

PROJETS DE NOUVELLES LIGNES DE TRANSPORTS

Mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport

Tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing

Tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne

Bus à Haut Niveau de Service Lille – Villeneuve d'Ascq

Bus à Haut Niveau de Service Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul



2 décembre 2022



MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

DÉROULÉ

DÉROULÉ

1 – MOT D'ACCUEIL ET CADRE DE LA RÉUNION

2 – RAPPEL DU CONTEXTE

OBJECTIFS DU PROJET

CONCERTATION PRÉALABLE ET BILAN

3 – LES ÉTUDES ET RÉFLEXIONS MENÉES DEPUIS LA CONCERTATION

4 – QUESTIONS / REPONSES





MOT D'ACCUEIL

Sébastien BROGNIART

Maire de Wambrechies





INTRODUCTION

Sébastien LEPRÊTRE

Vice-Président délégué aux
Mobilités, Transports publics
Métropole Européenne de Lille





MOT DU GARANT

Christophe BACHOLLE

Garant de la concertation
Commission Nationale du Débat
Public (CNDP)



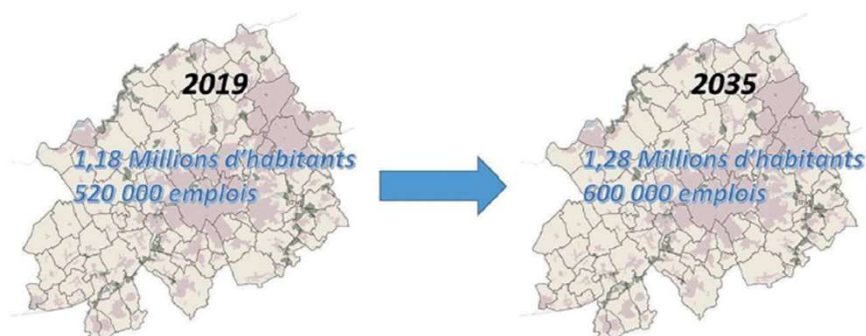
Les objectifs de la réunion de ce soir :

- **Rappeler le projet, la concertation préalable et le bilan**
- **Présenter l'avancement des réflexions sur le secteur de Wambrechies**
- **Échanger avec vous**



OBJECTIFS DU PROJET

DIAGNOSTIC: À L'HORIZON 2035, LES BESOINS DE MOBILITÉ SUR LA MÉTROPOLE CONTINUENT DE FORTEMENT AUGMENTER

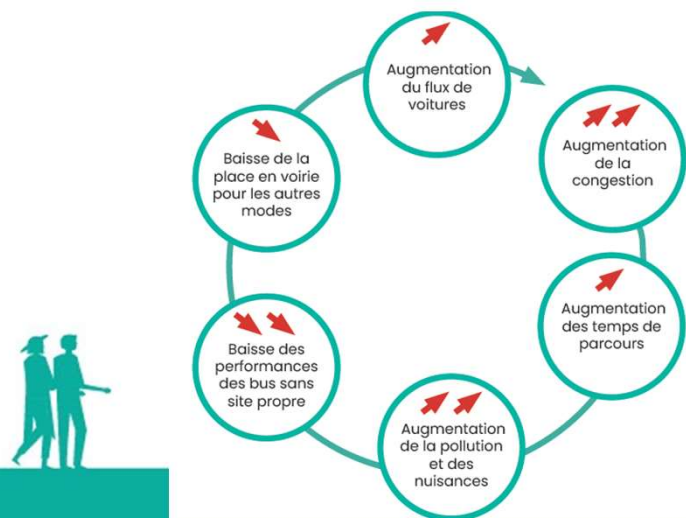


À horizon 2035 :

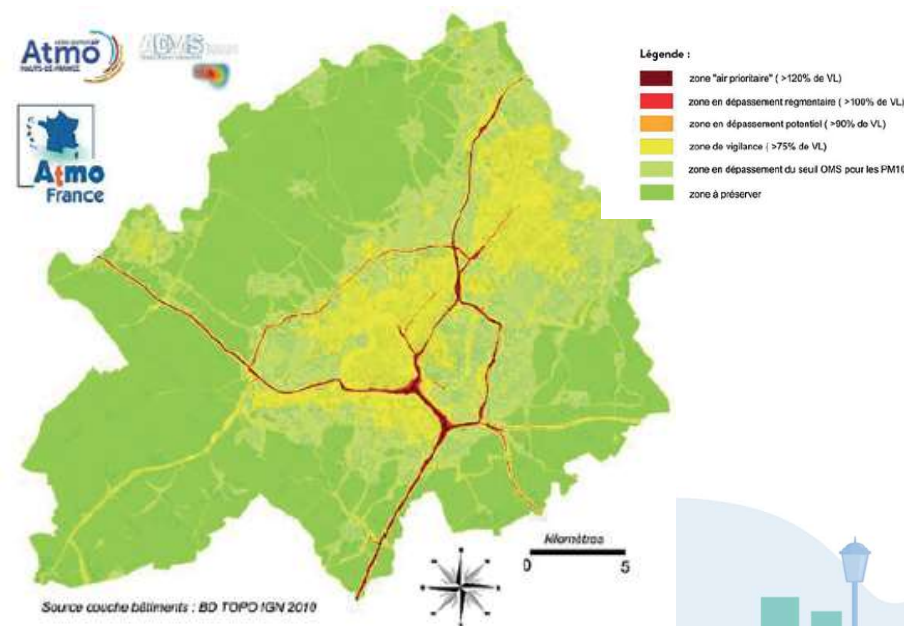
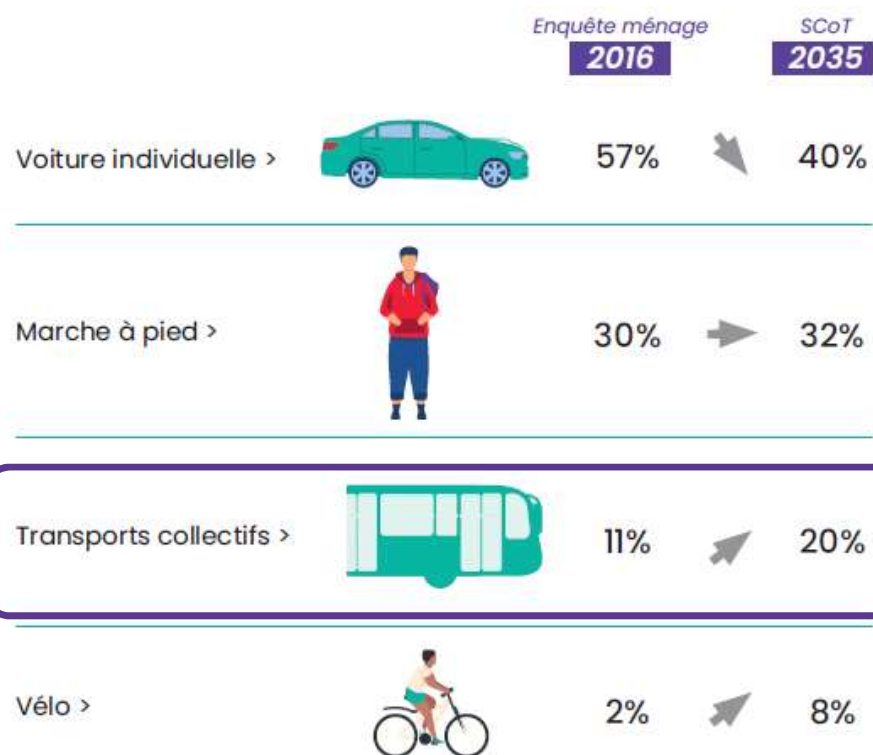
- 115 000 habitants supplémentaires
- 80 000 nouveaux emplois

