

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



5 avril 2022



MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE


Bienvenue sur notre réunion en ligne


Règles du jeu

- Vos micros et caméras sont coupés, mais vous pourrez intervenir dans les temps de débat où vos micros pourront être ouverts par l'équipe technique.
- En cas de problème technique, contactez rdeneve@lillemetropole.fr.
- La réunion est enregistrée.
- Faites preuve de courtoisie et de bienveillance.

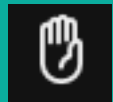
Notice d'utilisation de la visioconférence

Micros et caméras coupés

 Rétablir le son ▼

 Démarrer la vidéo ▼

Lever la main



Bonne séance !

DÉROULÉ

DÉROULÉ

1 – MOT D'ACCUEIL

2 – MOT DES GARANTS

3 – TEMPS FORTS DE LA CONCERTATION

4 – PREMIERE SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS

5 – ECLAIRAGES SUR TROIS SUJETS PARTICULIERS

6 – INTERVENTIONS ET TEMPS D'ÉCHANGES

7 – PROCHAINES ÉTAPES

8 – CONCLUSION





MOT D'ACCUEIL

Sébastien LEPRÊTRE

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





MOTS DES GARANTS

Christophe BACHOLLE
Jean-Claude RUYSSCHAERT

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



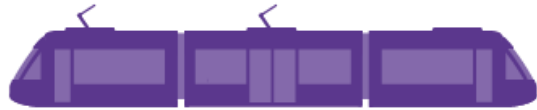
TEMPS FORTS DE LA CONCERTATION

4 PROJETS PRÉSENTÉS A LA CONCERTATION

~50 km de Tramway

Concertation règlementaire – article L120-1 du code de l'environnement
Deux garants de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) désignés pour accompagner la concertation

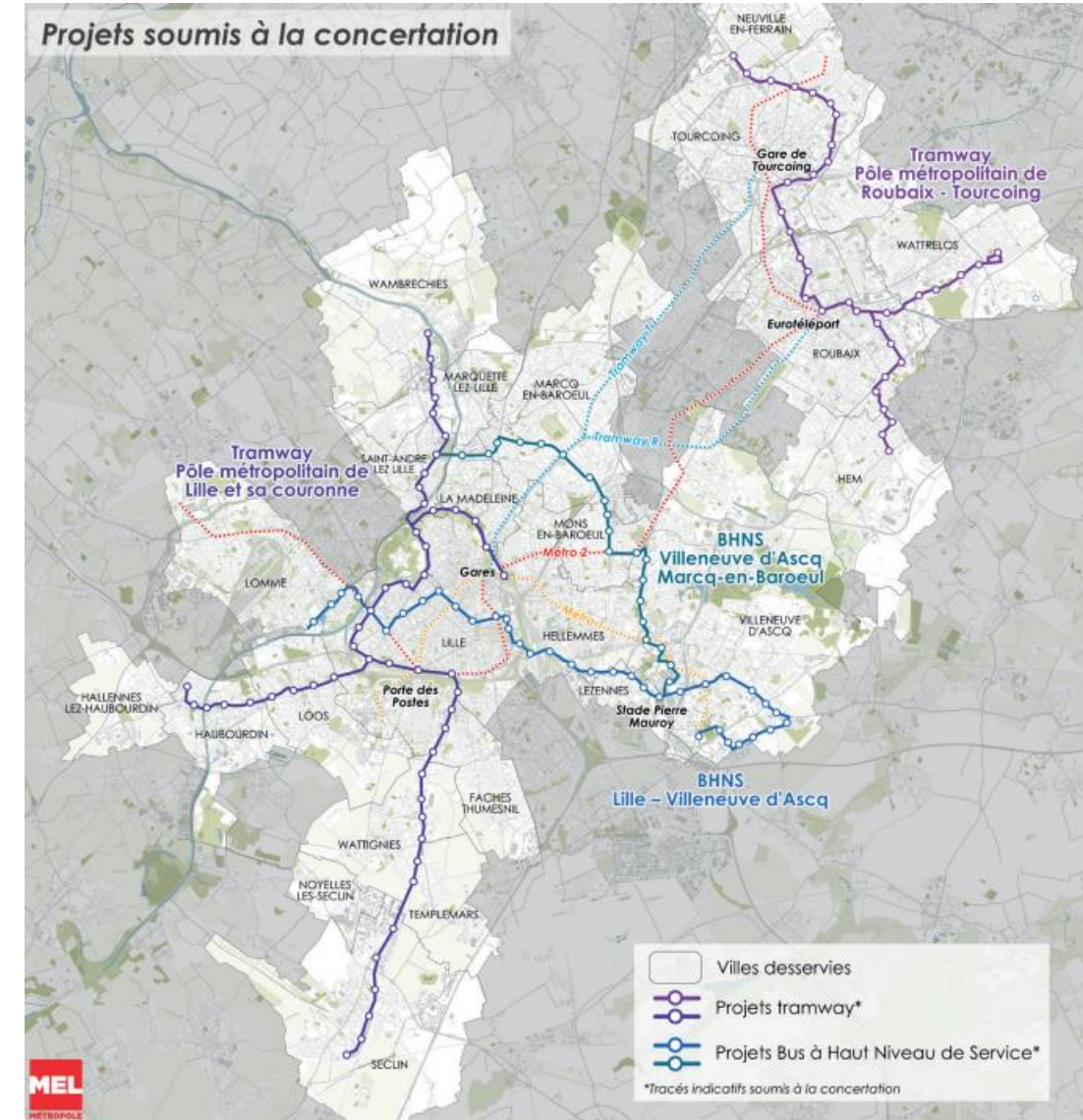
- **Tramway du pôle métropolitain de Roubaix – Tourcoing**
- **Tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne**



~25 km de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)

Concertation règlementaire – article L103-2 du code de l'urbanisme

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



6 RÉUNIONS PUBLIQUES

Réunion d'ouverture
21 février

Réunion publique
BHNS
Lille – Villeneuve d'Ascq
à Villeneuve d'Ascq
1^{er} mars

Réunion publique
Tramway du pôle métropolitain
de Roubaix – Tourcoing
à Tourcoing
7 mars

Réunion
de clôture
5 avril

16 INTERPELLATIONS CITOYENNES

Du 22 février au 2 mars, sur les lieux de fréquentation
en matière de transport, et les lieux publics

2 mars
Réunion publique
Tramway du pôle métropolitain
de Lille et sa couronne
à Lille

8 mars
Réunion publique
BHNS
Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul
à Mons-en-Barœul

11 ATELIERS PARTICIPATIFS

Lille, La
Madeleine
9 mars
à Lille

Villeneuve
d'Ascq,
Lezennes,
Hellemmes
10 mars
à Lezennes

Neuville-en-
Ferrain,
Tourcoing
14 mars
à Tourcoing

Villeneuve
d'Ascq, Mons-
en-Barœul
15 mars
à Mons-en-
Barœul

Saint-André-lez-
Lille,
Lambersart,
Wambrechies,
Marquette-lez-
Lille
16 mars
à Saint-André-
lez-Lille

Lille, Lomme
17 mars
à Lille

Roubaix, Hem
21 mars
à Roubaix

Marcq-en-
Barœul,
Wasquehal,
Saint-André-
lez-Lille, La
Madeleine
22 mars
à Marcq-en-
Barœul

Faches-
Thumesnil,
Templemars,
Wattignies,
Noyelles-lès-
Seclin, Seclin
23 mars
à Wattignies

Wattrelos
24 mars
à Wattrelos

Loos,
Haubourdin,
Hallennes-lez-
Haubourdin
30 mars
à Loos



Un site de participation et des registres en mairie

ouverts jusqu'au 5 avril 2022 :

participation.lillemetropole.fr

PARTICIPATION *(au 01/04/2022)*

799 participants aux réunions et ateliers :

- **225** participants à la réunion d'ouverture
- **255** participants aux réunions publiques par projet
- **319** participants aux ateliers participatifs par secteur

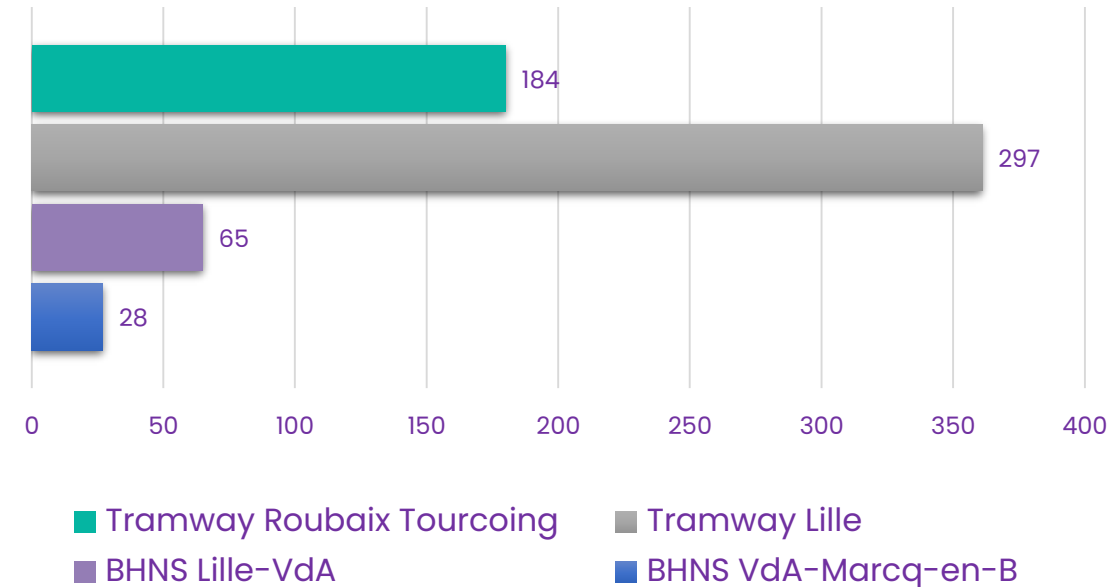
302 contributions sur la plateforme et les registres

- **78** Tramway du pôle métropolitain de Roubaix – Tourcoing
- **176** Tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne
- **27** Bus à Haut Niveau de Service Lille – Villeneuve d'Ascq
- **21** Bus à Haut Niveau de Service Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul

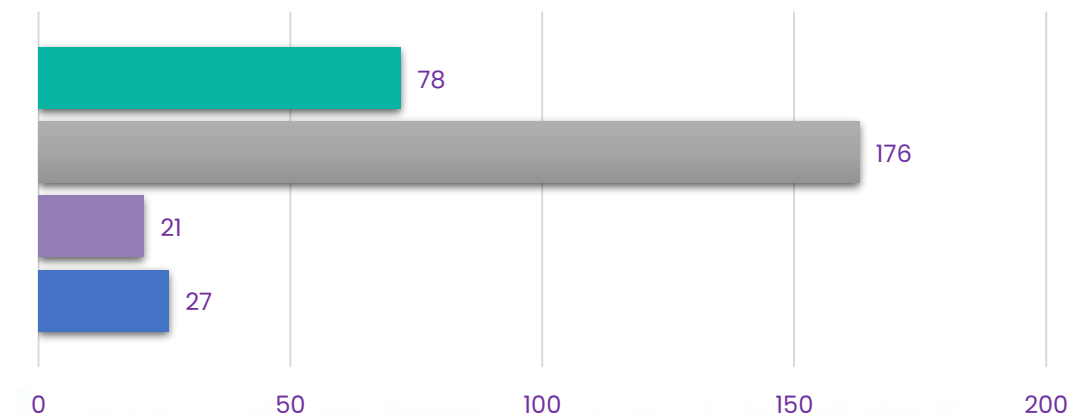
22 contributions « étoffées » par courrier ou sur le site internet, issues d'associations, d'institutionnels, d'élus ou de particuliers.



