverains, la peur des vibrations et des nuisances sonores, voire la nécessité d'un nouveau plan de circulation constituent la majeure partie des craintes.

Trois variantes sont aussi soumises à concertation :

- Une première reprend l'itinéraire emprunté par le tracé de référence, mais positionne le terminus au niveau de l'avenue du Maréchal Foch. Ce terminus serait certes situé légèrement en retrait du centre-ville, mais soulagerait la rue Obert ;

- Une deuxième reprend l'itinéraire du tracé de référence, emprunte l'avenue Saint-Pierre à son intersection avec la rue Obert, pour rejoindre le parc d'activités du Chat. Le terminus s'effectuant au parc d'activités, la desserte du centre-ville n'est plus assurée ;

- Une troisième variante rejoint le tracé de référence à la hauteur de la rue Sadi Carnot à Saint-André-Lez-Lille, en empruntant, à Wambrechies, la rue d'Ypres, l'avenue de la gare, avec un terminus au niveau de l'ancienne gare.

Ni le centre-ville de Wambrechies, ni le corridor de développement le long de la Deûle ne sont desservis dans cette dernière hypothèse. Ceci aurait pour conséquence à terme un risque accru de saturation en véhicules automobiles sur ce trajet.

Wambrechies, comme les autres communes, délibèrera en Conseil Municipal courant mai, sur ce dossier particulièrement important et majeur en termes de mobilité.

Afin que les avis exprimés durant la concertation préalable puissent être pris en compte, la délibération de la Ville de Wambrechies proposera de se conformer au tracé de référence du dossier de concertation qui passe par l'avenue industrielle Marquettoise, mais sollicitera auprès de la MEL une étude sur la possibilité d'associer certaines variantes entre-elles, afin d'éviter un terminus trop impactant en centre-ville de Wambrechies

Appelant de mes vœux l'émergence de la solution la plus efficace et la plus respectueuse du cadre de vie des habitants de la commune,

Je reste à votre entière disposition,

Et vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma respectueuse considération.

Le Maire,

Sébastien BROGNIART

15/04/2022

A22-017707

Département du Nord
Arrondissement de Lille

N° 2022-06

Commune de **WARNETON**

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DE LA COMMUNE

L'an deux mil vingt - deux, le vingt - huit du mois de mars à dix-neuf heures, les membres du Conseil Municipal de Warneton se sont réunis au lieu ordinaire de leurs séances sous la présidence de Monsieur Yvon **PETRONIN** Maire, à la suite de la convocation qui leur a été faite le vingt et un mars 2022, laquelle convocation a été affichée à la porte de la mairie conformément à la loi.

PRESENTS : MM. et Mmes Yvon **PETRONIN** Maire, Bernard **PAREZ** et Claudie **DELEDALLE** Adjoint(e)s, les conseillères et conseillers Stéphane **DELATTRE**, Christèle **VANDAMME**, Nathalie **LAMEYSE**, Nicolas **DEAN,** Francis **GHESTEM**, Jean-Michel **DELANNOY**.
EXCUSÉS : Mme Jacqueline **CATELET**

OBJET : **CONTRIBUTION de la commune de WARNETON au SDIT de la MEL**
Membres en exercice : 10 Exprimés : 9 Pour : 9 Contre : néant.

Préambule

Le 28 juin 2019, le Conseil métropolitain a adopté à l'unanimité un Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) qui est une feuille de route en matière de grandes infrastructures de transports collectifs structurants à l'échelle 2035 pour la MEL.
Ce SDIT prévoit notamment la création de nouvelles lignes de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) : 4 projets présentés comme « outil pour intensifier une mobilité durable sur la MEL » et permettre « de nouvelles combinaisons pour assurer nos déplacements quotidiens qui ne cessent de se complexifier ».