600 000 à 700 000
déplacements quotidiens supplémentaires

→ **En l'absence d'action, aggravation de la congestion et des nuisances**



→ Agir localement contre le changement climatique (Schéma de Cohérence Territoriale, Plan de Mobilité, Plan climat-air-énergie territorial)



Carte Stratégique de l'Air de la MEL

LE SCHÉMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

- **Feuille de route** métropolitaine en matière de **grandes infrastructures de transports collectifs** structurants à horizon 2035
- **Concerté et adopté à l'unanimité en conseil métropolitain en 2019**

DÉCIDONS
ENSEMBLE
DES TRANSPORTS
COLLECTIFS DE L'EUROPEAN



Bilan de la concertation
Grand Public

8 000 connexions internet
sur les 2 mois de concertation

859 contributions

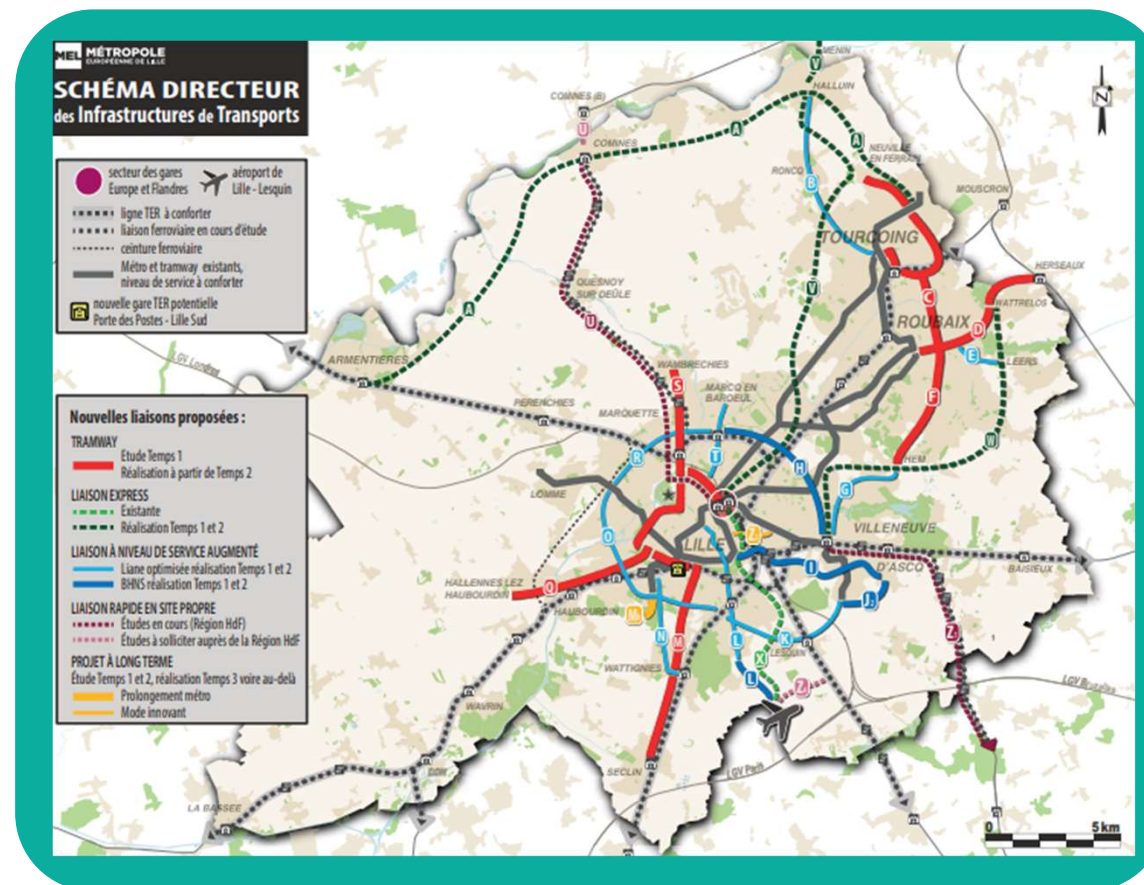
d'internautes

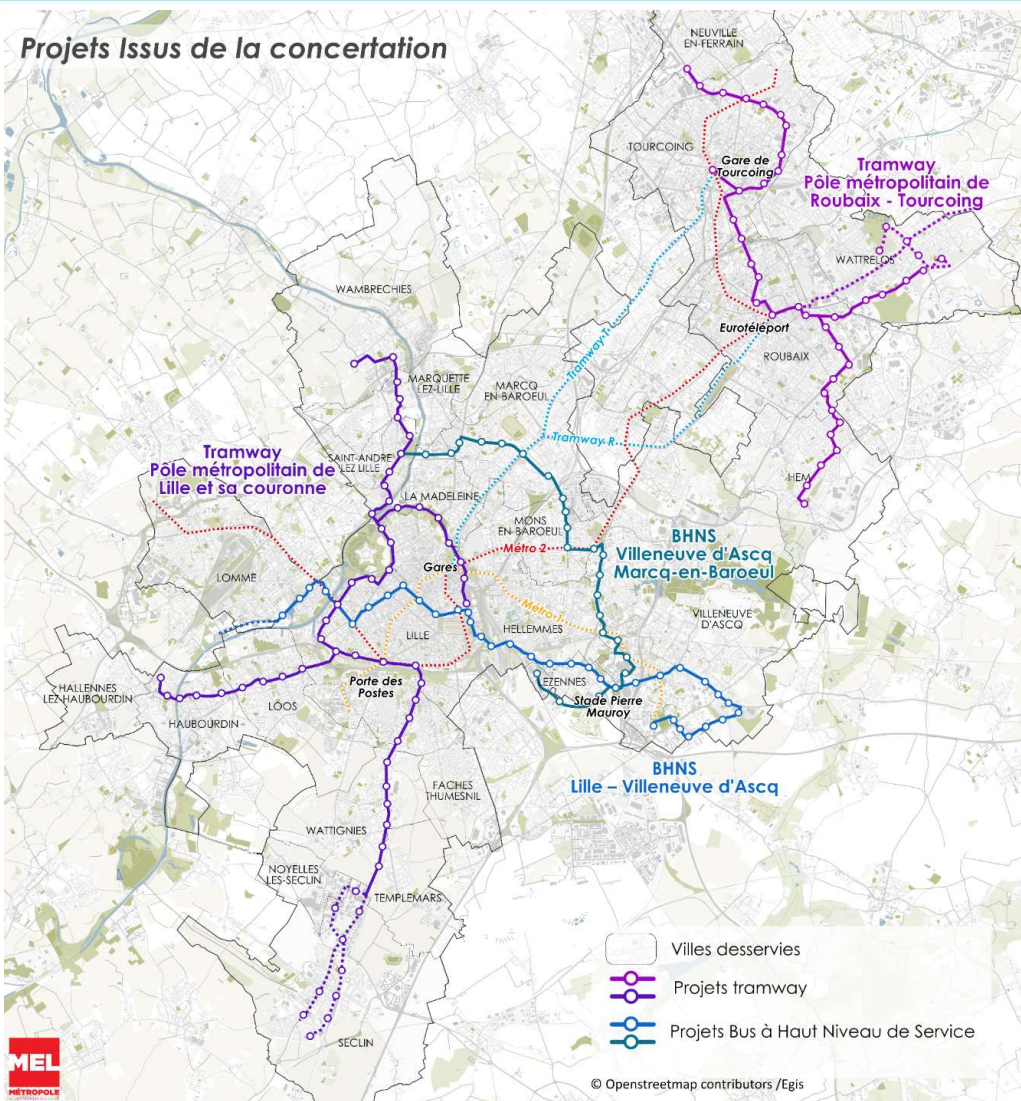
320 réponses au questionnaire