Participants totaux aux réunions de lignes et ateliers



Messages sur la plateforme de concertation



RÉUNION D'OUVERTURE

- **225** participants simultanés au pic de la visioconférence
- **Objectifs :** annoncer le périmètre et les modalités de la concertation préalable, présenter les objectifs et les caractéristiques principales des quatre projets, répondre aux premières interrogations du public
- **3 interventions d'associations :** UVN-FNAUT, ADAV, ADULM
- **Principales thématiques** du débat :
 - Le processus de concertation
 - Le choix des tracés
 - La complémentarité avec le réseau ferroviaire
 - Les contraintes d'insertion dans rues étroites
 - La place de la voiture
 - Les nuisances



INTERPELLATIONS CITOYENNES

- **16** sites d'information mobiles dans l'espace public, à des lieux passants stratégiques.
- Au plus près des riverains et usagers, pour **mobiliser un public habituellement éloigné des démarches de concertation.**
- **Objectifs :** informer sur les projets et la démarche, répondre aux questions, recueillir les premiers avis, inciter à la participation à la concertation
- **2800 contacts directs**
- Distribution de flyers et possibilité de laisser un avis sur le projet



RÉUNIONS PUBLIQUES PAR PROJET

- **255** participants en présentiel et distanciel
- **Objectifs** : informer sur les objectifs et caractéristiques de chaque projet, sur le tracé et les variantes et répondre aux questions du public.
- **4 réunions publiques** :
Villeneuve d'Ascq, Lille, Tourcoing et Mons-en-Barœul
- **Principales thématiques** du débat :
 - Tracés et variantes
 - Desserte des centralités et terminus
 - Choix du mode
 - Intermodalité globale
 - Modalités d'insertion dans le territoire
 - Modifications des lignes actuelles
 - Les nuisances



ATELIERS PARTICIPATIFS PAR SECTEUR

- **11 ateliers, 319 participants** en présentiel
- **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.
- **Richesse et qualité des productions des participants**
- Principales thématiques du débat :
 - Tracé des projets et avis sur les variantes, propositions complémentaires : tracés, dessertes complémentaires, articulation au réseau existant, desserte au-delà des terminus...
 - Détails sur les conditions d'insertion
 - Intégration des mobilités douces
 - Craintes liées au bruit, aux vibrations, au stationnement et à la circulation

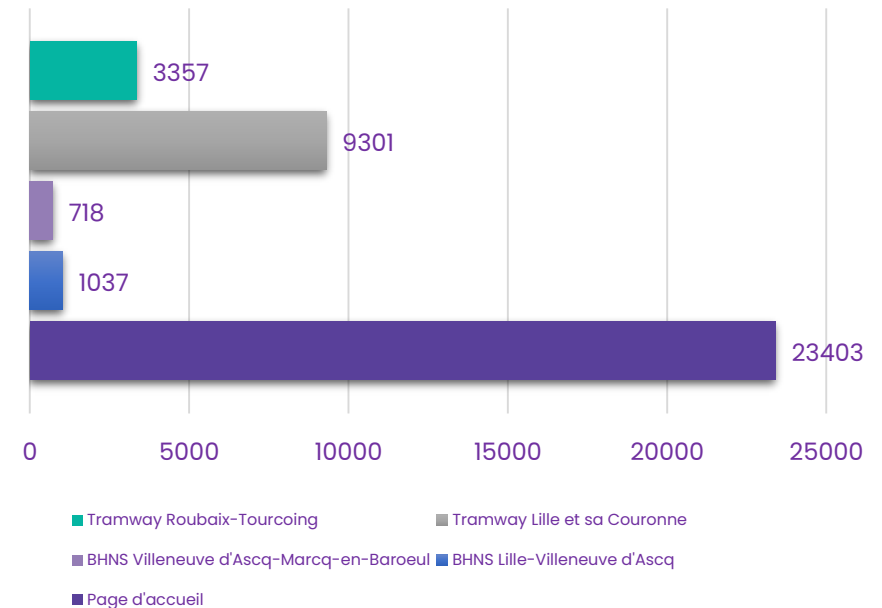


PLATEFORME DE PARTICIPATION

- **23 403 vues** au 29/03/2022
- **846 contributions** : 301 avis et 445 votes
- **Objectifs** : informer sur les projets et la démarche de concertation, permettre à tous de déposer des contributions/questions/avis.
- **Tous les sujets y sont abordés ! Un nombre relativement important de propositions marquant un intérêt évident pour les projets.**

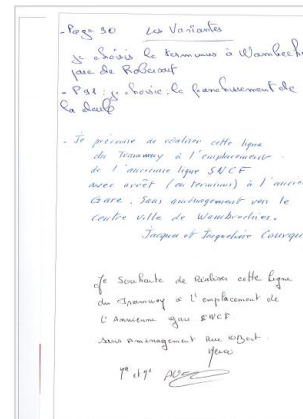
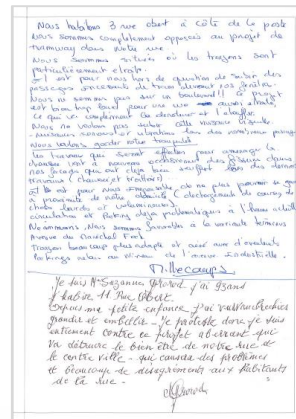


Vues par page



REGISTRES EN MAIRIES

- 7 contributions au 29/03/2022



CONTRIBUTIONS D'ACTEURS

Plus d'une **vingtaine de contributions** « étoffées » d'acteurs associatifs, institutionnels ou particuliers, reçues par courrier ou sur la plateforme.

Un constat global :

- **Richesse** des contributions sur le fond
- **Soutien global** aux projets et singulièrement au développement des transports collectifs structurants
- **Volonté de participer** à la conception des projets
- **Exigence** sur le niveau d'ambition et l'impact territorial



21 Mars 2022

Avis UVN sur les projets Tram et BHNS soumis à concertation



Groupe d'élus-e de la Métropole européenne de Lille



05 mars 2022 / osons.saintandre@lille.fr

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**

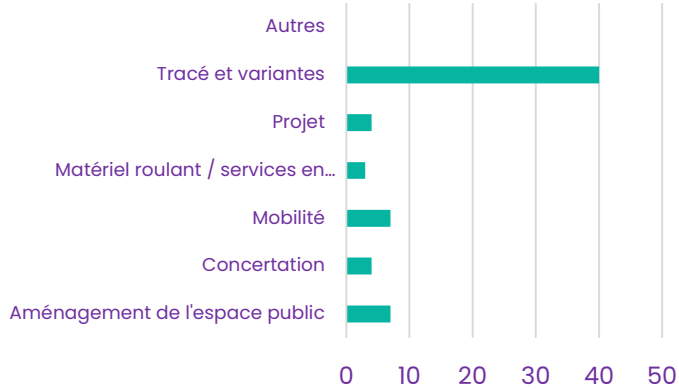


PREMIERE SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS

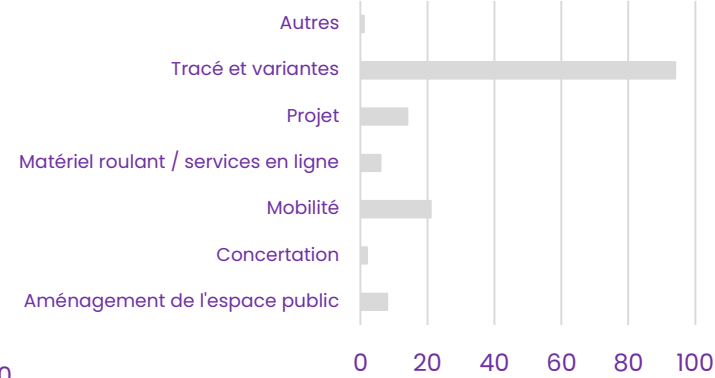


THÉMATIQUES CLÉS

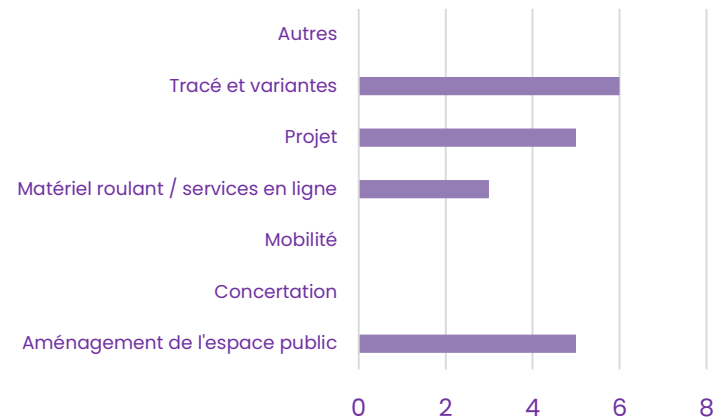
Tramway Roubaix Tourcoing



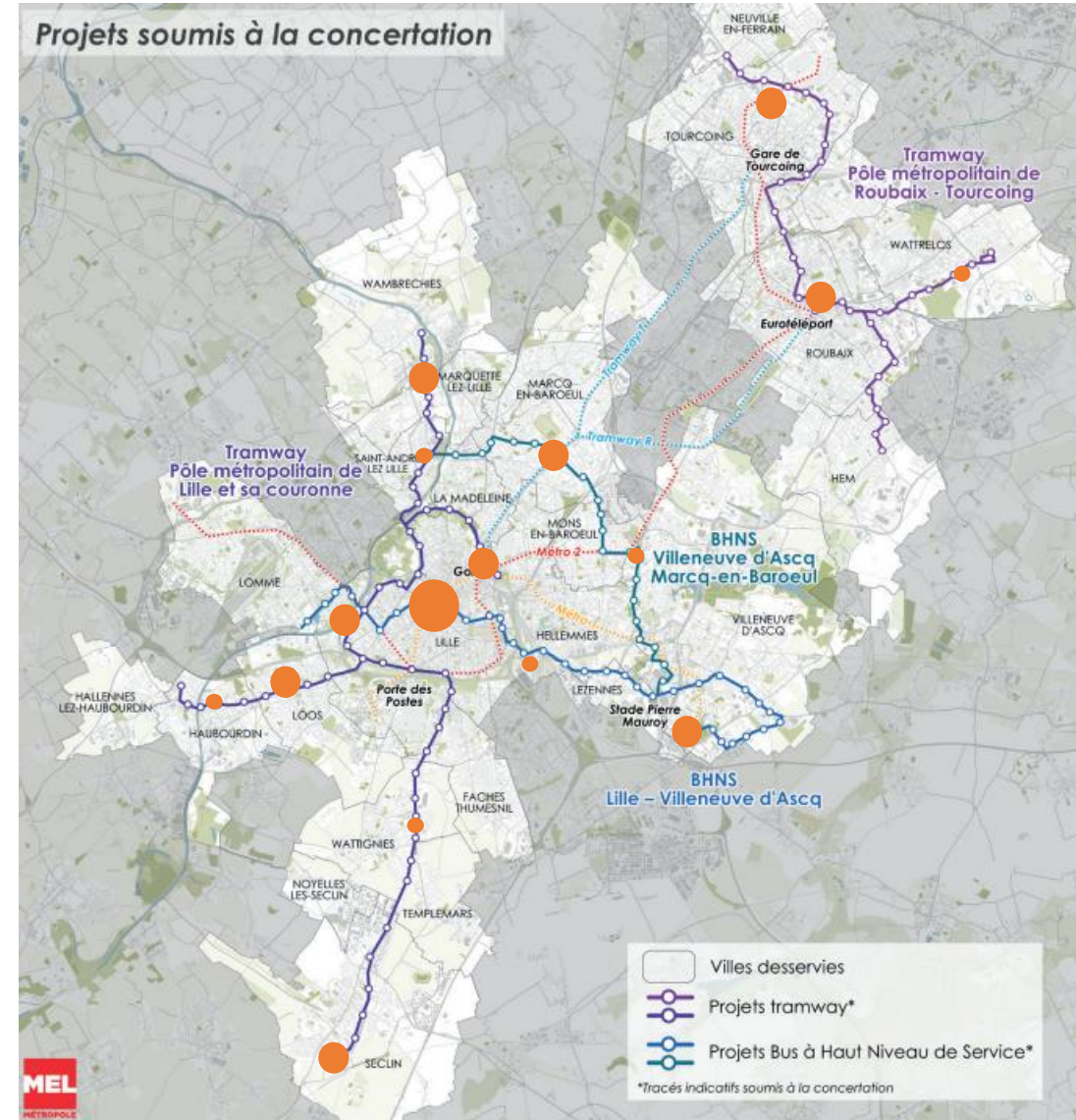
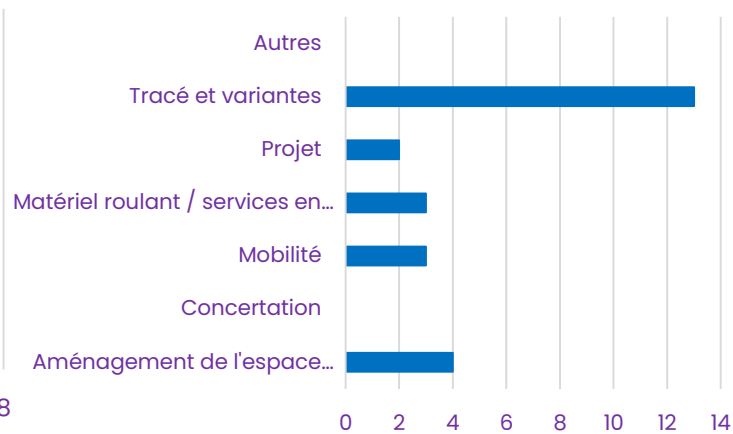
Tramway Lille et sa couronne