Le SDIT, avec comme sujet central la mobilité, est bien un projet social et environnemental qui concerne l'ensemble du territoire métropolitain, et donc tous ses habitants, avec des enjeux forts repris dans le dossier présentant la démarche de concertation qui s'est engagée depuis le 21 février et jusqu'au 5 avril 2022.
Dans ce dossier, il est souligné que la mobilité et les transports sont devenus un vecteur indispensable d'inclusion sociale et de désenclavement.
Si le sujet de la mobilité est un sujet du quotidien pour tout à chacun, dans les communes périurbaines et rurales de la MEL il est un sujet de préoccupation, d'inquiétude croissante avec une quasi-absence d'alternative à la voiture individuelle.
Aussi, dans le cadre de la concertation en cours, les élus locaux au sein des conseils municipaux, souhaitent relayer les besoins prégnants des Métropolitains qu'ils représentent, exposer leurs attentes en termes de connexion, de continuité, de rabattement et d'accès facilité à ces futures lignes de transports collectifs structurants, et ainsi contribuer à la réussite de ces projets présentés dont l'objectif est de dynamiser toute la mobilité métropolitaine.

Exposé

Les maires de Comines, Quesnoy-sur-Deûle, Wervicq-Sud, Verlinghem, Frelinghien, Deûlémont et Warneton ont partagé leurs réflexions et questions, en particulier sur le projet de la ligne de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne, composée de 3 axes, dont l'un, l'axe Nord, se termine à Wambrechies. Le tronçon de cet axe Nord, 5 km, 9 stations, desservant les communes de Saint André, Marquette et Wambrechies est présenté à la concertation avec un trajet de référence et des variantes soumises à l'avis de toutes et de tous.

Le tracé de référence propose un terminus de la ligne dans le centre-ville de Wambrechies
Différents scenarii pour le positionnement du terminus sont soumis à la concertation, certains proposent de s'éloigner du centre-ville de Wambrechies mais de se rapprocher de la voie ferrée de la ligne TER Comines-Lille au service interrompu depuis décembre 2019.

Choisir d'implanter la dernière station de cette ligne dans le centre-ville de Wambrechies aurait, selon nous, au moins 2 conséquences négatives importantes :
- obérer définitivement la possibilité de se connecter à la voie ferrée qui reliait Comines à Lille en passant par Wambrechies ;
- obérer la possibilité d'aménager un parc-relais favorisant l'accès à cette ligne des habitants des communes plus ou moins limitrophes et non desservies par un mode de transport en commun structurant.
Ce manque d'ouverture et de perspectives vers un futur déploiement compromet l'évolution du projet à long terme et limite de fait, l'intérêt de cette ligne, aux seuls habitants des communes desservies.

Nous rappelons les propos tenus le 11 octobre 2019, par Daniel Janssens, vice-président alors en charge des transports à la MEL, présentant la délibération afin de saisir la CNDP – Commission nationale du débat public pour cette ligne de tramway.
Il déclarait : « *De plus, considérant que les liaisons Lille-Wambrechies et Wambrechies-Comines contribuent à la desserte globale d'un même secteur du territoire métropolitain, elles doivent faire l'objet d'études et de concertations concordantes afin d'aboutir à un projet global de transport cohérent* ». Lors de cette séance, de nombreuses interventions avaient d'ailleurs convergé vers ce point de vue d'intérêt général et prospectif et la délibération avait alors été adoptée à l'unanimité.
Si la ligne de tramway a vocation à développer des nouvelles opportunités de se déplacer aisément au sein des zones denses de la Métropole, nous défendons, comme le reprend le dossier de concertation l'absolue nécessité de relier ce cœur métropolitain à la grande couronne périurbaine et aux communes rurales de la MEL.
En effet, nos villes et villages péri-urbains voient leur attractivité se développer, des programmes de construction de nouveaux logements, de projets d'activités économiques. Ils contribuent à l'atteinte des objectifs de la MEL dans ses différentes stratégies et politiques. Le nombre d'habitants augmente et faute d'alternatives réelles et efficaces à la voiture, sa part modale restera trop importante et alimentera la thrombose des villes denses pour les trajets pendulaires au détriment des enjeux de santé publique et de réduction des pollutions de toute nature.
C'est déjà une préoccupation du quotidien, le service des bus interurbain étant depuis plusieurs mois très insatisfaisants. Les Métropolitains, habitants de nos communes sont exaspérés, par les dysfonctionnements récurrents et aimeraient que leurs besoins et attentes en termes de mobilité durable soient pris en considération, dans le court terme mais aussi dans le moyen terme avec des perspectives de développement de solutions adaptées.
Aussi, si les projets du SDIT apportent des solutions à moyen terme pour les communes desservies, ces solutions bientôt décidées, doivent l'être en prenant en compte les besoins des territoires limitrophes, et ce, afin d'avoir une vision plus large, et de façon concomitante et concordante, s'ouvrir des perspectives vers des solutions aisées de rabattement et de connexion, puis d'autres possibilités de dessertes structurantes dans un second temps.