329 contributions sur les liaisons proposées par la MEL

99 propositions de liaisons d'internautes

111 contributions libres





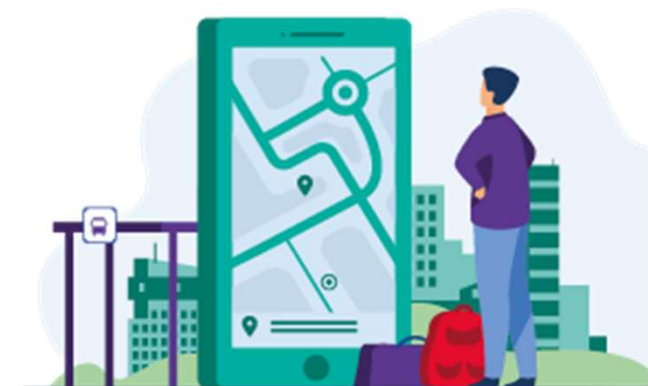
Les projets de nouvelles lignes de transport :

Tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing

Tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne

BHNS Lille – Villeneuve d'Ascq

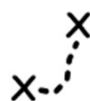
BHNS Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul –
Saint-André



LE PROJET DE TRAMWAY DE LILLE ET SA COURONNE



Une desserte de **155 000 habitants** et plus de **90 000 emplois**



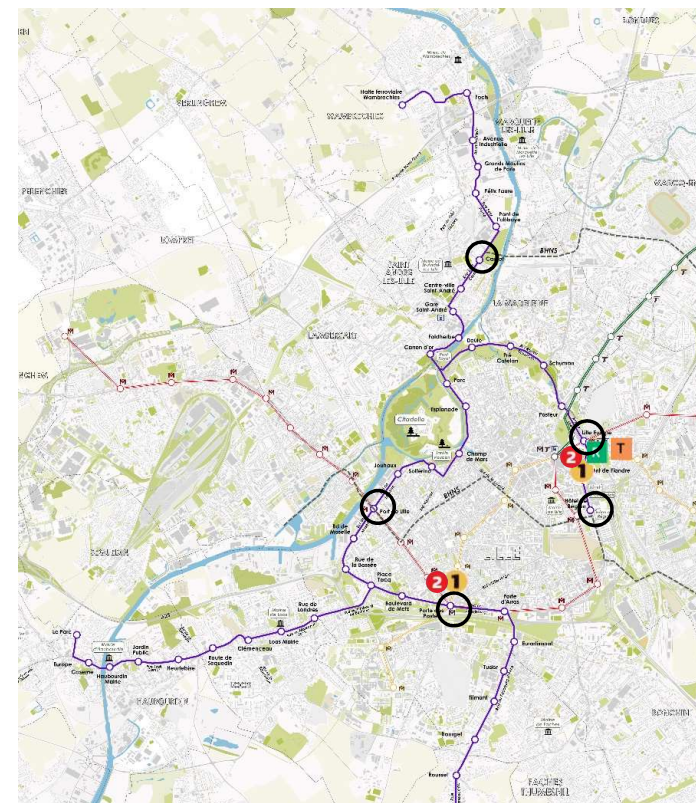
Près de **900 000 déplacements quotidiens** tous modes sur le pôle lillois

Un réseau **structurant** et **maillé** qui se développe et qui offre une **alternative crédible à la voiture**

Complémentarité avec **réseau bus** pour plus d'efficacité en s'appuyant sur le réseau structurant