BHNS VdA-Mons-en-B



BHNS Lille-VdA



PREMIÈRE SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS

L'opportunité des projets n'est pas remise en cause

Des préoccupations communes à tous les projets

- Partage de la volonté de transformer la mobilité de la métropole mais besoin d'éclairages sur les choix du Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT)
- Points d'attention sur la complémentarité avec le réseau ferroviaire et difficulté à se projeter sur la desserte à venir, en particulier via un réseau maillé
- Demande de garanties sur le BHNS et son ambition
- Volonté de disposer de solutions de rabattement et de parkings-relais
- Inquiétudes sur les impacts du projet en termes de partage des fonctions, nuisances, circulation et stationnement



TRAMWAY DU PÔLE MÉTROPOLITAIN ROUBAIX – TOURCOING

Sur l'axe Neuville-en-Ferrain – Tourcoing – Roubaix – Hem :

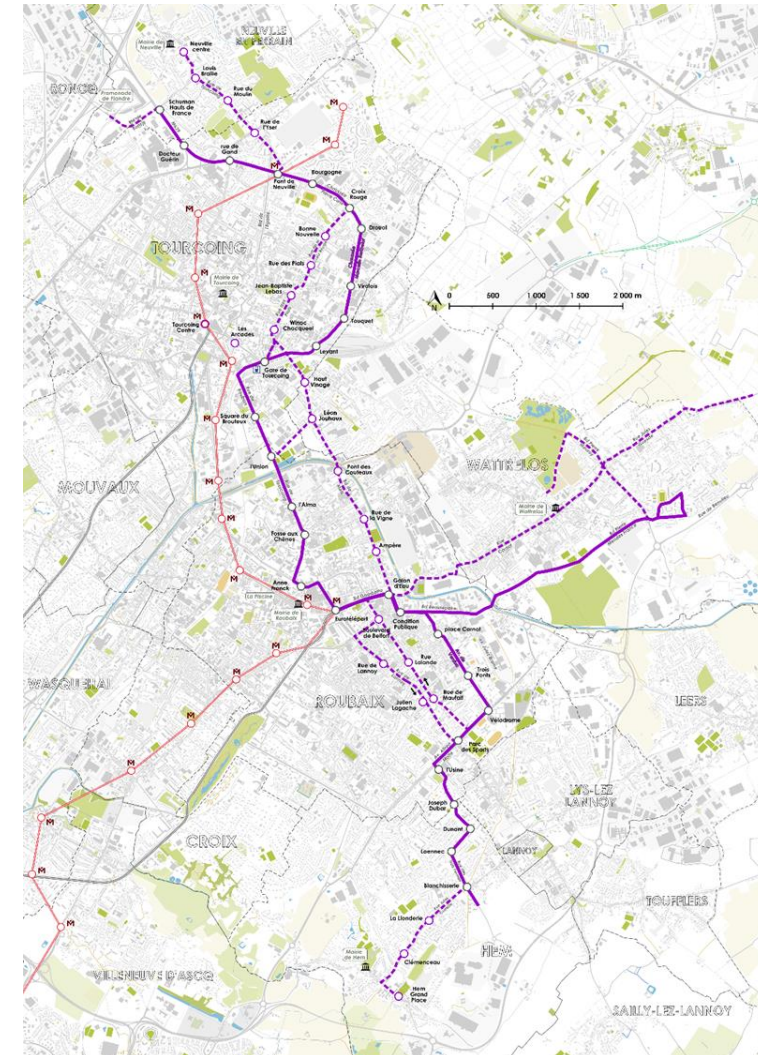
- Le tracé de référence fait globalement **consensus**
- Des demandes sur localisation du terminus à Neuville-en-Ferrain ou à la marge sur la variante Croix-Rouge – Piats à Tourcoing
- **Inquiétudes** exprimées sur le passage par les rues de Roubaix et Tourcoing
- **Opinions diverses** entre inquiétudes et soutien sur l'extension à Hem Grand Place

Sur l'extension du Mongy à Tourcoing Gare :

- Apparaît **pertinente** mais aucune variante ne ressort particulièrement
- Des **préoccupations** exprimées avenue Gustave Dron concernant le stationnement et les nuisances des nombreux bus actuels

Sur l'axe Roubaix – Wattrelos :

- Le tracé de référence globalement **soutenu** avec demandes prolongations vers Neruda ou Herseaux
- Des **inquiétudes** sur les impacts et la faisabilité du tracé variante par la rue Carnot



TRAMWAY DU PÔLE MÉTROPOLITAIN LILLE ET SA COURONNE

Secteur Lille

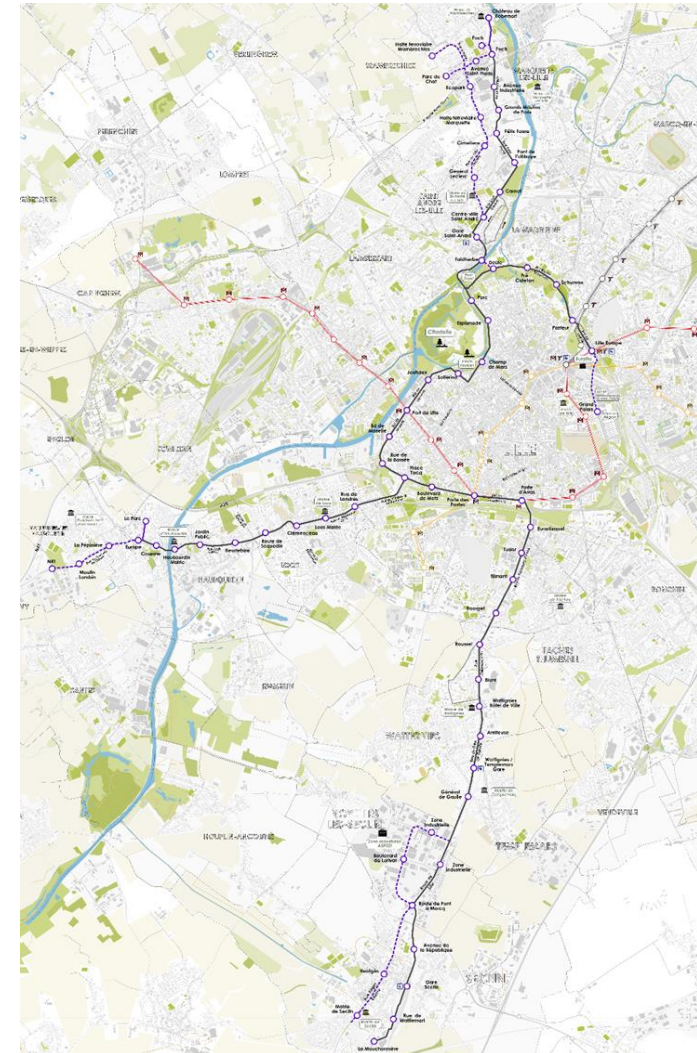
- De nombreux **débats** sur la desserte du centre ville lillois, sur l'intermodalité aux gares, et de nombreuses **propositions alternatives**.

Secteurs Nord et Ouest

- Intérêt exprimé pour une desserte de **Lambersart** en passant par Pont-Royal.
- Plusieurs **points durs** (circulation, stationnement, insertion) relevés : rue Sadi Carnot à Saint-André-lez-Lille, rue Obert à Wambrechies, rue Sadi Carnot à Haubourdin et rue Foch à Loos.
- Un grand intérêt de la population des communes non directement desservies pour du **rabattement** : Les Weppes vers Hallennes-lez-Haubourdin, territoires nord (Comines-Quesnoy) vers Wambrechies. Question de la localisation des terminus.

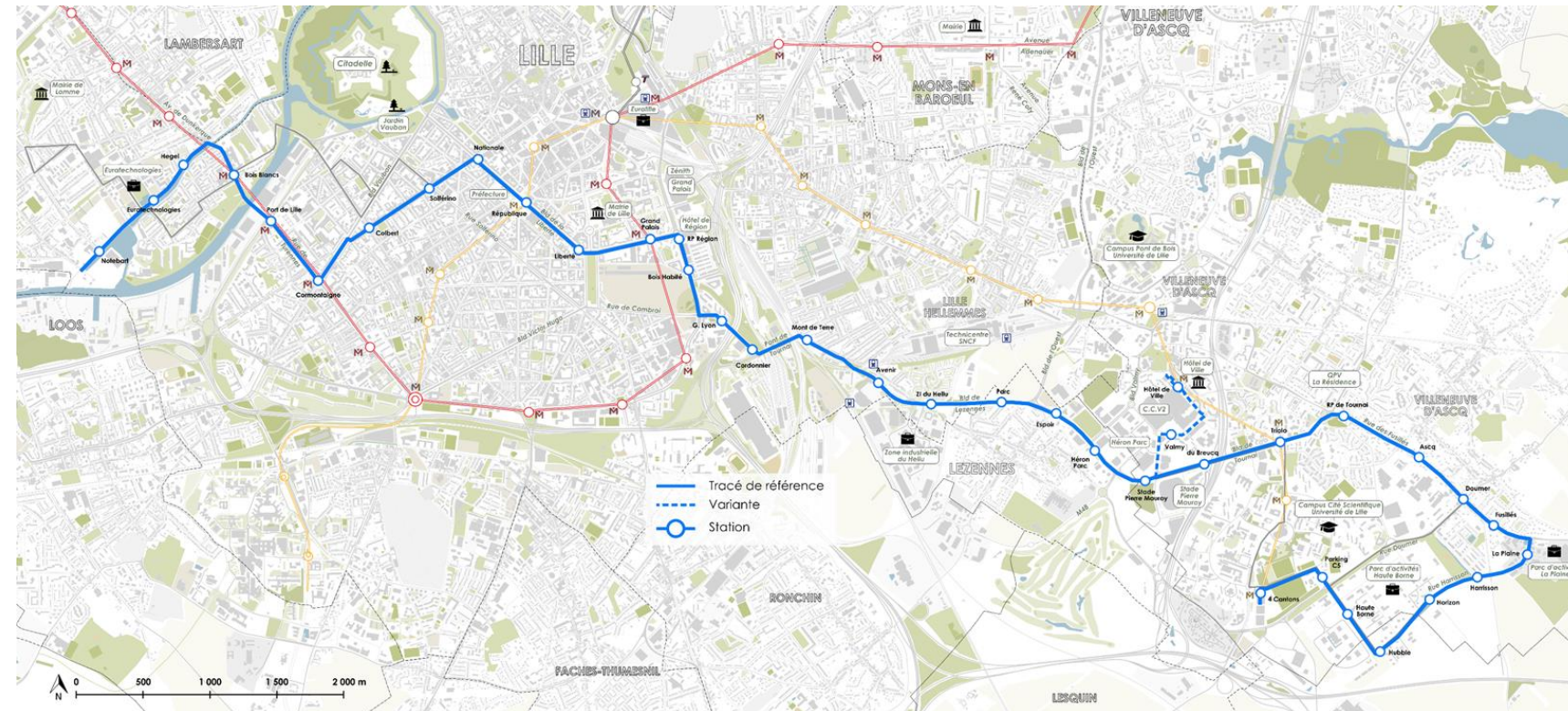
Secteur Sud

- Un soutien à la desserte de la **ZI de Seclin** mais pas de consensus entre les variantes de dessertes de Seclin.



