

Projets de nouvelles lignes de transports Mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport

Tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne BHNS Saint-André-lez-Lille-Marcq-en-Baroeul-Villeneuve d'Ascq

Réunion publique - Saint-André-lez-Lille Concertation continue

I. Informations pratiques

La réunion s'est déroulée à la salle André Wauquiez, à Saint-André-lez-Lille, le jeudi 2 mars 2023, de 18h30 à 20h30.

Environ 210 participants étaient présents.

Etaient présents en tribune :

- Elisabeth MASSE, Maire de Saint-André-lez-Lille,
- Sébastien LEPRETRE, Vice-Président délégué aux mobilités et aux transports publics de la Métropole Européenne de Lille,
- Marc-Antoine DOCHEZ, adjoint DGA direction de projet SDIT, Métropole Européenne de Lille,
- Cédric DANOS, chef de projet tramway, Métropole Européenne de Lille,
- Christophe BACHOLLE, garant de la concertation continue.

Les échanges étaient animés par Simon MAZAJCZYK (Agence Eker, AMO concertation de la MEL).



II. Mot d'accueil

L'animateur accueille les participants. Cette réunion est consacrée aux projets de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne et au projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Barœul - Saint-André-lez-Lille, qui desserviront la commune de Saint-André-lez-Lille.

Mme MASSE, Maire de Saint-André-lez-Lille, remercie les participants d'être venus nombreux. Elle explique avoir sollicité la Métropole Européenne de Lille pour organiser cette réunion d'information afin de faire un point d'étape sur les deux projets métropolitains, de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), qui sont particulièrement attendus sur la commune de Saint-André-lez-Lille. Elle remercie les différents élus de la commune présents, ainsi que Sébastien Leprêtre, Vice-Président délégué aux mobilités et aux transports publics de la Métropole Européenne de Lille (MEL) et Christophe Bacholle, garant de la concertation continue.

M LEPRÉTRE, Vice-Président délégué aux mobilités et aux transports publics de la Métropole Européenne de Lille, souligne l'importance de venir à la rencontre des Andréiens afin d'évoquer ces deux projets dans le cadre de la concertation continue. Il remercie Mme MASSE d'avoir sollicité cette rencontre et le garant de la concertation, M BACHOLLE, pour sa présence.

Il rappelle que suite à la concertation préalable, la MEL a tiré le bilan de la concertation et délibéré pour confirmer la poursuite des projets de nouvelles lignes de transports en commun et en a arrêté les tracés

et orientations. Il indique comprendre les différentes interrogations, impatiences et inquiétudes des habitants et précise que la concertation continue va permettre de poursuivre les échanges, et d'aborder progressivement, au fur et à mesure des études, la manière dont les futures lignes vont s'intégrer dans l'espace public, ce qui n'est pas encore totalement possible à ce stade compte tenu de l'avancement du projet.

Il rappelle enfin l'importance d'adopter une vision métropolitaine de ces projets qui doivent proposer de nouvelles solutions de mobilités et une alternative crédible à la voiture individuelle en complétant le maillage en transports en commun de la métropole.

III. Mot d'introduction du garant

M BACHOLLE, garant de la concertation, rappelle que la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) l'a nommé pour veiller à l'intelligibilité et à la sincérité des informations qui sont transmises par le Maître d'Ouvrage du projet. Dans le cadre de sa mission, il doit s'assurer, d'une part, que l'ensemble des remarques et critiques des participants soient entendues et, d'autre part, que la MEL apporte une réponse à l'ensemble de ces contributions. Il rédige un bilan annuel de la concertation continue dans lequel il fait état de l'ensemble des arguments échangés. Il rappelle que son rôle n'est pas de se prononcer sur le fond des projets.

Il est possible de contacter le garant pour toute demande via son adresse mail : christophe.bacholle@garant-cndp.fr

IV. Présentation

La MEL revient sur le contexte de réalisation de la ligne de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne et de la ligne de BHNS Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Barœul – Saint-André-Lez-Lille. Ces deux projets s'inscrivent dans le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT), adopté par la MEL en 2019.