Nous plaidons aussi pour une réutilisation intelligente de la voie ferrée qui est une opportunité, un atout pour développer un mode de transport en site propre et une voie cyclable sécurisée pour des trajets rapides et réguliers.
Ce foncier est disponible, il ne nécessiterait pas de laborieuses et coûteuses négociations ou procédures pour des acquisitions ou expropriations.
Explorons le potentiel de ce sillon, soyons précurseurs, envisageons le potentiel côté belge.

C'est ce sur quoi, tous les maires concernés par cette ex-ligne TER s'étaient accordés en 2019, en conclusion d'une étude co-financée par la MEL et la Région, et menée par le cabinet EGIS qui accompagne, désormais la MEL dans la mise en œuvre du SDIT.
Les élu-e-s du conseil municipal de Warneton proposent que la Région Hauts de France et la Métropole Européenne de Lille articulent leurs moyens pour développer une réponse pertinente et responsable, fiable et performante, de transport collectif en remplacement de la ligne TER Lille-Comines, en cohérence avec la concertation préalable qui a conduit à l'élaboration du SDIT de la MEL.

Épilogue
Il est utopique d'envisager de renoncer au transport par moyens automobiles, ce qui au demeurant est très louable, **si aucune alternative n'est déployée pour permettre aux citoyens des territoires extérieurs aux couronnes de circuler** ; une attention supplémentaire est à apporter à nos territoires qui sont frontaliers avec la Belgique, nombre de communes de nos frontières nordistes présentent un toponyme commun à la Belgique et à la France, **l'attractivité d'une métropole qui se veut européenne doit passer par une offre qui n'oublie pas les voisins européens,** et **outre les populations des communes françaises,** le SDIT touche **rien qu'à Comines - Warneton (B.) une population de plus de vingt mille habitants** qui se retrouvent déconnectés du rabattement vers les zones densément peuplées, porteuses de services, de la métropole lilloise.

Avis du Conseil Municipal :

LE CONSEIL

- Le Conseil Municipal de Warneton décide à l'unanimité de proposer sa CONTRIBUTION formulée ci-devant au SDIT de la MÉTROPOLE EUROPÉENNE de LILLE (M.E.L.)

Ainsi fait en séance les jour, mois et an susdits

Pour extrait conforme
Le Maire

Wattignies, le 1er avril 2022

Monsieur le Président
Métropole Européenne de Lille
2 boulevard des Cités Unies
CS 70043
59040 LILLE Cedex

Affaire commune :
Mairie de Wattignies
Mairie de Templemars

OBJET : SDIT – Projet de ligne de tramway – Section Wattignies Templemars Rue du Général De Gaulle

Monsieur le Président,

Le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport de la MEL, adopté le 28 juin 2019 et en cours de concertation préalable, prévoit un projet de nouvelle ligne de tramway sur un tracé reliant Lille à Seclin en passant par Wattignies et Templemars sur la Rue du Général De Gaulle.

Ce projet représente une belle opportunité de compléter les transports en commun sur nos territoires, afin de répondre aux enjeux de mobilité de la métropole avec toutes ses dimensions sociale, urbaine et environnementale, et nous sommes donc favorables à son principe et son tracé sur nos communes.

Néanmoins, comme nous l'avons signalé en amont de la concertation préalable, le sujet du partage de l'espace public disponible pour l'insertion de la nouvelle ligne de tramway avec les autres fonctions de la voirie à aménager reste pour nous une question primordiale, à étudier et à régler au mieux pour permettre une véritable réussite du projet pour nos villes.