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

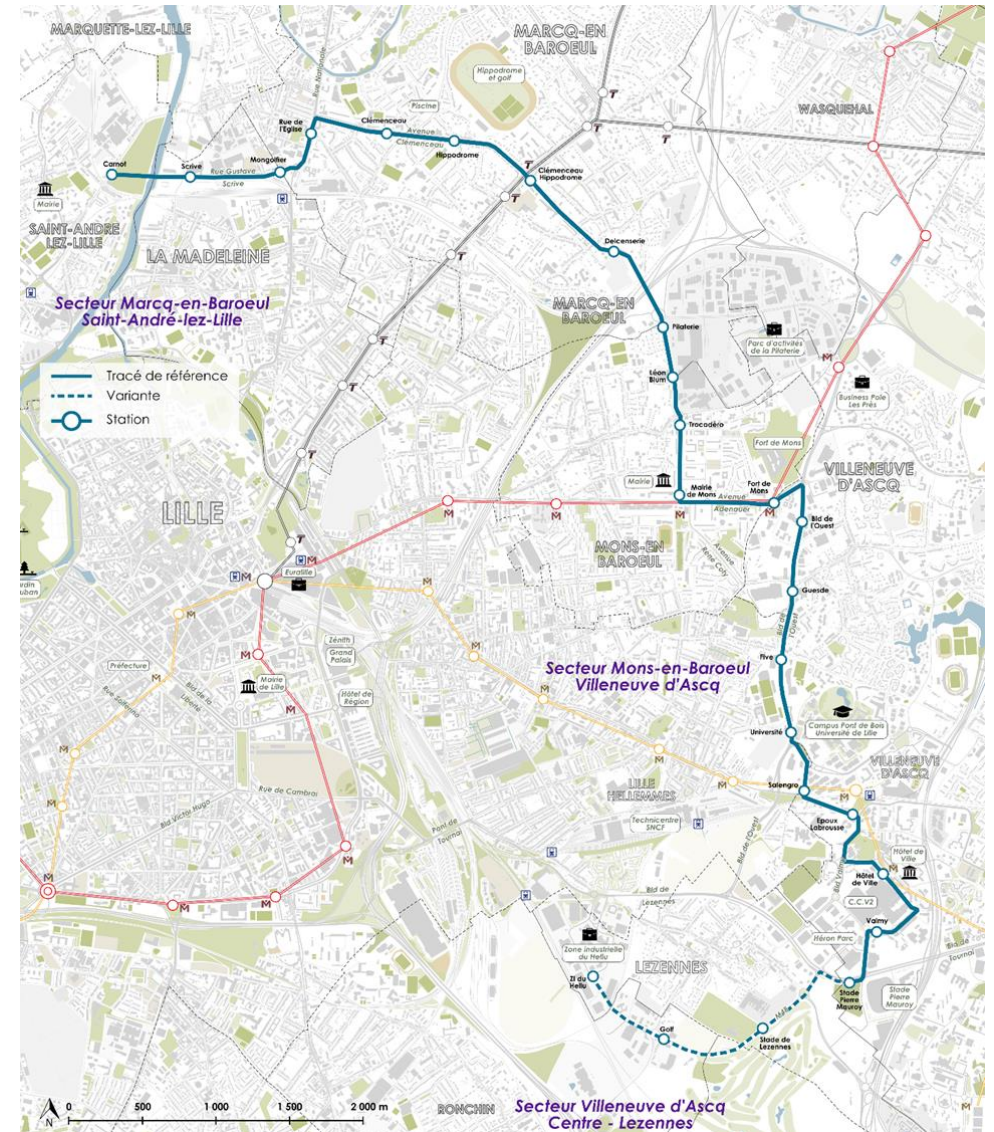
- **Consensus** sur le tracé de référence.
- Un grand intérêt de renforcer le pôle de Villeneuve-d'Ascq.
- Intérêt pour prolongement côté Lomme.
- Point d'attention sur le **Pont de Tournai**.
- Questions sur le **partage** de l'espace de la voirie.



BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE

VILLENEUVE D'ASCQ – MARCQ-EN-BARŒUL

- **Consensus** sur le tracé de référence.
- Plébiscite sur le prolongement à la **zone du Hellu**.
- Questions sur le **partage** de l'espace de la voirie.



ECLAIRAGE SUR TROIS SUJETS PARTICULIERS

- Historique du Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT)
- Complémentarité avec le réseau ferroviaire
- Desserte de Lille



RETOUR SUR LE SCHÉMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Quel réseau de transports collectifs structurants pour la MEL en 2035 ?

- Le contexte : Assises de l'accessibilité et des mobilités en 2016 et 2018, lancement de la révision du PDU (PDM)...
- **Un diagnostic** sur la mobilité du territoire et en lien avec les territoires voisins
 - analyse du territoire et des projets de développement → dynamiques urbaines
 - analyse des mobilités et du réseau de transports collectifs structurants existant
- **Des propositions** formulées à partir du diagnostic et des enjeux, puis « calibrées » en fonction...
 - des **dynamiques territoriales** (y compris QPV et projets 2015>2035 : +100'000 habitants et +80'000 emplois)
 - de l'intérêt du projet pour **rendre plus efficient le réseau de transports collectifs**
 - des **intensités desservies** (habitants et/ou emplois 2035) qui génèrent des flux
 - des premiers éléments de faisabilité
- **Un groupe de travail et des contributions de l'ensemble des groupes politiques de la MEL alimentant les débats**





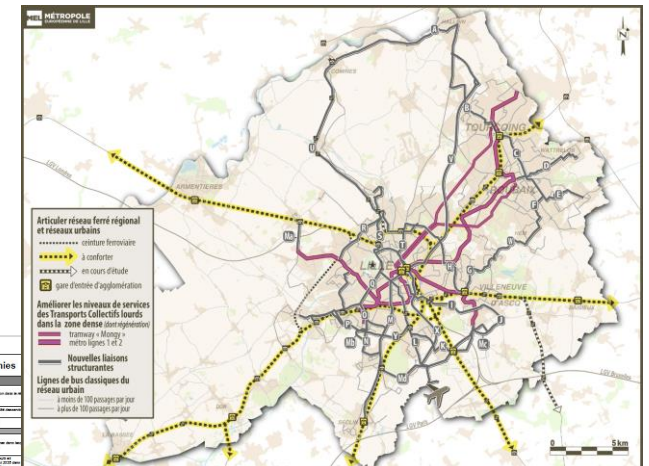
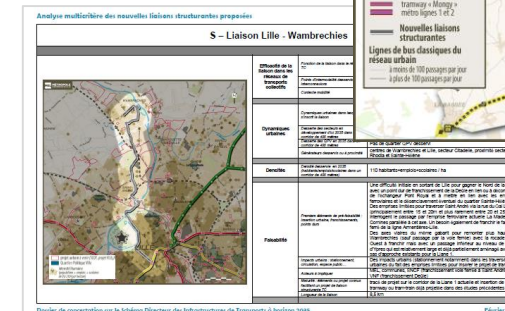
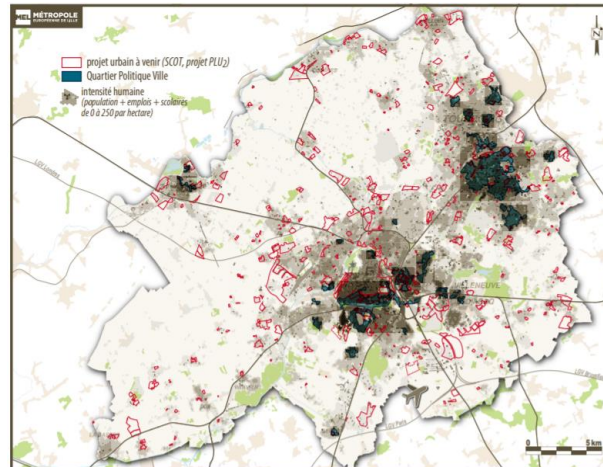
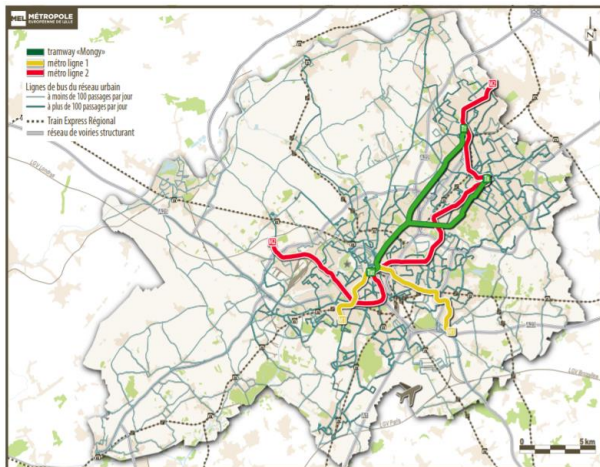
ELABORATION DU SCHÉMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Diagnostic, analyse, élaboration

- Une métropole dynamique
d'ici 2035 +100 000 habitants + 80 000 emplois
- Une mobilité intense,
- Un réseau de transport dense, mais des marges
de progression importantes

29 propositions soumises au débat et documentées

Les nouvelles liaisons structurantes
proposées dans le cadre du SDIT



CONCERTATION DU SCHÉMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Objet de la concertation :

Le projet de SDIT, réseaux de transports en commun structurants à l'échelle métropolitaine et intercommunale : grands principes et nouvelles liaisons

Quand :

Début 2019, une large concertation auprès :

- Du grand public, acteurs économiques, acteurs associatifs, conseil de développement, Eurométropole et territoires limitrophes...
- Des communes
- Auditions par le comité de pilotage : Autorités Organisatrices des Mobilités (Région, Etat), opérateurs de transports (Ilévia, SNCF Réseau), CCI, Conseil de développement

Combien :