Le SDIT fixe la feuille de route de la métropole en matière de transports collectifs à horizon 2035 afin de répondre à l'augmentation des déplacements dans la métropole (environ 600 à 700 000 déplacements quotidiens supplémentaires) tout en réduisant la part de la voiture individuelle au profit des transports en commun. La création de quatre nouvelles lignes de transports en commun (deux lignes de tramway et deux lignes de BHNS) est un projet de mobilité mais aussi un projet social, environnemental et de qualité urbaine qui permet de repenser les usages de l'espace public et d'améliorer le cadre de vie tout en développant les mobilités actives.

Une concertation préalable s'est tenue sur ces 4 projets du 21 février au 5 avril 2022 qui a rassemblé 914 participants sur 17 ateliers et réunions publiques, 1100 contributions et 45 000 vues sur le site de participation citoyenne de la MEL.

La MEL rappelle que différents débats se sont tenus à Saint-André-Lez-Lille, notamment sur le choix du tracé, entre l'axe Sadi Carnot - Félix Faure et la variante par l'avenue du Général Leclerc ; les nuisances ; l'insertion urbaine et le partage de l'espace public entre les différents modes notamment la question du stationnement.

La MEL a tiré le bilan de la concertation préalable qui a été délibéré au conseil métropolitain du 24 juin 2022 et présenté lors d'une réunion publique en ligne le 7 juillet 2022. Sur la branche Nord du tramway de Lille et sa couronne, il a été retenu de prendre en compte dans la poursuite des études le tracé de référence jusque Foch passant par la rue Sadi Carnot. Sur le secteur Nord du BHNS Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Barœul - Saint-André-Lez-Lille, il a été retenu de prendre en compte dans la poursuite des études le tracé de référence jusque Carnot.

La MEL aborde ensuite les études et réflexions qui sont menées depuis la délibération du conseil métropolitain du 24 juin. Un zoom sur les tracés à l'étude sur la commune de Saint-André-lez-Lille est effectué. L'objectif est de favoriser la performance des nouvelles lignes de transports en commun, d'apaiser la circulation tout en maintenant, dans les secteurs les plus contraints, les fonctionnalités essentielles de la voirie (secours, propreté, livraison). L'insertion fine du tramway dans les rues les plus étroites fera l'objet d'études de conception approfondies dans les prochains mois et de nouveaux échanges avec les riverains. Le projet sera ensuite soumis à une enquête publique en vue d'obtenir la déclaration d'utilité publique.

Pendant la concertation continue et en parallèle des études détaillées, des rencontres avec les habitants vont permettre à la MEL d'appréhender les difficultés et attentes des riverains pour intégrer au mieux les futurs projets dans chaque rue. Une balade de diagnostic et un atelier seront organisés respectivement à l'été 2023 et en 2024 sur ce secteur. Par ailleurs, dans le cadre de l'arrivée des nouvelles lignes de transports en commun, une démarche expérimentale pour imaginer les futures stations a été lancée par la MEL et des prototypes seront installés sur l'espace public à l'automne 2023 afin d'interroger les fonctions et services de ces futures stations.

L'intégralité de la présentation, diffusée lors de la réunion, est disponible [sur le site de la participation de la MEL](#).