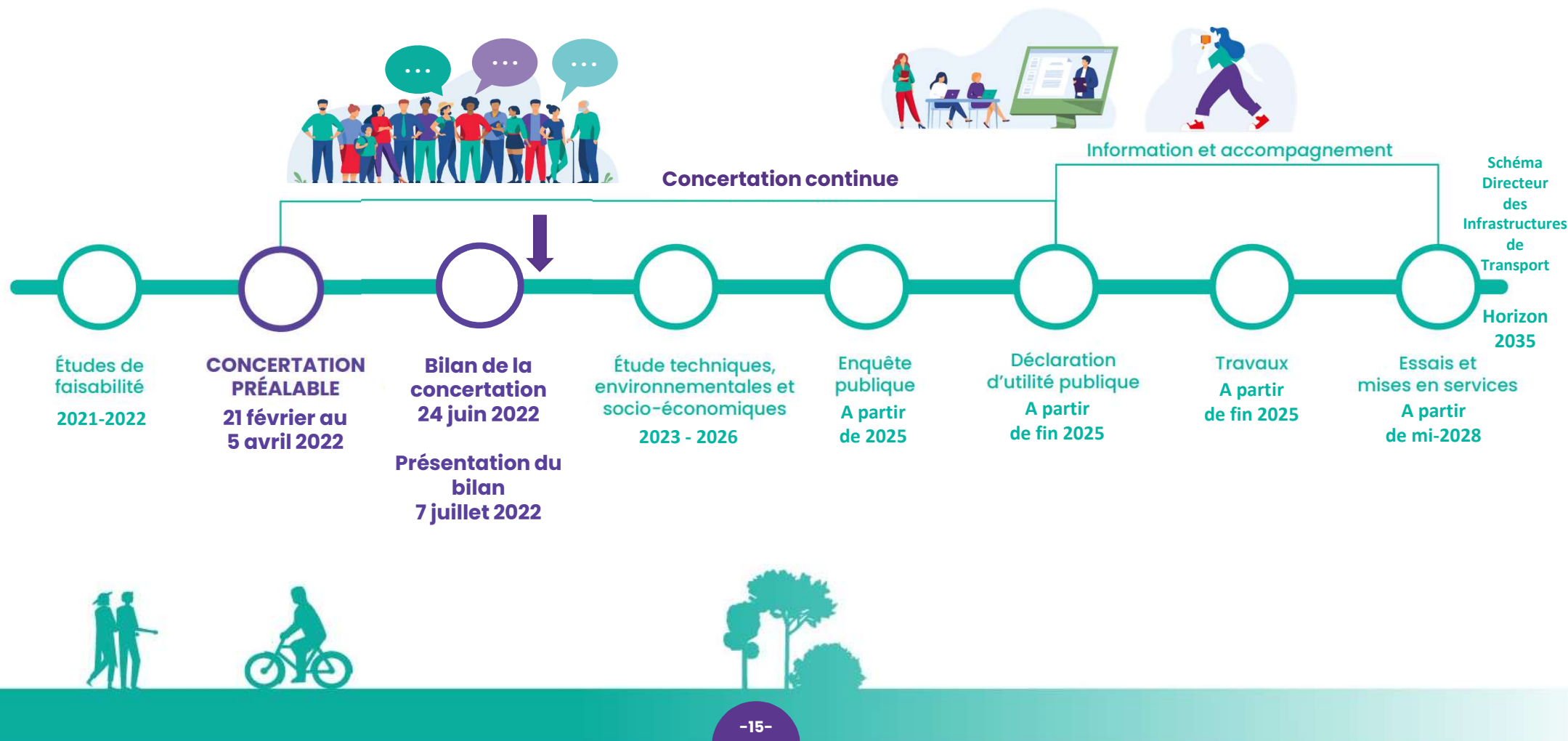


Une prise en compte **des modes actifs** : qualité des espaces, continuité des cheminements, stationnement vélo



CONCERTATION PRÉALABLE ET BILAN

Étapes des projets



Déroulement de la concertation préalable

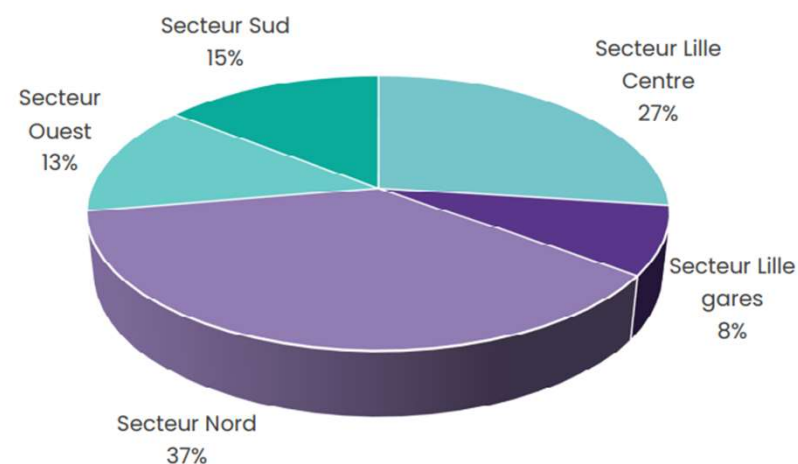
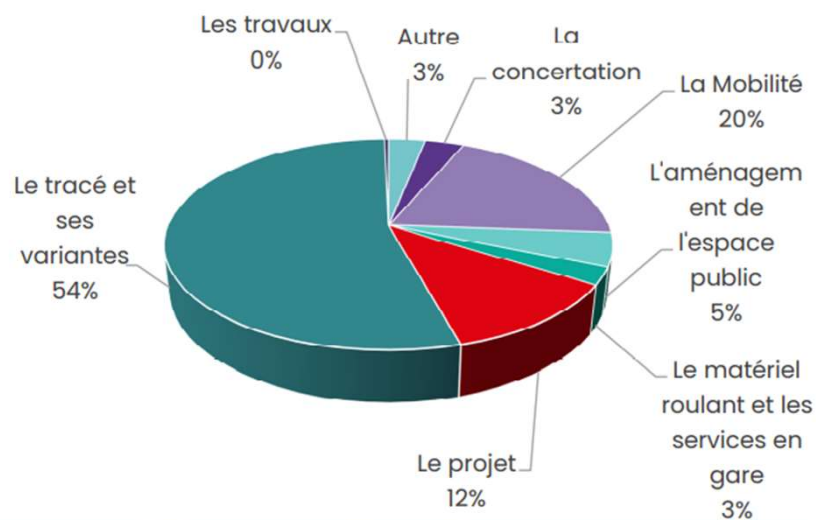
- La concertation préalable s'est déroulée du 21 février au 5 avril 2022
 - **17** ateliers et réunions publiques, rassemblant **914** participants
 - Près de **45 000** vues sur le site de la participation citoyenne
 - Plus de **1 100** avis et contributions
 - **Deux** garants désignés par la Commission Nationale du Débat Public pour accompagner la concertation
- **5 mai 2022**: bilan des garants de la concertation sur les projets de tramway avec demandes de précisions et recommandations
- **24 juin 2022**: Délibération du conseil métropolitain : approbation du bilan du Maître d'Ouvrage et confirmation de la poursuite des projets