8000 connexions internet sur les 2 mois de concertation

859 contributions d'internautes

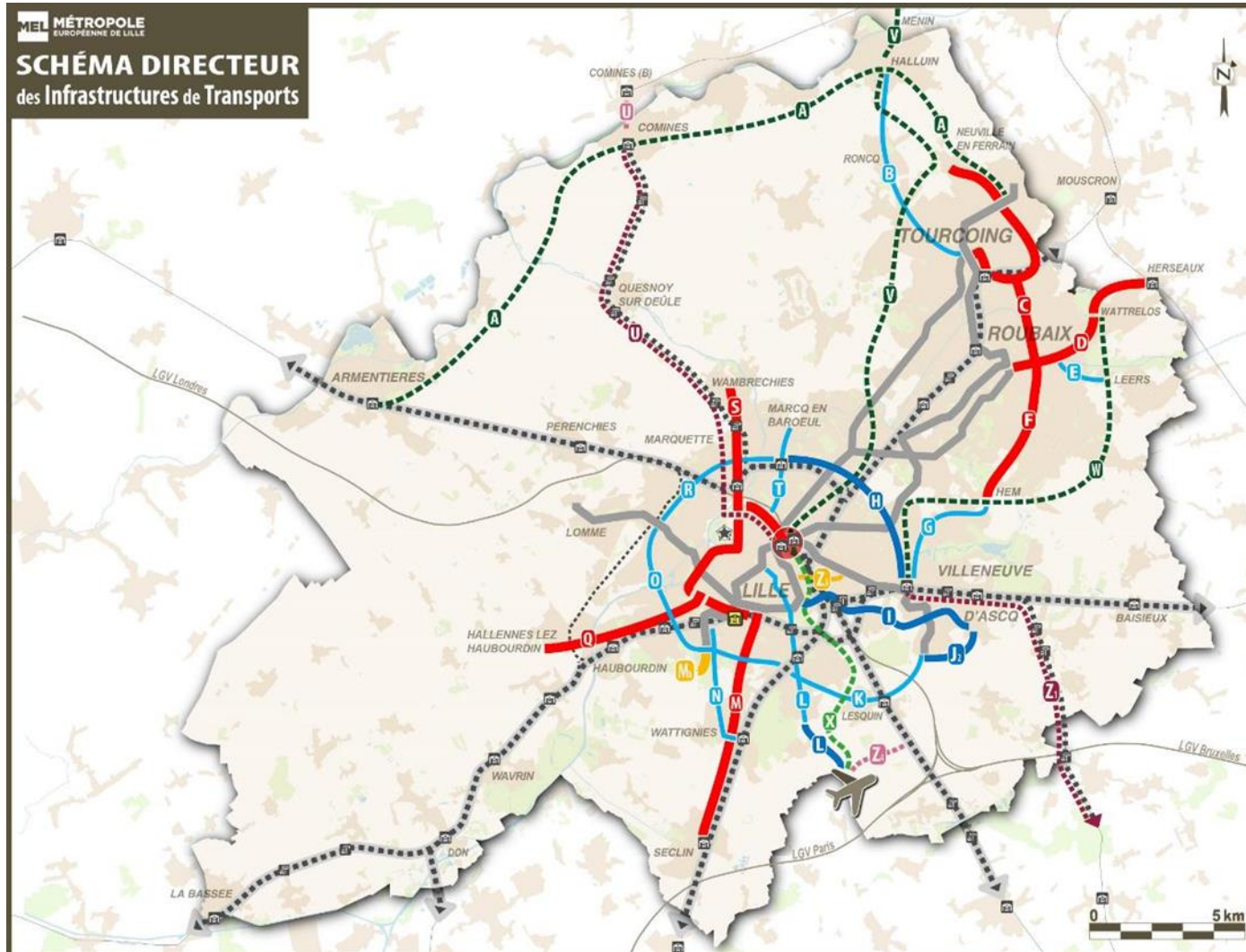
Dossier de concertation sur le
SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS
à horizon **2035**

Quel réseau de transports collectifs structurants à horizon 2035 pour la Métropole Européenne de Lille ?

**DÉCIDONS
ENSEMBLE**
DES TRANSPORTS
COLLECTIFS DE DEMAIN
participation.lillemetropole.fr



SCHÉMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT VOTÉ EN JUIN 2019



Principes actés en deux volets sur les grandes infrastructures de transports collectifs en lien avec le territoire métropolitain :

1/ Le réseau ferré État et régional :
un réseau à valoriser au profit des transports collectifs, un niveau de service à renforcer et à articuler avec les réseaux métropolitains

2/ De nouvelles liaisons en transports collectifs structurants à développer dans une vision hiérarchisée.

27 liaisons :

- Tramway
- BHNS
- Prolongement de métro
- Transport par câble
- Liane optimisée
- Liaison express
- Liaison rapide en site propre

DEVENIR DE LA LIGNE FERROVIAIRE LILLE – COMINES

La ligne Lille – Comines relève de la Région au titre de sa compétence ferroviaire.

Dans le SDIT : **Liaison U**

- Une liaison rapide en site propre
- Études en lien avec la Région
- A construire en complémentarité avec la ligne Lille-Wambrechies identifiée en mode lourd sur la partie Sud la plus dense de l'itinéraire

En 2018-2019 deux scénarios ont été approfondis :

- **Tramway** : infrastructure à reprendre totalement (voie et électrification), mise en œuvre coûteuse, desserte en frange de l'urbanisation sur le parcours (13 700 habitants desservis sur Comines et Quesnoy pour 21800 habitants en 2030).
- **Bus** : permet une desserte au plus près des centres urbains, peut bénéficier d'aménagements pour sa priorisation, voire reprendre une partie du tracé ferroviaire, pour améliorer sa performance.

La solution Bus reste la plus adaptée au potentiel de fréquentation

Pour poursuivre :

- **Projet à définir avec la Région**
- **Organisation et financement à préciser**



LE SERVICE EXPRESS MÉTROPOLITAIN DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE DE LILLE

Construire ensemble les futures mobilités

Présentation par SNCF RESEAU – Direction territoriale Hauts-de-France

CONCERTATION PREALABLE – NOUVELLES LIGNES DE TRANSPORT DE LA
METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE

REUNION DE CLOTURE DU 5 AVRIL 2021

SEM / ETOILE FERROVIAIRE DE LILLE

LE CONTEXTE

- Le SDIT de la Métropole Européenne de Lille, adopté en juin 2019, vise, en sus du développement d'un vaste programme de développement des Transports en Communs Urbains, une plus grande utilisation du transport ferroviaire dans les déplacements du quotidien ;
- Mai 2019 : Commande ministérielle visant à l'établissement par SNCF Réseau d'un Schéma Directeur National des Services Express Métropolitains (SDN SEM) ;
- Décembre 2019 : La LOM affiche un objectif de doublement de la part modale du fer dans les grandes étoiles ferroviaires ;
- Février 2020 : Engagement par anticipation et sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau des études d'opportunité de déploiement des SEM sur l'étoile ferroviaire de Lille ;
- Avril 2020 : : L'étoile ferroviaire de Lille est inscrite dans la liste des 10 « *métropoles à fort potentiel de développement* » du SDN SEM remis par SNCF Réseau à l'Etat.

SEM / ETOILE FERROVIAIRE DE LILLE

LES ETUDES D'OPPORTUNITE DE 2020 / 2021

- Une démarche d'études associant 4 partenaires : l'Etat, la Région Hauts-de-France, la Métropole Européenne de Lille et SNCF Réseau ;
- Une démarche d'études menée en « *mode projet* » ;
- Après études, le Comité de Pilotage du 17 septembre 2021 a validé :
 - Une ambition de service pour les services régionaux de voyageurs à l'horizon 2040 ;
 - À laquelle est associé un pré-programme d'investissements capacitaires qui intègre le Réseau Express Hauts-de-France, ex Réseau Express Grand Lille, qui a fait l'objet d'un débat public au printemps 2015 sous la maîtrise d'ouvrage de la Région Hauts-de-France.

SEM / ETOILE FERROVIAIRE DE LILLE

LE PERIMETRE : UNE ETOILE FERROVIAIRE AU CŒUR D'ESPACES DENSEMENT PEUPLES

Quelques rappels :

Région Hauts-de-France : 6 millions d'habitants ;

Nord-Pas-de-Calais : 4 millions d'habitants ;

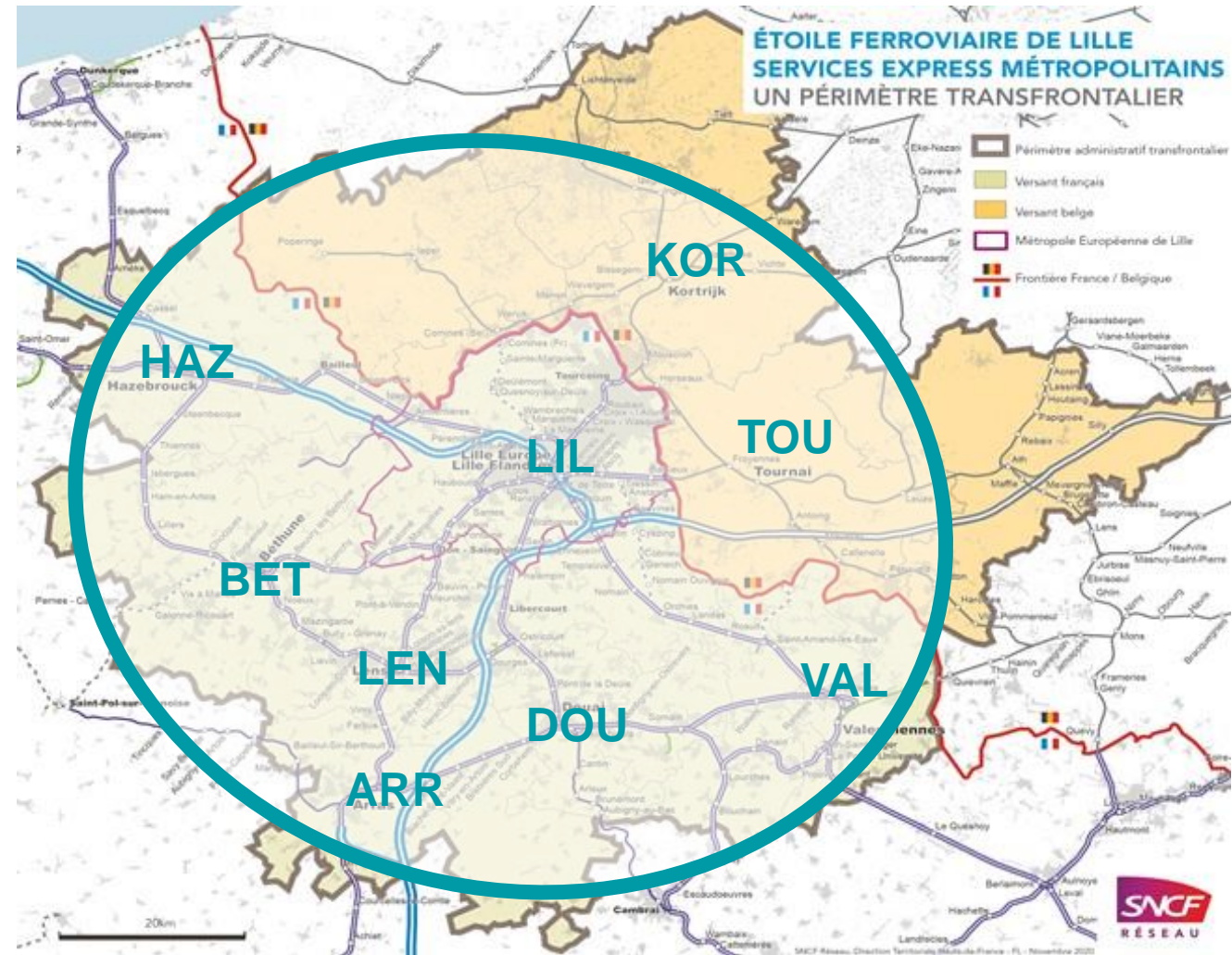
Département du Nord : 2,6 millions d'habitants ;

MEL : 1,2 million d'habitants ;

Eurométropole L.K.T. : 2,2 millions d'habitants ;

Périmètre de l'étoile : 3,8 millions d'habitants dont :

- Versant français : 2,8 millions d'habitants ;
- Versant belge : 1 million d'habitants.