V. Temps d'échanges

- *Une habitante de la rue Sadi Carnot s'inquiète des futures conditions de stationnement à l'arrivée de la nouvelle ligne de tramway, y compris dans la partie la plus large, située au nord de la rue. Elle constate d'ores et déjà des difficultés de stationnement compte tenu des dernières livraisons de projets immobiliers dans le secteur.*
- *Un participant s'interroge sur l'opportunité de développer une nouvelle ligne de tramway, alors que des lignes de bus existent et que d'autres villes rencontrent des problèmes avec leurs tramways en citant l'exemple de la commune de Douai. Il demande plus d'informations sur les conséquences de l'arrivée de cette nouvelle ligne pour les riverains. Il demande également pourquoi le tramway n'est pas plutôt envisagé sur la commune de la Madeleine. Enfin il souhaite savoir pourquoi le tracé retenu ne passe pas par le centre-ville de Saint-André-lez-Lille.*

M LEPRÊTRE explique que la commune de la Madeleine a la chance d'être déjà desservie par le tramway (Mongy) et de multiples lignes de bus. Cette bonne desserte en transports en commun en fait une des communes au sein de la MEL où la part de voitures individuelles par habitant est la plus faible. De plus, le développement urbain de La Madeleine est plus avancé que Saint-André-Lez-Lille. De fait, la Madeleine est aujourd'hui une des villes les plus denses de la MEL. Par ailleurs, la ville de la Madeleine bénéficiera de l'arrivée des nouvelles lignes de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne et

du BHNS Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Barœul - Saint-André-Lez-Lille, en complémentarité des lignes de transport existantes.

M LEPRÊTRE comprend la difficulté pour les habitants de se projeter alors qu'aujourd'hui l'usage de la voiture est prépondérant. Pour autant, le développement de ces nouvelles lignes est indispensable pour permettre un changement des pratiques de mobilité et favoriser le report modal des métropolitains. Avec l'arrivée de nouvelles lignes de transports en commun en mode lourd dans des secteurs préalablement dépourvus, un phénomène de report modal et de baisse d'utilisation de la voiture a été constaté dans d'autres métropoles françaises.

Il ajoute que le tramway est aussi un outil qui permet de structurer et d'accompagner le développement des projets urbains, c'est pourquoi le tracé retenu pour le tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne va traverser différents secteurs en développement et également desservir le quartier Sainte-Hélène.

En outre, le tramway a une forte capacité d'emport et est un moyen de transport rapide qui offre une grande fréquence, ce qui en fait une alternative concrète à la voiture individuelle. Aujourd'hui la MEL a pris du retard par rapport à d'autres métropoles mais elle va pouvoir s'appuyer sur les expériences étrangères et celles d'autres villes du territoire français pour développer des transports en commun de qualité et limiter les nuisances pour les habitants, en maintenant les fonctions essentielles présentes dans une rue (assurer des livraisons, permettre l'accès des secours...). La balade de diagnostic et l'atelier qui seront organisés dans le cadre de la concertation continue vont permettre d'aborder plus précisément les fonctions à préserver et de les localiser avec les habitants.

Concernant le stationnement, **la MEL** ajoute que sur les emprises de 20 à 30 mètres une partie du stationnement peut être maintenue. Les études et les rencontres avec les habitants vont permettre d'objectiver les différents besoins en matière de stationnement. Par ailleurs, l'avancement du projet permettra de mener une réflexion avec les communes sur les leviers d'actions en matière de stationnement (création de zones bleues, zones réservées aux résidents...) en lien avec l'arrivée du tramway.

Concernant la desserte du quartier Sainte-Hélène, **Mme MASSE** indique que la déviation de la ligne 90, la création d'une station V'Lille et l'expérimentation d'une station d'autopartage offrent aussi des solutions de mobilité nouvelles pour ces nouveaux habitants.

La MEL précise que la ville de Douai a développé un BHNS et qu'elle dote aujourd'hui ses bus d'un moteur électrique, mais qu'il n'existe pas de tramway à Douai. Il est précisé que le BHNS peut offrir le même niveau de service qu'un tramway mais avec une capacité d'emport moins importante.