La concertation du projet de tramway de Lille et sa couronne

- Une importante participation
- Beaucoup de contributions sur le secteur Nord et sur la thématique du tracé et de ses variantes

600 contributions (en ligne, par courrier et dans les registres)



Pour le projet de tramway de Lille et sa couronne, la concertation a montré :

- Que l'opportunité des projets est partagée
- Une forte appétence des territoires de la métropole ainsi que de nombreux habitants pour être desservis par des transports en commun structurants
- Haut niveau de service plébiscité
- De nombreuses demandes en faveur des modes actifs (piétons et cycles)



Également des questionnements et inquiétudes :

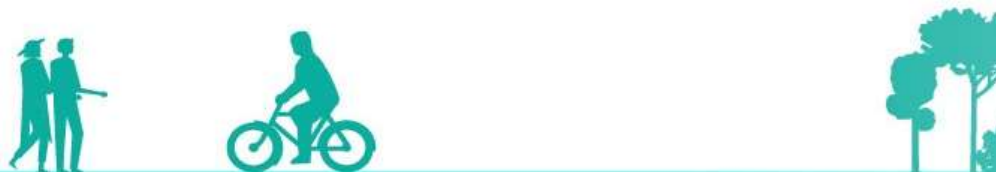
- Interrogations sur le traitement de l'espace public et sur la répartition des usages ainsi que sur l'avenir des circulations automobiles et sur le stationnement
- Nécessité de porter une grande attention à l'intermodalité et au traitement des correspondances
- Besoin de précision sur le rabattement et l'implantation de parkings-relais
- Questionnements sur l'avenir du réseau existant et sur la ligne Lille - Comines
- Inquiétudes sur le bruit et les vibrations
- Inquiétudes sur les nuisances durant les travaux

LE BRUIT ET LES VIBRATIONS

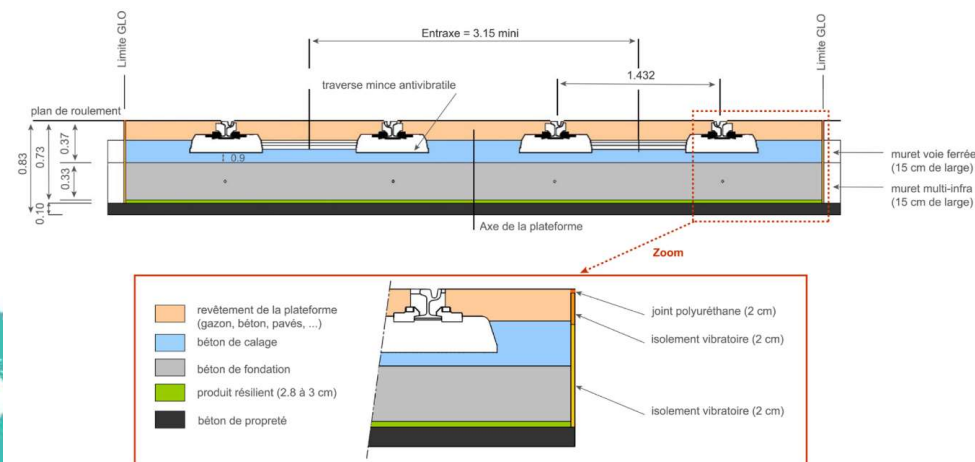
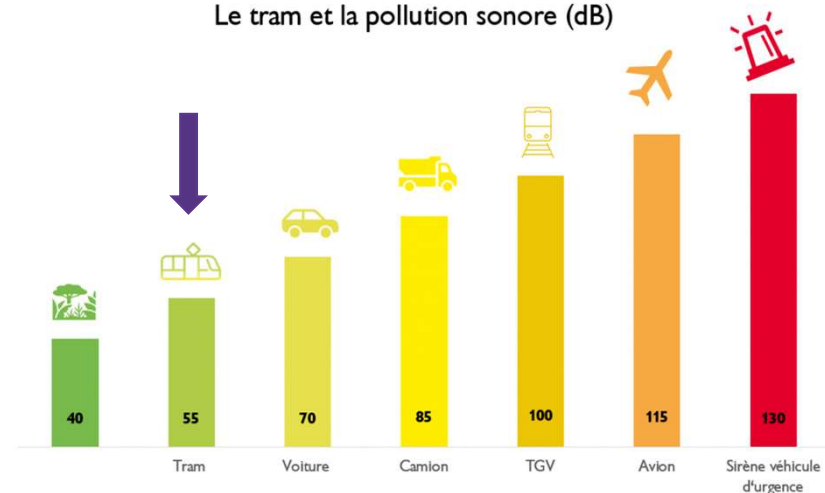
Le bruit d'un tramway dépend de nombreux facteurs, notamment de la géométrie, du type de revêtement de la plate-forme et de la vitesse de circulation

Les niveaux de bruit admissibles sont encadrés par la législation.

Dans la conception des projets, toutes les dispositions techniques sont prises pour limiter le bruit et les vibrations engendrées par le passage du tramway : recherche d'un tracé majoritairement rectiligne, traitement particulier du rail, pose de la voie sur dalle flottante à proximité des façades.

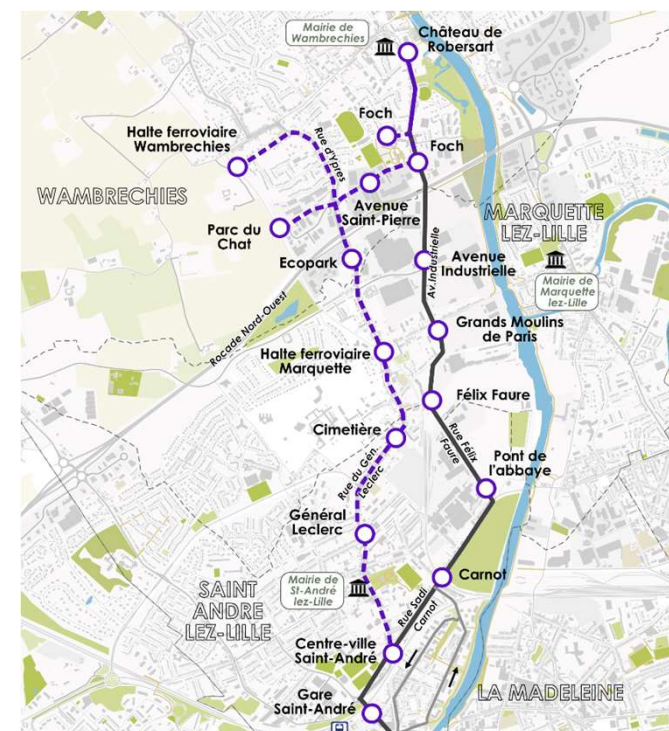


Le tram et la pollution sonore (dB)