Dans ce cadre, il apparaît que la section concernée de la Rue du Général De Gaulle entre Wattignies et Templemars présente une largeur moyenne de 19,4 mètres, ce qui serait, selon les premières études, une emprise ne pouvant laisser la place à l'ensemble des fonctions permises en termes de sens et largeurs optimales, sans prévoir leur adaptation appropriée au tronçon.

Aussi, nous tenons dès à présent à vous signifier les attentes de nos communes sur ce tronçon en ce qui concerne les fonctions indispensables à prévoir à côté de la nouvelle ligne de tramway.

Nous estimons qu'il serait d'abord absolument nécessaire que le projet puisse prévoir la continuité de deux voies de circulation routière sur l'ensemble du tracé concerné. En effet, cet axe important d'articulation de nos villes doit pouvoir continuer de permettre une desserte routière dans les deux sens de circulation, afin de garantir une accessibilité correcte des habitants et des activités, et une fonctionnalité véritablement structurante. De plus, en cas de suppression d'un des sens de circulation sur cet axe canalisateur, les reports de flux induits seraient dirigés aux abords vers des quartiers résidentiels existants apaisés, de qualité environnementale et aucunement adaptés à recevoir un tel trafic supplémentaire, ce qui n'est absolument pas souhaitable pour nos territoires.

Nous pensons ensuite qu'il serait également nécessaire que le projet puisse prendre en compte les besoins indispensables en places de stationnement pour les commerces et les habitations dépourvus au sein des fonctions de la rue. En cas de nécessité, des reports modaux de stationnement dans des poches proches appropriées pourraient éventuellement être étudiés au cas par cas afin de garantir une possibilité de stationnement parfaitement adaptée aux lieux.

Partant de ces considérations, pour une bonne réalisation du projet, s'agissant du partage de l'emprise en largeur de la section de la Rue du Général De Gaulle entre Wattignies et Templemars, nous nous permettons enfin de vous proposer un aménagement possible composé des fonctions suivantes : un trottoir de 1,4m ; une voie cyclable deux sens de 2,2m ; une plateforme tramway deux sens de 6,4m ; une voirie véhicules deux sens de 6m ; une bande de stationnement de 2m ; un trottoir de 1,4m.

Nous vous remercions pour la prise en considération de notre demande et nous restons à votre entière disposition pour en échanger.

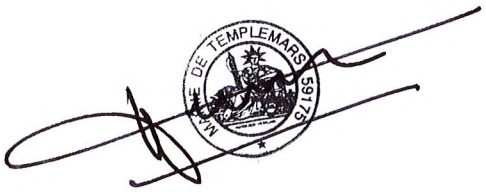
Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de nos sincères salutations.

Le Maire de Wattignies
Conseiller Métropolitain

Alain PLUSS

Le Maire de Templemars
Conseiller Métropolitain

Pierre-Henri DESMETTRE



WervicqSud
Une ville où il fait bon vivre !

15/04/2022
A22-017707

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT DU NORD
COMMUNE DE WERVICQ-SUD

Séance du 30 Mars 2022
Convocation le 24 Mars 2022
Affiché le

VOEU

Présents : 17
Votants : 26
Procurations : 9
Absents : 3

Suffrages Exprimés : 26
Pour : 26
Contre : 0
Abstentions : 0

Etaient Présents : Monsieur le Maire, David HEIREMANS, Monsieur Sébastien MEERPOEL, Madame Annie DELTOUR, Monsieur Hugues DELANNOY, Madame Lindsay POIX-BESSA, Monsieur Jean-Dominique DELECOURT, Monsieur Abdelazziz ATATRI, Madame Valérie HAUTEFEUILLE, Madame Flavie GUINET, Monsieur Alexis COTTENYE, Monsieur Emmanuel MARTIN, Madame Sylvie SCHMITT, Madame Laetitia ROUTIER, Monsieur Sébastien DEFORCHE, Monsieur Nicolas DELETTE, Monsieur Benoit FERLA, Madame Fernanda POLLET-RAMOS