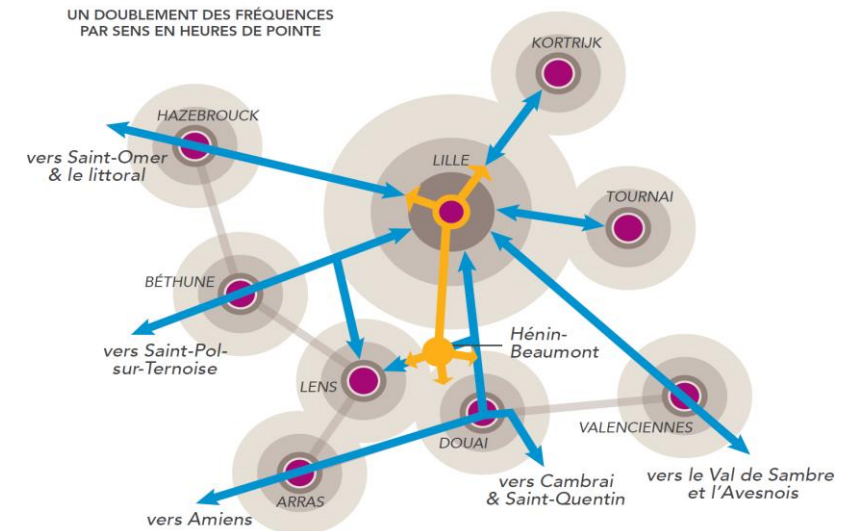


UN PERIMETRE TRANSFRONTALIER

SEM / ETOILE FERROVIAIRE DE LILLE

L' AMBITION 2040

- Une desserte utilisant les haltes & points d'arrêt existants et la création de 5 nouvelles gares dont une gare souterraine à Lille Flandres ;
- Un projet REHF dédié aux missions rapides (sillons de maillage régional) permettant une forte densification des missions omnibus sur les lignes classiques Douai / Lens <> Lille ;
- Un doublement des fréquences en heures de pointe (desserte au ¼ d'heure) intéressant à la fois les missions rapides des branches de l'étoile et les missions omnibus (dessertes périurbaines) ;
- Des diamétralisations utilisant notamment les possibilités offertes par la nouvelle gare souterraine de Lille Flandres du projet REHF ;
- Une prise en compte des besoins du fret ferroviaire en heures de pointe.



SEM / ETOILE FERROVIAIRE DE LILLE

En résumé

- **Un projet partenarial : Etat, Région Hauts-de-France, MEL et SNCF Réseau ;**
 - Un projet stratégique d'envergure à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille (Lille, Eurométropole LKT, Flandre intérieure, Bassin Minier jusqu'à Arras au sud ;
 - **Un projet majeur pour un « choc d'offre ferroviaire voyageurs » sur le réseau ferré, permettant d'envisager des niveaux de service 2 fois supérieurs à terme à ceux actuellement à l'œuvre en heures de pointe ;**
 - Un projet complexe avec des infrastructures à développer ou à créer sur les 15 à 20 ans qui viennent ;
 - **Des conditions d'insertion territoriale à préciser dans les stades ultérieurs d'études dans le cadre de dispositifs de dialogue et de concertation spécifiques au projet ;**
-  **Une 1^{ère} phase d'études de faisabilité engagée en janvier 2022 pour préciser les objectifs et la faisabilité du programme.**

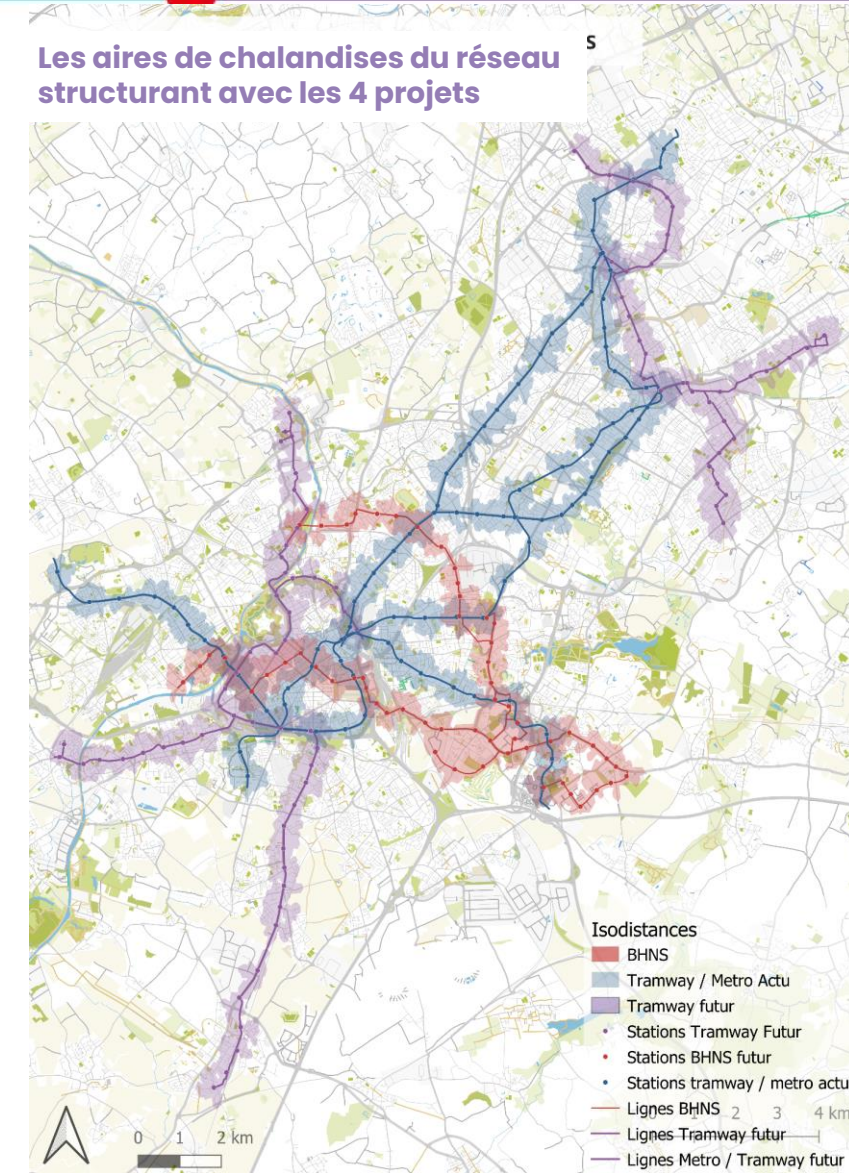
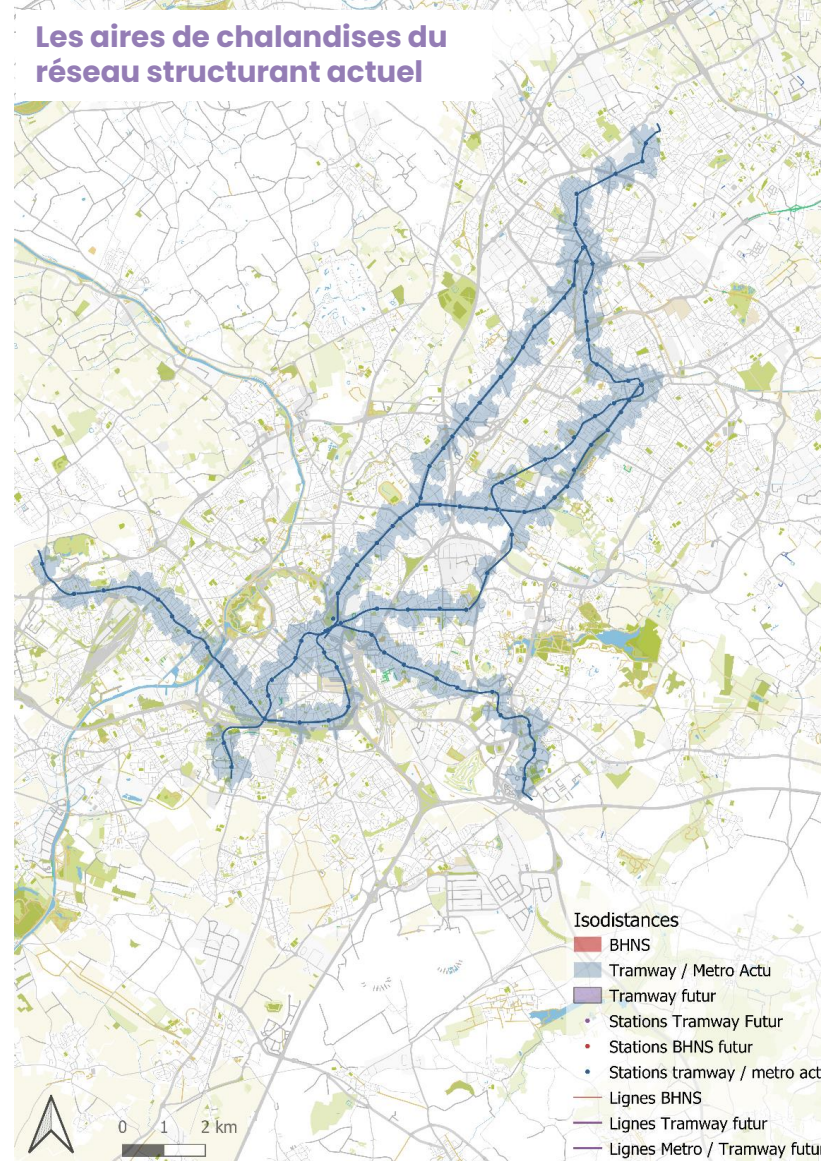
TRAMWAY SUR LILLE

UN RESEAU METROPOLITAIN

A l'échelle métropolitaine, **augmentation très importante des territoires desservis par le réseau structurant**

Multiplication des corridors, qui atteignent une **couverture quasi- complète de l'espace central métropolitain.**

Ces 2 cartes mettent clairement en évidence un **objectif métropolitain** et pas seulement une vision lilloise.