Différents tracés présentés à la concertation sur la branche Nord

- 2 grands itinéraires Nord – Sud
- Plusieurs propositions de tracés et terminus :
 - Terminus Château de Robersart, rue Obert
 - Terminus Halte ferroviaire de Wambrechies, avenue de la Gare, rue d'Ypres
 - Terminus Avenue du Maréchal Foch
 - Terminus au Parc d'activités du Chat, avenue Saint-Pierre
- La branche Nord Lille – Wambrechies est un enjeu non seulement pour les habitants directement sur la ligne mais aussi pour tous ceux du bassin de vie



Plus spécifiquement sur Wambrechies, la concertation a montré

- Un intérêt pour un tramway à Wambrechies
- Un consensus sur le corridor avenue Industrielle – rue Obert jusqu'à Foch
- Un débat sur les variantes de tracé au-delà de Foch
- Un fort intérêt des communes du nord de Wambrechies pour un rabattement vers la nouvelle ligne de tramway
- Un intérêt à rejoindre l'ancienne gare de Wambrechies pour permettre la connexion éventuelle avec une future offre de transport en direction de Quesnoy-sur-Deûle et Comines



Délibération du 24 juin 2022

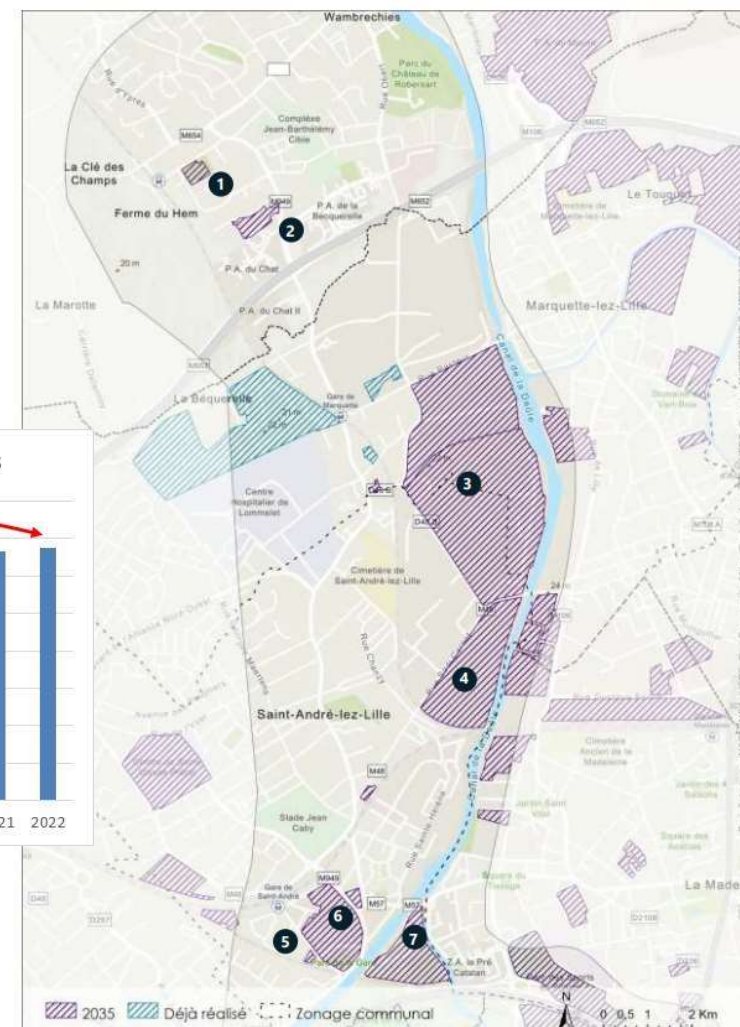
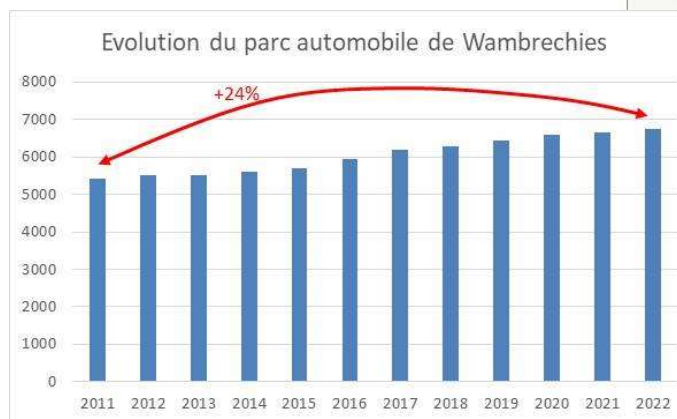
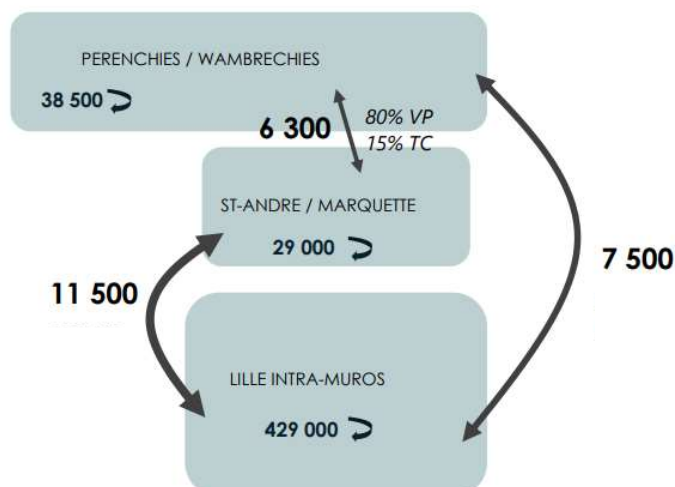
Orientations retenues dans la poursuite des études :