- *Une habitante de la rue Sadi Carnot, dans sa partie la plus étroite, explique avoir un handicap qui l'empêche de porter des charges lourdes sur de grandes distances. Elle s'inquiète de ne plus pouvoir stationner devant son domicile avec l'arrivée du tramway.*
- *Un habitant de Wambrechies se demande pourquoi l'étude réalisée en 2019, visant à remettre en service la ligne ferroviaire rejoignant Wambrechies a été abandonnée. Il explique que ce tracé, moins couteux, qui passe en pleine campagne aurait permis de desservir le secteur sans pour autant créer de nuisances pour les Andrésiens.*

- Une participante, membre de l'association "Carnot - Filature cadre de vie", demande si la question du stationnement pendant la durée des travaux sera anticipée, contrairement à ce qui avait été fait lors du projet Quai 22. Elle souhaite savoir si une piste cyclable est prévue sur la partie la plus étroite de la rue Sadi Carnot.
- Une habitante de la rue de la Filature souhaite savoir quel sera le futur sens de circulation de la rue Sadi Carnot et s'il sera toujours possible de rejoindre le centre-ville depuis sa rue.
- Une participante, membre de l'association "Carnot - filature cadre de vie" explique habiter dans la partie la plus étroite de la rue Sadi Carnot. Elle s'inquiète des conséquences des travaux sur le bâti et rappelle que la majorité des maisons du quartier datent des années 1900-1930. Elle souhaite savoir si des aides aux propriétaires sont prévues pour compenser la baisse de la valeur des biens immobiliers avec l'arrivée du tramway.
- La présidente de l'association "Carnot - Filature cadre de vie" estime que la gratuité des transports en commun est le levier qui permettra véritablement d'encourager le report modal des métropolitains. Elle pointe l'augmentation des tarifs Illevia et considère qu'utiliser sa voiture individuelle est moins coûteux que les transports collectifs. Avec l'arrivée du tramway, elle s'interroge sur le report de la circulation des nombreux camions qui empruntent la rue Sadi Carnot.

M LEPRÊTRE explique que le tracé par l'ancienne voie ferrée a été étudié mais non retenu considérant qu'il ne répondait pas aux objectifs de desserte des projets. En l'occurrence, ce tracé passait derrière de nombreuses habitations et jardins et ne permettait pas de desservir les zones urbanisées actuelles ou futures.

Concernant la future insertion des fonctions dans la rue, M LEPRÊTRE rappelle que 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.

M LEPRÊTRE précise que le renforcement des mobilités actives et le développement de nouvelles pistes cyclables est un des objectifs portés par la MEL dans le cadre du projet. Ainsi, seront développés le long des futures lignes 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 question du stationnement des ouvriers pendant la phase chantier devra effectivement être anticipée afin de limiter les nuisances pour les riverains. L'organisation des travaux prévoira une information régulière des riverains. 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.

En ce qui concerne l'impact des travaux sur les bâtiments existants et la crainte d'apparition de fissures, la MEL précise que les travaux qui seront menés, même s'ils sont d'envergure, s'apparentent à des travaux de requalification de la voirie. Des constats du bâti seront réalisés avant les travaux pour les bâtiments situés à proximité du chantier.

M LEPRÊTRE rappelle que les flux de camions rue Sadi Carnot étaient majoritairement liés aux chantiers menés sur le secteur Quai 22 et devraient donc se résorber prochainement avec la fin des chantiers. Il indique qu'avec l'arrivée du tramway, le plan de circulation sera adapté en concertation avec

la commune. Le choix du sens de circulation sera étudié au moment des études techniques détaillés, et ne peut donc pas être présenté à ce stade.

M LEPRÊTRE ajoute que, contrairement à une idée préconçue, l'arrivée d'une nouvelle ligne de transport en commun en mode lourd présente généralement un effet positif sur la valeur des biens immobiliers, en renforçant l'attractivité et l'accessibilité d'un quartier.

M LEPRÊTRE souligne enfin que le recours aux transports collectifs est moins coûteux que l'utilisation de la voiture qui doit nécessairement inclure l'achat du véhicule, le prix de l'essence, du stationnement, de l'assurance et l'entretien.