Procurations : Madame Barbara CLOMBE-FRANZEN donne procuration à Monsieur Jean-Dominique DELECOURT, Madame Sandrine DUFOUR donne procuration à Monsieur Emmanuel MARTIN, Monsieur Yvon CORNILLE donne procuration à Sébastien DEFORCHE, Madame Thérèse WALLEZ donne procuration à Monsieur Abdelazziz ATATRI, Monsieur Guillaume DUPUIS donne procuration à Madame Fernanda POLLET-RAMOS, Madame Pauline NOGUEIRA donne procuration à Madame Sylvie SCHMITT, Madame Nathalie MARESCAUX donne procuration à Monsieur Hugues DELANNOY, Monsieur Régis TONETTI donne procuration à Madame Valérie HAUTEFEUILLE, Madame Marie-Anne CASTELAIN donne procuration à Monsieur Sébastien MEERPOEL

Absents : Monsieur Antoine DELEPLANQUE, Monsieur Stéphane RUMAS, Monsieur Fahim EL ALLOUCHI

Monsieur Alexis COTTENYE a été élu secrétaire

VŒU : SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT-PROJET DE LIGNES DE TRAMWAY

Le 28 juin 2019, le Conseil métropolitain a adopté à l'unanimité un Schéma Directeur des Infrastructures de Transports – SDIT – feuille de route en matière de grandes infrastructures de transports collectifs structurants à l'échelle 2035 pour la MEL.
Ce SDIT prévoit notamment la création de nouvelles lignes de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) : 4 projets présentés comme « outil pour intensifier une mobilité durable sur la MEL » et permettre « de nouvelles combinaisons pour assurer nos déplacements quotidiens qui ne cessent de se complexifier ».

Le SDIT, avec comme sujet central, la mobilité est bien un projet social et environnemental qui concerne l'ensemble du territoire métropolitain et donc tous ses habitants, avec des enjeux forts repris dans le dossier présentant la démarche de concertation qui s'est engagée depuis le 21 février et jusqu'au 5 avril 2022.
Dans ce dossier, il est souligné que la mobilité et les transports sont devenus un vecteur Indispensable d'inclusion sociale et de désenclavement.
Si le sujet de la mobilité est un sujet du quotidien pour tout à chacun, il est, dans les communes périurbaines et rurales de la MEL, un sujet de préoccupation, d'inquiétude croissante avec une quasi-absence d'alternative à la voiture individuelle.

Aussi, dans le cadre de la concertation en cours, les élus locaux au sein des conseils municipaux, souhaitent relayer les besoins prégnants des Métropolitains qu'ils représentent, exposer leurs attentes en terme de connexion, de continuité, de rabattement et d'accès facilité à ces futures lignes de transports collectifs structurants et ainsi contribuer à la réussite de ces projets présentés dont l'objectif est de dynamiser toute la mobilité métropolitaine.

Les maires de Comines, Quesnoy-sur-Deûle, Wervicq-Sud, Verlinghem, Frelinghien, Deûlémont et Warneton ont partagé leurs réflexions et questions, en particulier sur le projet de la ligne de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne, composée de 3 axes, dont l'un, l'axe Nord, se termine à Wambrechies.
Le tronçon de cet axe Nord, 5 km, 9 stations, desservant les communes de Saint André, Marquette et Wambrechies est présenté à la concertation avec un trajet de référence et des variantes soumises à l'avis de toutes et de tous.

Le tracé de référence propose un terminus de la ligne dans le centre-ville de Wambrechies.
Différents scenarii pour le positionnement du terminus sont soumis à la concertation, certains proposent de s'éloigner du centre-ville de Wambrechies mais de se rapprocher de la voie ferrée de la ligne TER Comines-Lille au service interrompu depuis décembre 2019.

Choisir d'implanter la dernière station de cette ligne dans le centre-ville de Wambrechies aurait, selon nous, au moins 2 conséquences négatives importantes :
- obérer définitivement la possibilité de se connecter à la voie ferrée qui reliait Comines à Lille en passant par Wambrechies.
- obérer la possibilité d'aménager un parc-relais favorisant l'accès à cette ligne des habitants des communes plus ou moins limitrophes et non desservies par un mode de transport en commun structurant.
Ce manque d'ouverture et de perspectives vers un futur déploiement compromet l'évolution du projet à long terme et limite de fait, l'intérêt de cette ligne, aux seuls habitants des communes desservies.