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

LES ÉTUDES ET RÉFLEXIONS EN COURS DEPUIS LA CONCERTATION

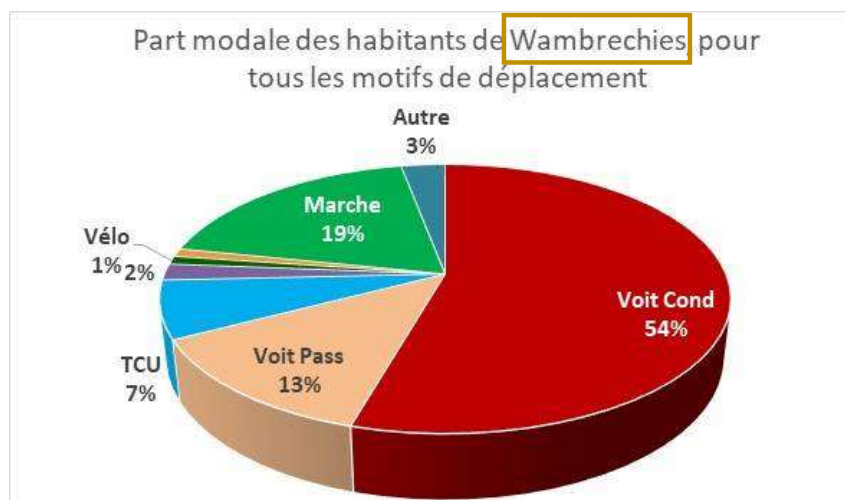
SUR WAMBRECHIES

- Avec les projets urbains au nord de Lille, l'attractivité de Wambrechies va encore se renforcer
- Fort enjeu de développer une offre de transport performante permettant une **alternative réelle à la voiture** pour les communes du nord



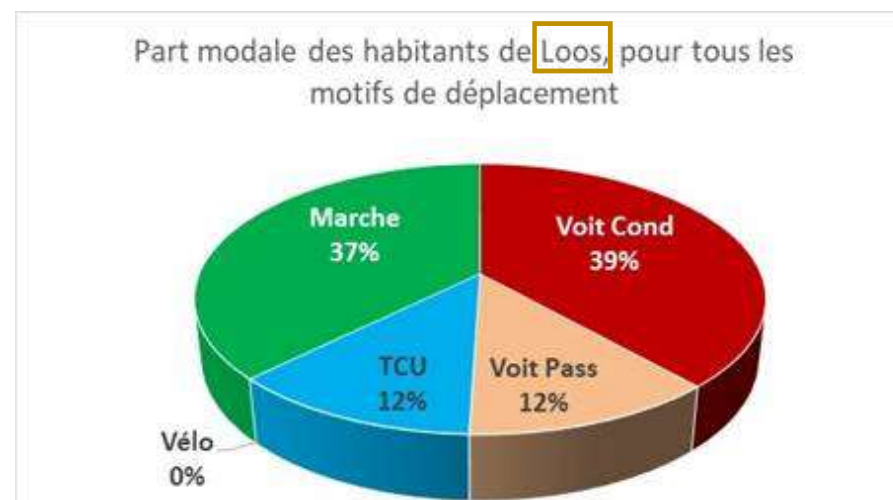
Les déplacements quotidiens tous modes dans la couronne lilloise et sur l'axe Nord

Déplacements et parts modales ACTUELS



Total de **95 000 déplacements journaliers** en relation avec la zone Wambrechies/Pérenchies

→ 9 500 déplacements/h en situation actuelle tous modes confondus



Total de **77 000 déplacements journaliers** en relation avec Loos

→ 7 700 déplacements/h en situation actuelle tous modes confondus



UN TRAMWAY MODERNE :

- Une infrastructure robuste
- Un matériel roulant attractif et confortable
- Des stations accessibles et accueillantes
- Des conditions d'exploitation performantes

DES ESPACES PUBLICS DE QUALITÉ :

- Rééquilibrer l'espace au profit des autres modes que la voiture
- Développer un projet paysager, végétaliser
- Permettre d'apaiser la circulation, de sécuriser la voirie (piétons, vélos)