- *Un habitant de Saint-André-lez-Lille souligne que peu de parkings ont été prévus dans le cadre du nouveau quartier Hestia. Il craint que les nouveaux habitants viennent se garer dans sa rue. Il demande également si Ilevia est mis à contribution pour rénover les voiries qui sont endommagées par le passage des bus. Enfin il demande pourquoi des transports en commun alternatifs n'ont pas été développés, comme une navette fluviale ou la remise en circulation de la voie de chemin de fer, qui auraient provoqué moins de nuisances pour les habitants.*
- *Un habitant de la rue Sadi Carnot insiste sur l'étroitesse de sa rue, qui mesure 11 mètres 80 dont 40cm d'emprise de marche des maisons. Il comprend l'intérêt du projet au niveau métropolitain mais s'interroge sur le choix du tracé à Saint-André-lez-Lille. Il considère que le tracé alternatif présenté en concertation préalable aurait permis de préserver la rue Sadi Carnot et aurait causé moins de nuisances aux riverains. Il dénonce un tracé choisi "en dépit du bon sens pour des raisons politiques et sociologiques". Il demande s'il existe encore dans la concertation des alternatives pour éviter le passage par la rue Sadi Carnot.*
- *Un participant partage un retour d'expérience de la métropole de Nice. Il explique que dans les rues les plus étroites la circulation peut être partagée entre le tramway et la voiture. Il ajoute que les nouveaux projets de tramway ont été bénéfiques pour la métropole de Nice et il considère que les projets de nouvelles lignes de transports en commun sont indispensables pour le développement et l'attractivité de la MEL. Il se déclare favorable au projet de tramway.*
- *Une habitante de la rue de la Filature indique posséder 3 voitures dans son foyer et rencontrer des difficultés de stationnement. Elle rappelle que pendant le chantier du quartier Quai 22 les ouvriers utilisaient les places de stationnement des riverains. Elle s'inquiète du maintien des places de stationnements pour les services de secours et notamment les pompiers qui ont souvent du mal à se garer.*
- *Une habitante souhaite savoir si la ligne de bus 1 sera maintenue. Elle souhaite également que des ralentisseurs soient installés pour sécuriser la rue de la Filature.*
- *Une représentante du mouvement "Osons l'alternative à Saint-André" souligne que de nombreux logements sont construits dans le secteur de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, qui est de plus en plus saturée. Elle souhaite qu'une réflexion soit menée sur la desserte en transport en commun de ces futurs habitants et demande si le réseau de bus existant sera maintenu avec l'arrivée du nouveau tramway. Enfin elle s'interroge sur le futur franchissement de la Deûle prévu dans le projet de la LINO.*

- *Un habitant de Saint-André-lez-Lille considère que le projet est une bonne occasion d'enterrer les câbles électriques et demande si cela a été pris en compte. Par ailleurs, il s'interroge sur la capacité du boulevard Schuman avec l'arrivée du projet de tramway.*
- *Une participante indique habiter dans la partie la plus étroite de la rue Sadi Carnot. Elle s'inquiète de l'impact des travaux sur les réseaux de gaz et d'électricité.*
- *Un habitant de Saint-André-lez-Lille souligne que le développement des nouveaux quartiers conduit à l'augmentation du stationnement sauvage.*
- *Une habitante de la rue Sadi Carnot explique qu'une maison, mitoyenne de la sienne, a été préemptée par la MEL, et demande des explications sur ce choix. Elle souhaite savoir si cela va s'étendre à d'autres maisons de la rue.*
- *Un participant souhaite savoir si le tramway permettra réellement de diminuer la part de la voiture puisque selon lui la plupart des automobilistes qui circulent sur l'autoroute A1 résident en dehors de la métropole.*

M LEPRÊTRE rappelle que le tracé retenu doit être envisagé dans sa globalité et qu'il répond à l'ambition de renforcer les liaisons intercommunales, depuis Wambrechies jusqu'à Lille, en passant par Marquette-lez-Lille et Saint-André-lez-Lille.