Nous rappelons les propos tenus le 11 octobre 2019, par Daniel Janssens, vice-président alors en charge des transports à la MEL, présentant la délibération afin de saisir la CNDP – Commission nationale du débat public pour cette ligne de tramway.

Il déclarait : « De plus, considérant que les liaisons Lille-Wambrechies et Wambrechies-Comines contribuent à la desserte globale d'un même secteur du territoire métropolitain, elles doivent faire l'objet d'études et de concertations concordantes afin d'aboutir à un projet global de transport cohérent ». Lors de cette séance, de nombreuses interventions avaient d'ailleurs convergé vers ce point de vue d'intérêt général et prospectif et la délibération avait alors été adoptée à l'unanimité.

Si la ligne de tramway a vocation à développer des nouvelles opportunités de se déplacer aisément au sein des zones denses de la Métropole, nous défendons, comme le reprend le dossier de concertation l'absolue nécessité de relier ce cœur métropolitain à la grande couronne périurbaine et aux communes rurales de la MEL.

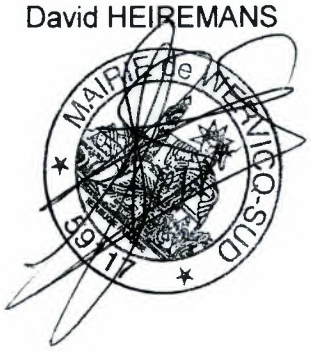
En effet, nos villes et villages péri-urbains voient leur attractivité se développer, des programmes de construction de nouveaux logements, de projets d'activités économiques. Ils contribuent à l'atteinte des objectifs de la MEL dans ses différentes stratégies et politiques. Le nombre d'habitants augmente et faute d'alternatives réelles et efficaces à la voiture, sa part modale restera trop importante et alimentera la thrombose des villes denses pour les trajets pendulaires au détriment des enjeux de santé publique et de réduction des pollutions de toute nature.

C'est déjà une préoccupation du quotidien, le service des bus inter-urbain étant depuis plusieurs mois très insatisfaisant. Les Métropolitains, habitants de nos communes sont exaspérés, par les dysfonctionnements récurrents et aimeraient que leurs besoins et attentes en terme de mobilité durable soient pris en considération, dans le court terme mais aussi dans le moyen terme avec des perspectives de développement de solutions adaptées.
Aussi, si les projets du SDIT apportent des solutions à moyen terme pour les communes desservies, ces solutions bientôt décidées, doivent l'être en prenant en compte les besoins des territoires limitrophes, et ce, afin d'avoir une vision plus large, et de façon concomitante et concordante, s'ouvrir des perspectives vers des solutions aisées de rabattement et de connexion, puis d'autres possibilités de dessertes structurantes dans un second temps.

Nous plaidons aussi pour une réutilisation intelligente de la voie ferrée qui est une opportunité, un atout pour développer un mode de transport en site propre et une voie cyclable sécurisée pour des trajets rapides et réguliers.
Ce foncier est disponible, il ne nécessite pas de laborieuses et coûteuses négociations ou procédures pour des acquisitions ou expropriations.
Explorons le potentiel de ce sillon, soyons précurseurs, envisageons le potentiel côté belge. C'est ce sur quoi, tous les maires concernés par cette ex-ligne TER s'étaient accordés en 2019, en conclusion d'une étude co-financée par la MEL et la Région, et menée par le cabinet EGIS qui accompagne, désormais la MEL dans la mise en œuvre du SDIT.
Les élus du Conseil Municipal proposent que la Région Hauts de France et la Métropole Européenne de Lille articulent leurs moyens pour développer une réponse pertinente et responsable, fiable et performante de transport collectif en remplacement le la ligne TER Lille-Comines, en cohérence avec la concertation préalable qui a conduit à l'élaboration du
SDIT de la MEL

Le Conseil Municipal se prononce.
Fait et délibéré en séance les jour, mois et an susdits.

Le Maire,
David HEIREMANS



Annexe 5 : Délibérations

MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

https://participation.lillemetropole.fr/