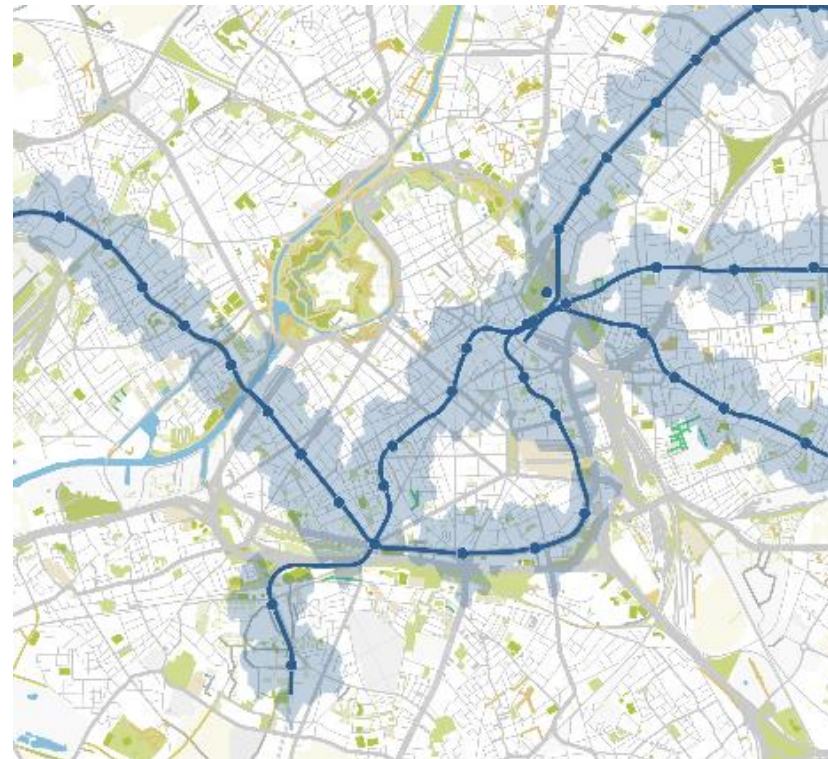
TRAMWAY SUR LILLE

UNE AMÉLIORATION DE LA DESSERTE DU CENTRE-VILLE

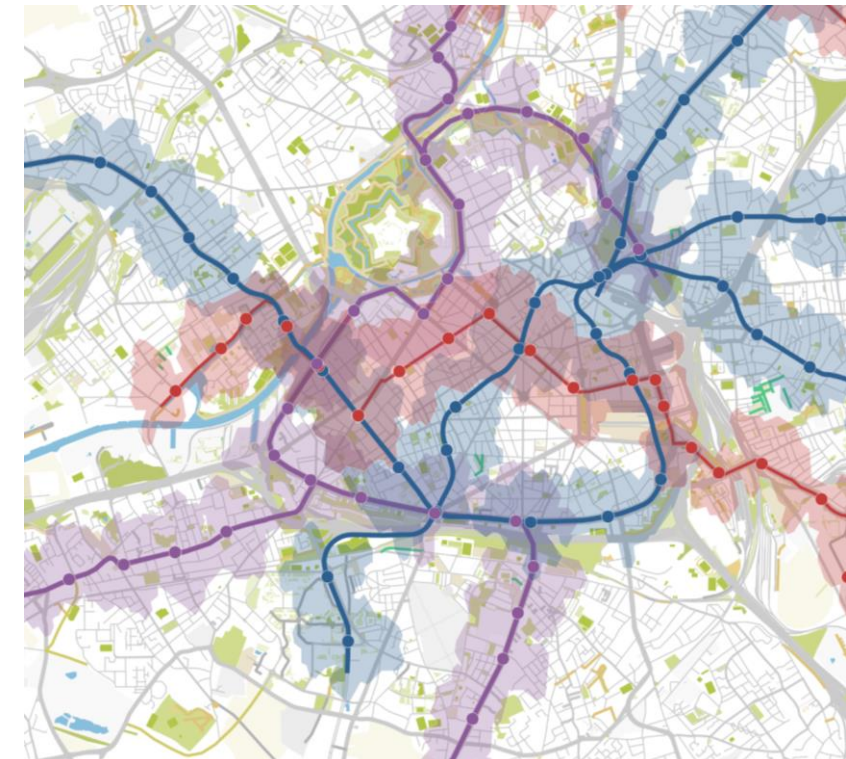
Volonté d'**étendre l'effet du Haut Niveau de Service** sur la plus grande surface possible par effet de maillage.

Couverture de l'**ouest du centre lillois** **renforcement des liens Est-Ouest** sur les **boulevards centraux**.

Effet **réseau** indispensable pour desservir une agglomération de plus d'1 million d'habitants.



Les aires de chalandises du réseau structurant actuel



Les aires de chalandises du réseau structurant avec les 4 projets

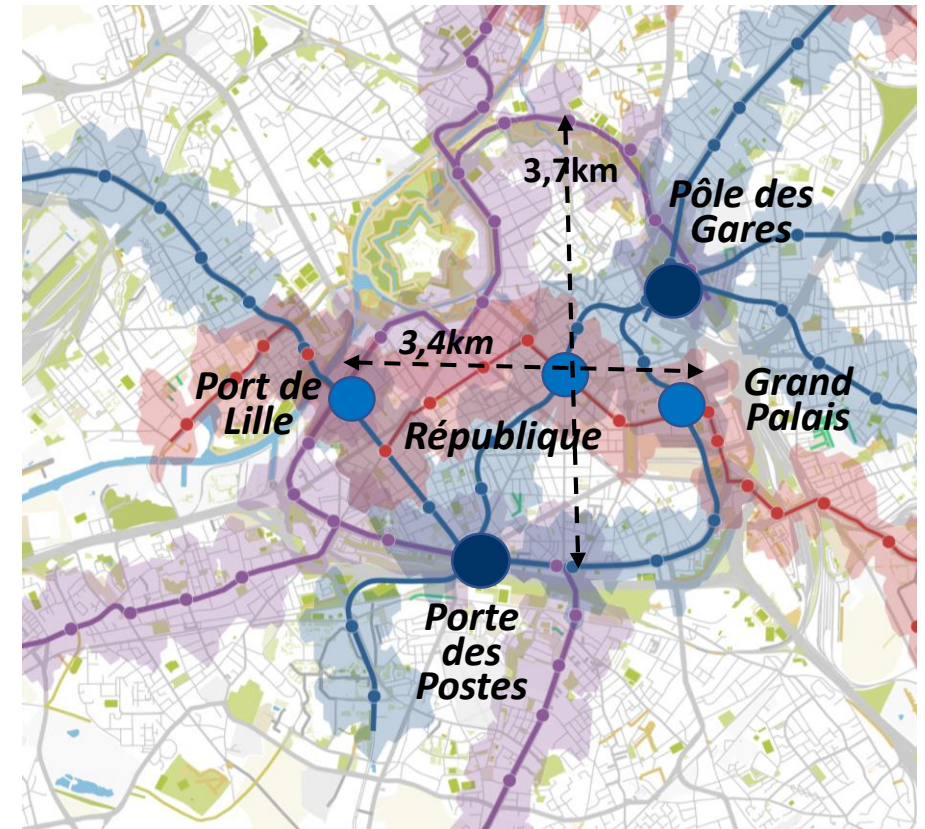
TRAMWAY SUR LILLE

UN RÉSEAU QUI S'APPUIE SUR PLUSIEURS LIEUX D'INTERMODALITÉ

2 hubs de transport, où seront présents tous les modes (train, métro, tram, bus, V'lille,..) : le pôle des Gares – la Porte des Postes.

3 pôles structurant sur l'axe Est-Ouest avec Grand Palais, République, et Port de Lille (métro – tram et/ou BHNS).

Les **interstices** sont le domaine de la desserte des bus, mais aussi le terrain de jeu le plus pertinent pour le vélo et la marche à pied.



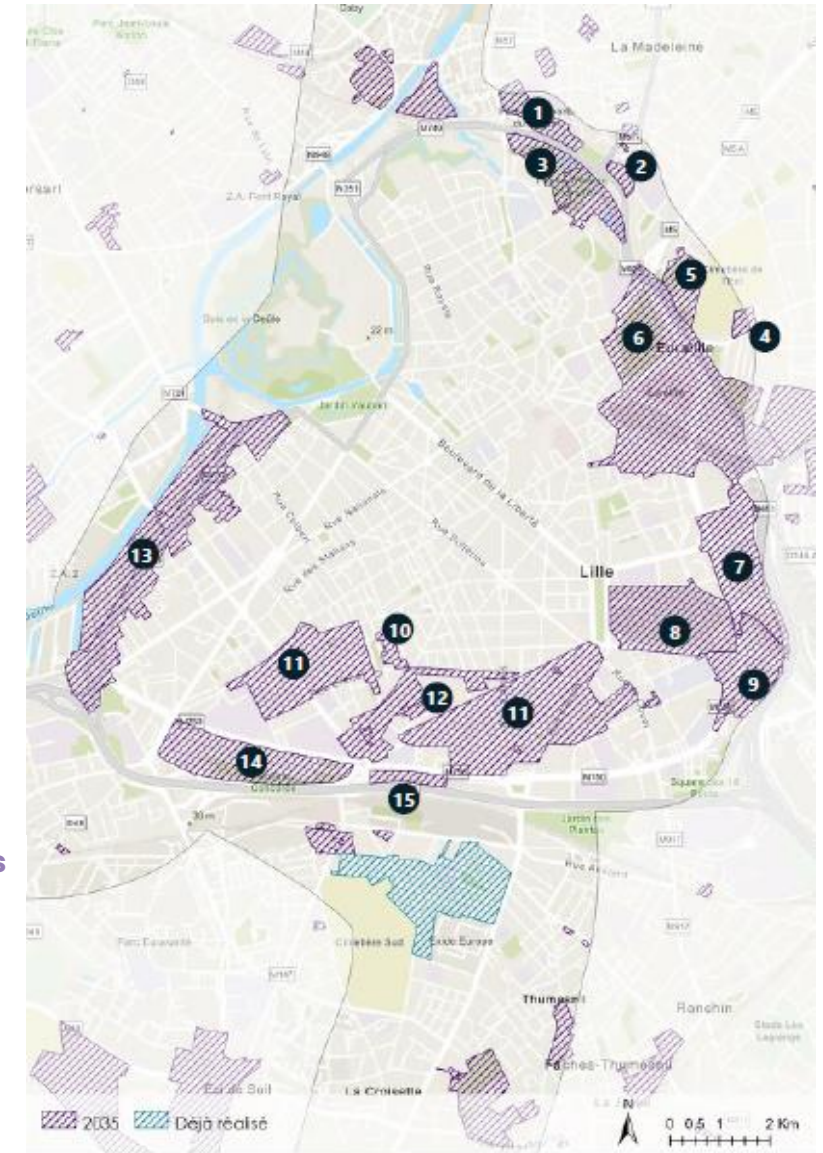
TRAMWAY SUR LILLE

UNE COHÉRENCE AVEC LE DÉVELOPPEMENT DES PROJETS URBAINS

Desserte de **nouveaux espaces de développement** et plus seulement sur quelques lieux ou places.

Accompagner les projets urbains par une véritable complémentarité du transport afin de **limiter l'usage de la voiture particulière sur les boulevards lillois**.