En ce qui concerne l'ouvrage construit pour franchir la Deûle, il aura une dimension intermodale puisque le BHNS Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Barœul – Saint-André-lez-Lille y circulera à terme en complément des voitures et des modes actifs.

M LEPRÊTRE explique que l'entretien des voiries est une compétence de la MEL. Ce n'est donc pas l'exploitant du réseau Illévia qui prend en charge ce sujet.

La navette fluviale est un mode figurant dans le panel de propositions favorisant les mobilités, toutefois, elle ne présente pas la même performance qu'un tramway notamment par en raison de la présence des écluses qui ralentit fortement le temps de parcours.

Concernant les réseaux, le projet de tramway nécessitera des travaux de déviations préalables afin de libérer l'emprise de la future plateforme. Le projet donnera par ailleurs l'occasion aux concessionnaires de rénover et d'améliorer leurs infrastructures et ils pourront potentiellement en profiter pour enterrer les câbles électriques aériens.

Sur le sujet de la préemption, M LEPRÊTRE explique qu'elle est nécessaire afin d'élargir l'emprise à cet endroit précis d'entrée de la rue Sadi Carnot. Il s'agit d'offrir des conditions idéales pour que le tramway puisse effectuer son virage.

Enfin, M LEPRÊTRE indique qu'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.

Mme MASSE rappelle que la loi oblige les promoteurs à développer des places de parkings et du stationnement lors qu'ils construisent des programmes de logements privés, néanmoins les propriétaires et bailleurs n'ont pas d'obligation sur ce sujet. Elle explique avoir sollicité la MEL pour réaliser une étude de circulation dans le secteur. Une fois réalisée elle sera présentée aux riverains afin de réfléchir à la manière de réorganiser la circulation avec l'arrivée des nouveaux projets. Mme MASSE précise

avoir été contrainte de signer le permis de construire du programme Dalkia pour éviter que la commune n'ait à payer de trop grosses indemnités.

Mme MASSE dit entendre les inquiétudes des riverains en ce qui concerne la circulation et la sécurité et assure que l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny passera bientôt en zone 30. Sur la rue de la Filature, il est proposé aux riverains de rencontrer la mairie afin d'échanger précisément sur les solutions de sécurisation envisageables mais l'attention est attirée sur les éventuelles nuisances que peuvent générer la présence de ralentisseurs devant les maisons.

VI. Conclusion

M BACHOLLE souligne la qualité des échanges. Il prend note de l'expression des interrogations et inquiétudes des riverains dont certaines préexistent à l'arrivée du projet de tramway. Il pointe les nombreuses questions liées au report modal et à la diminution de la part de la voiture. Il invite les participants à formuler leurs remarques ou questionnements complémentaires sur la plateforme de participation de la MEL.

Contact du garant de la concertation continue :

christophe.bacholle@garant-cndp.fr

Plateforme de participation citoyenne de la MEL :

<https://participation.lillemetropole.fr>

Mme MASSE remercie les participants pour les échanges. Elle relève les inquiétudes des Andréasiens quant à l'arrivée des nouveaux projets notamment sur le sujet du stationnement. Elle explique avoir obtenu auprès du Département du Nord des avancées sur le transfert de la caserne de pompier. L'emprise de la caserne pourrait ainsi être intégrée aux réflexions communales sur l'aménagement dans le cadre de l'horizon de l'arrivée du futur tramway.

M LEPRÊTRE remercie à son tour les participants pour les échanges et espère que la réunion a permis de répondre à un maximum d'interrogations. Il note qu'il reste des points d'inquiétudes qu'il s'agira de lever avec la poursuite des études. Il remercie la ville d'avoir accueilli cette réunion publique. Il termine en insistant sur la qualité de ces projets, tramway et BHNS, et rappelle qu'ils sont à penser dans le cadre du développement de la métropole sur le long terme.