Reims



Le Mans

ILLUSTRATIONS DE PROJETS DE TRAMWAY

Nice Ligne 1



Terminus,
Le Mans



Lyon Ligne T3

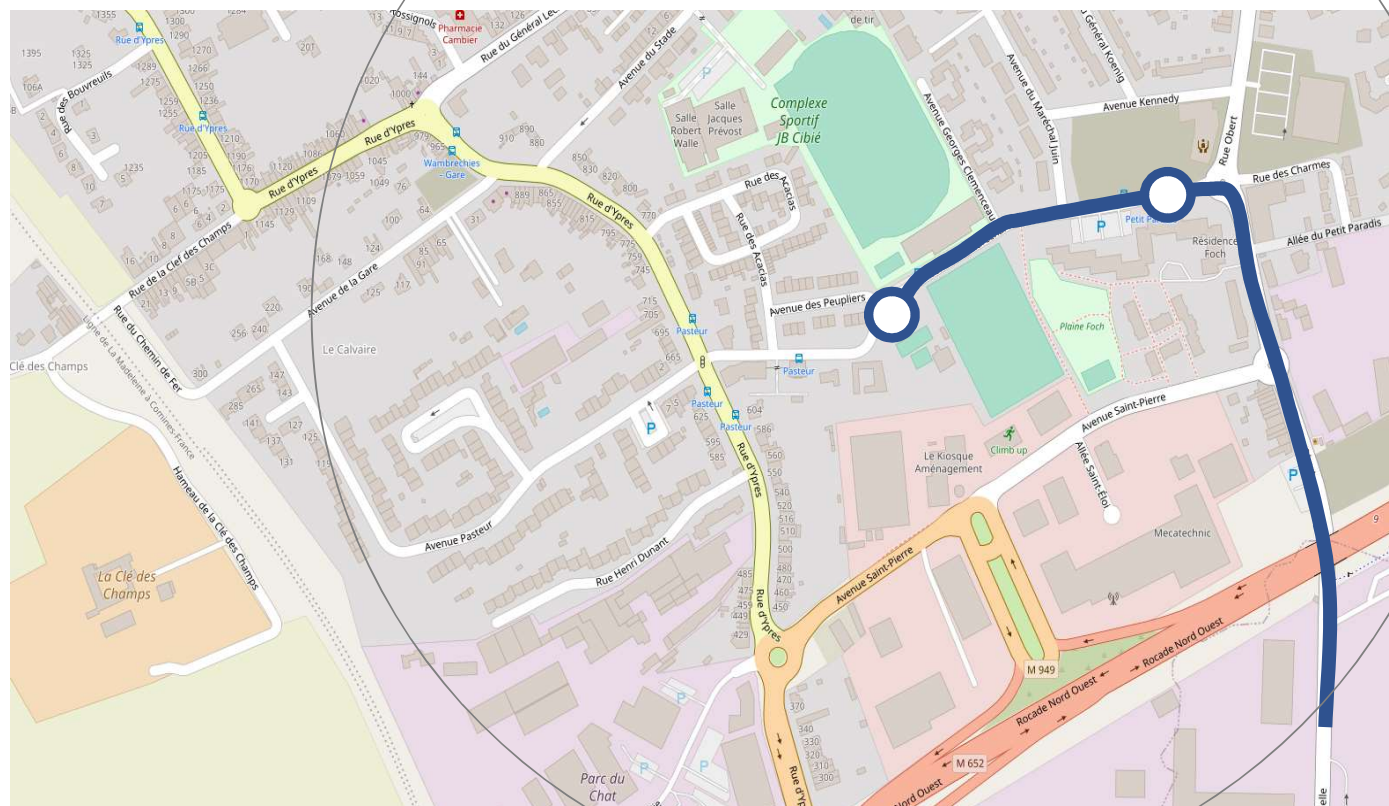
Tracés à l'étude sur Wambrechies



- Desserte du centre ville depuis l'entrée de l'avenue Foch
- Desserte de l'ouest de Wambrechies
- Proche de la rue d'Ypres et de la voie ferrée pour envisager un potentiel lien avec une offre de transport desservant les communes de la Vallée de la Lys et de la Deûle



Tracés à l'étude sur Wambrechies



- Desserte du centre ville depuis l'entrée de l'avenue Foch
- Desserte minimale de l'ouest de Wambrechies en limite de zone urbanisée (500m)
- Proche de la seule rue d'Ypres pour envisager un potentiel lien avec une offre de transport desservant les communes de la Vallée de la Lys et de la Deûle

Station Peupliers et périmètre de 500 m autour de la station (correspondant à un temps d'accès de 7 min à pied)



Tracés à l'étude sur Wambrechies



- Desserte du centre ville depuis le carrefour Foch / Obert
- Desserte réduite de l'ouest de Wambrechies – limite rue d'Ypres (500m)
- Station dans le tissu dense complexifiant un potentiel lien avec une offre de transport desservant les communes de la Vallée de la Lys et de la Deûle

Station Foch et périmètre de 500 m autour de la station (correspondant à un temps d'accès de 7 min à pied)



Des analyses détaillées des tracés à mener au regard des thèmes suivants:

- Desserte en transport public / exploitation / cohérence de l'offre TC
- Impact socio-économique
- Insertion urbaine et paysagère
- Modes actifs
- Environnement
- Points durs techniques
- Circulation et stationnement
- Éléments financiers
- Aléas planning / coûts



➤ **Desserte en transport public / exploitation / cohérence de l'offre TC**

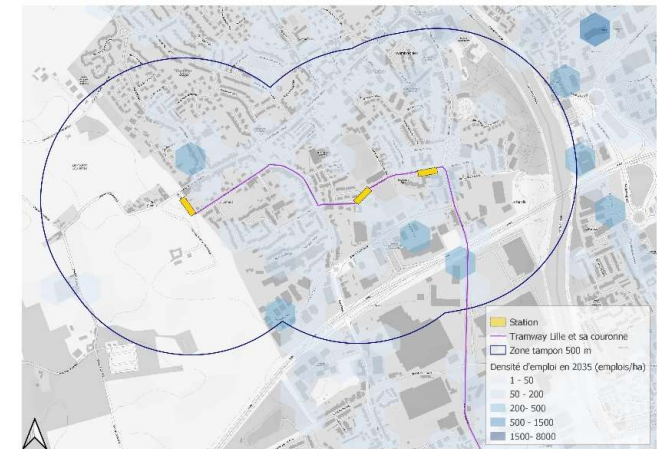
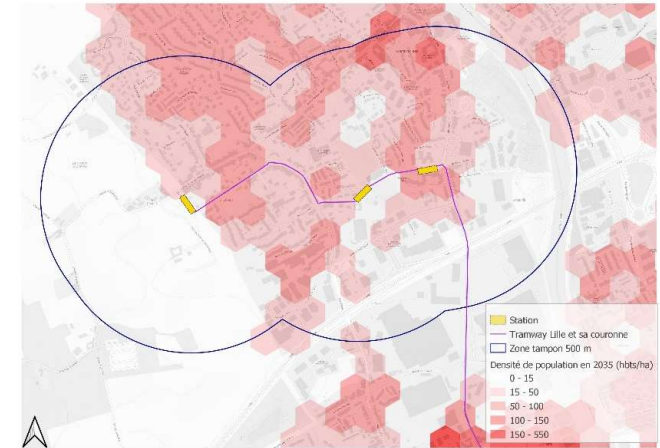
- Fréquentation de la ligne et du réseau de transport
- Temps de parcours et régularité
- Évolutivité de la ligne
- Connexion avec le réseau de transport en commun structurant
- Impact sur le réseau bus et évolution de la qualité de la desserte
- Exploitabilité et sécurité de la ligne de tramway

→ **Analyses seront finalisées avec l'étude à venir du lien avec Comines**



➤ Impact socio-économique

- Population desservie à 500 m en 2035
- Emplois desservis à 500 m en 2035
- Scolaires desservis à 500 m en 2035
→ Population + Emplois + Scolaires par km de ligne
- Équipements desservis
- Projets urbains ou quartiers de la Politique de la Ville desservis
- Qualité de la desserte par rapport aux objectifs (par exemple, desserte à plus ou moins de 300 m)



➤ Insertion urbaine et paysagère

- Géométrie de la plate-forme (courbes, topographie)
- Qualité urbaine de l'insertion de la plate-forme et des stations
- Compatibilité avec les projets d'aménagements
- Trame paysagère
- Impacts fonciers

➤ Modes actifs

- Qualité des cheminements piétons
- Qualité de l'insertion des cycles
- Conformité aux lois LOM/LAURE
- Cohérence avec le schéma cyclable



➤ Impact environnemental

➤ Points durs techniques :

- Ouvrages d'art, franchissements
- Réseaux
- Risques technologiques

➤ Circulation et stationnement

- Impact sur la circulation
- Impact sur le stationnement



➤ Éléments financiers

- Coûts d'investissement (env 25 M€/km, variable en fonction de l'environnement urbain)
- Coût d'exploitation de la ligne de tramway
- Coûts d'exploitation des transports en commun en fonction du réseau bus associé

➤ Aléas sur le planning ou les coûts

QUESTIONS/RÉPONSES



Intervention de Sébastien BROGNIART

Maire de Wambrechies





CONCLUSION

Sébastien LEPRÊTRE

Vice-Président délégué aux
Mobilités, Transports publics
Métropole Européenne de Lille



Merci de votre participation