Les projets urbains sur le secteur lillois

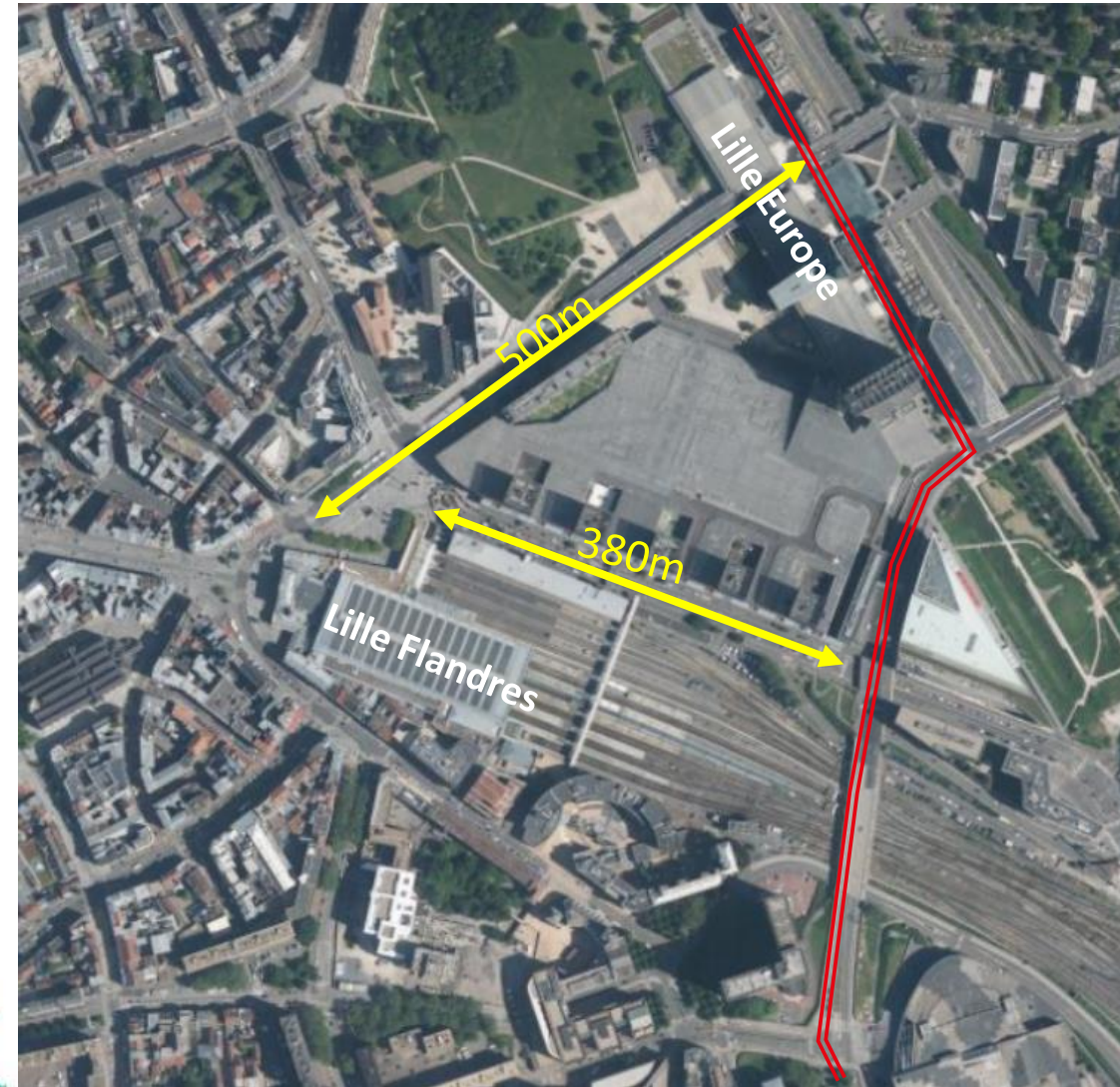
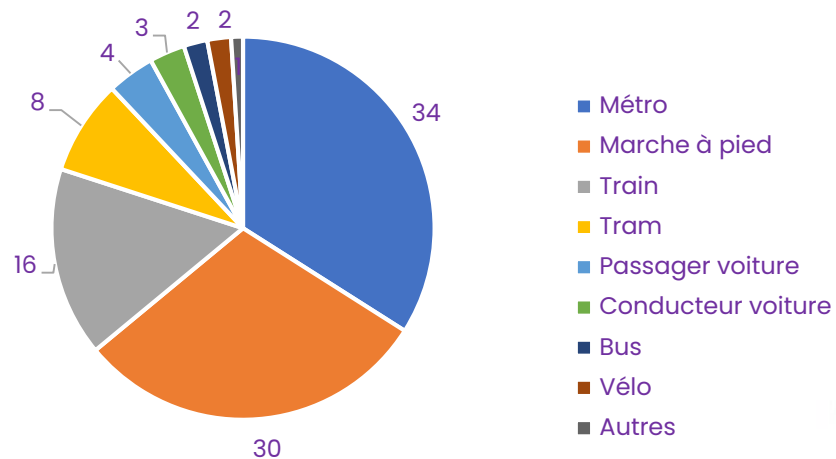


TRAMWAY SUR LILLE

SECTEUR DES GARES

- Projet Euralille 3000 : renforcement des modes actifs et décongestion de la place des Buisses.
- Itinéraire qui pourrait permettre **2 connexions à Lille Flandres**, soit à partir du Pont de Flandres, soit à partir de Lille Europe.
- 1 ligne/4 du réseau nantais passe par le gare, 2/4 pour le réseau bordelais, 4/8 pour le strasbourgeois, 3/7 pour le réseau lyonnais.

Parts modales



TRAMWAY SUR LILLE

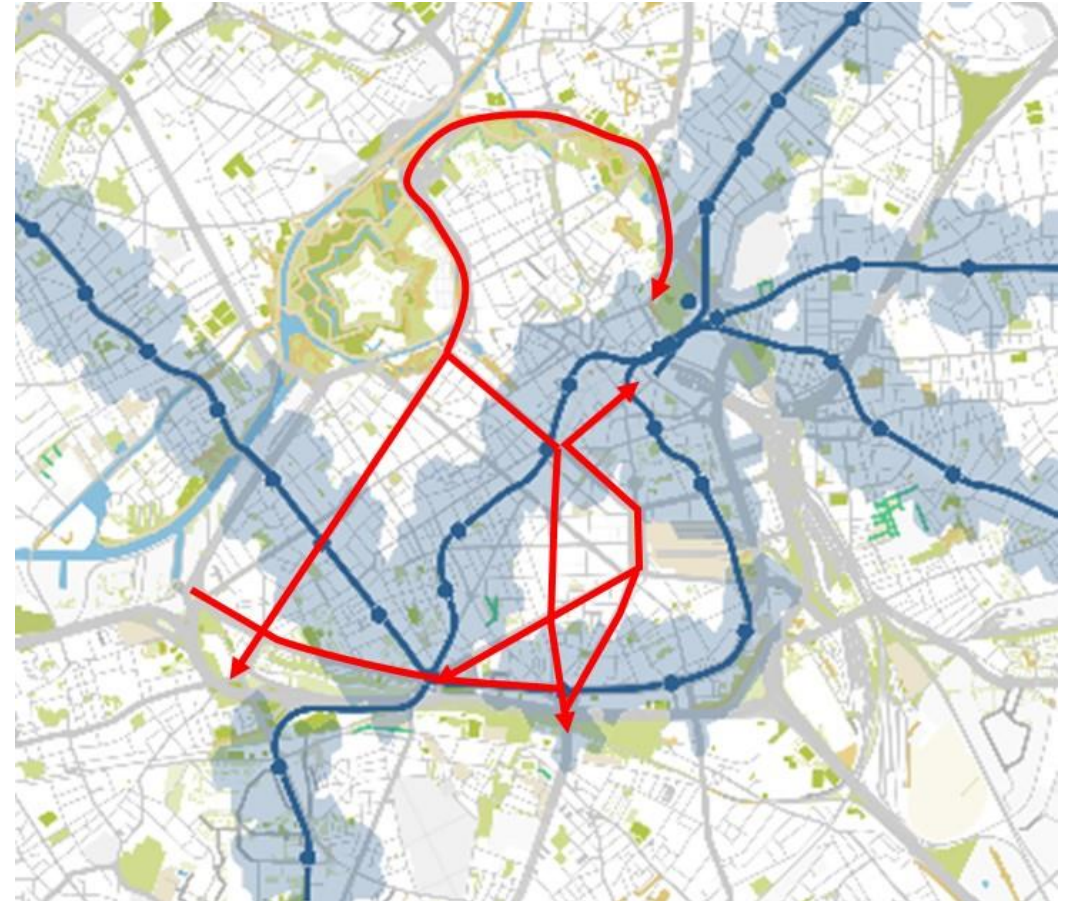
NOMBREUSES PROPOSITIONS ALTERNATIVES

15% des contributions sur le projet de tramway pôle métropolitain Lille et sa couronne sur le site de la participation proposent un ou plusieurs itinéraires alternatifs.

Les grandes différences sont :

- Une utilisation des boulevards pour le passage du tramway
- Une connexion Nord-Sud plus directe entre la Porte d'Arras et la gare Lille Flandres, une couverture de l'Est lillois
- Des terminus à la gare Lille Flandres
- Une multiplication des lignes

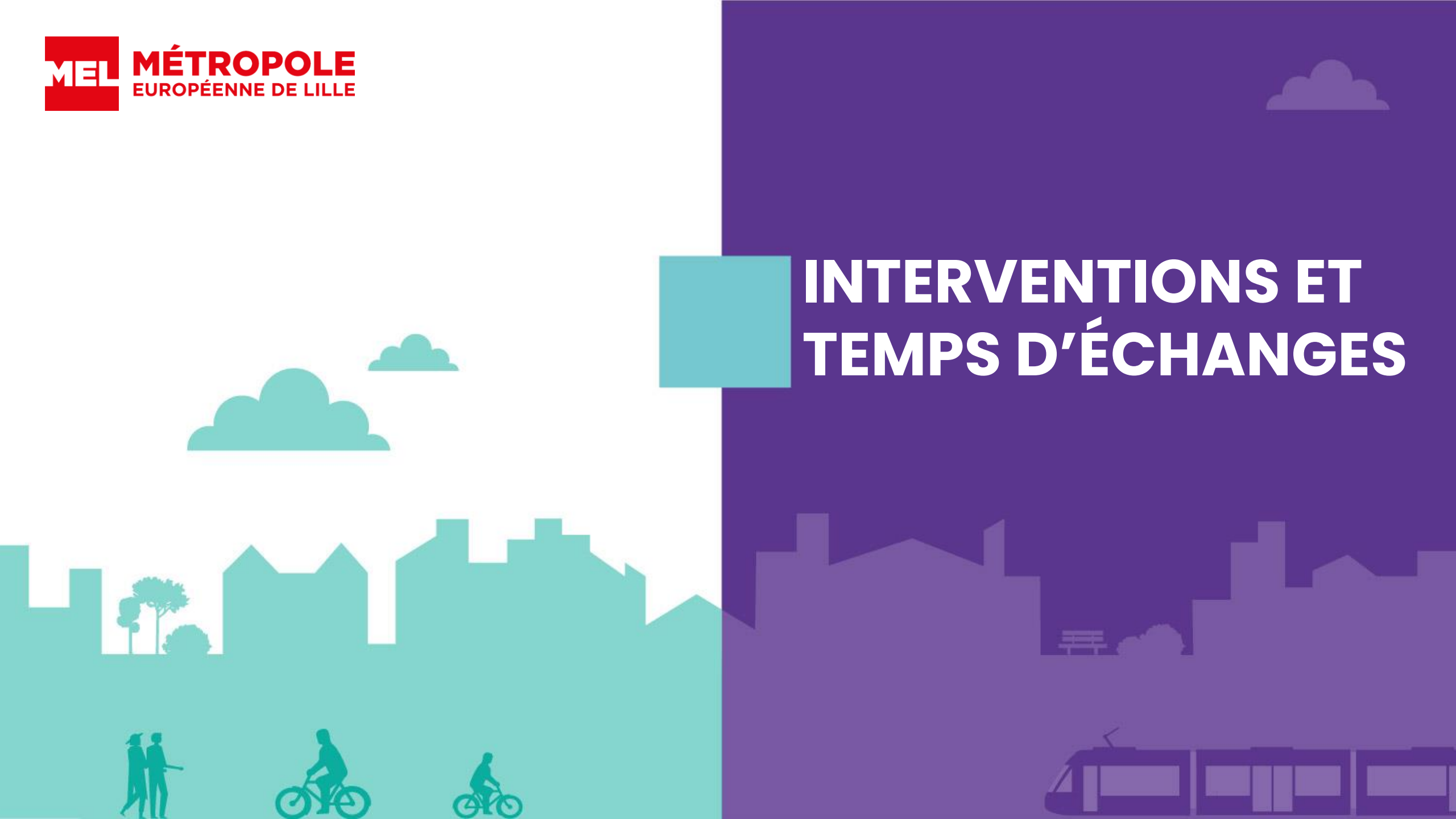
Il n'existe pas de réseau idéal (la complexité des déplacements et de leurs motifs rendent impossibles de couvrir toute la demande) ni de réseau définitif.



Principaux itinéraires alternatifs repris dans les contributions



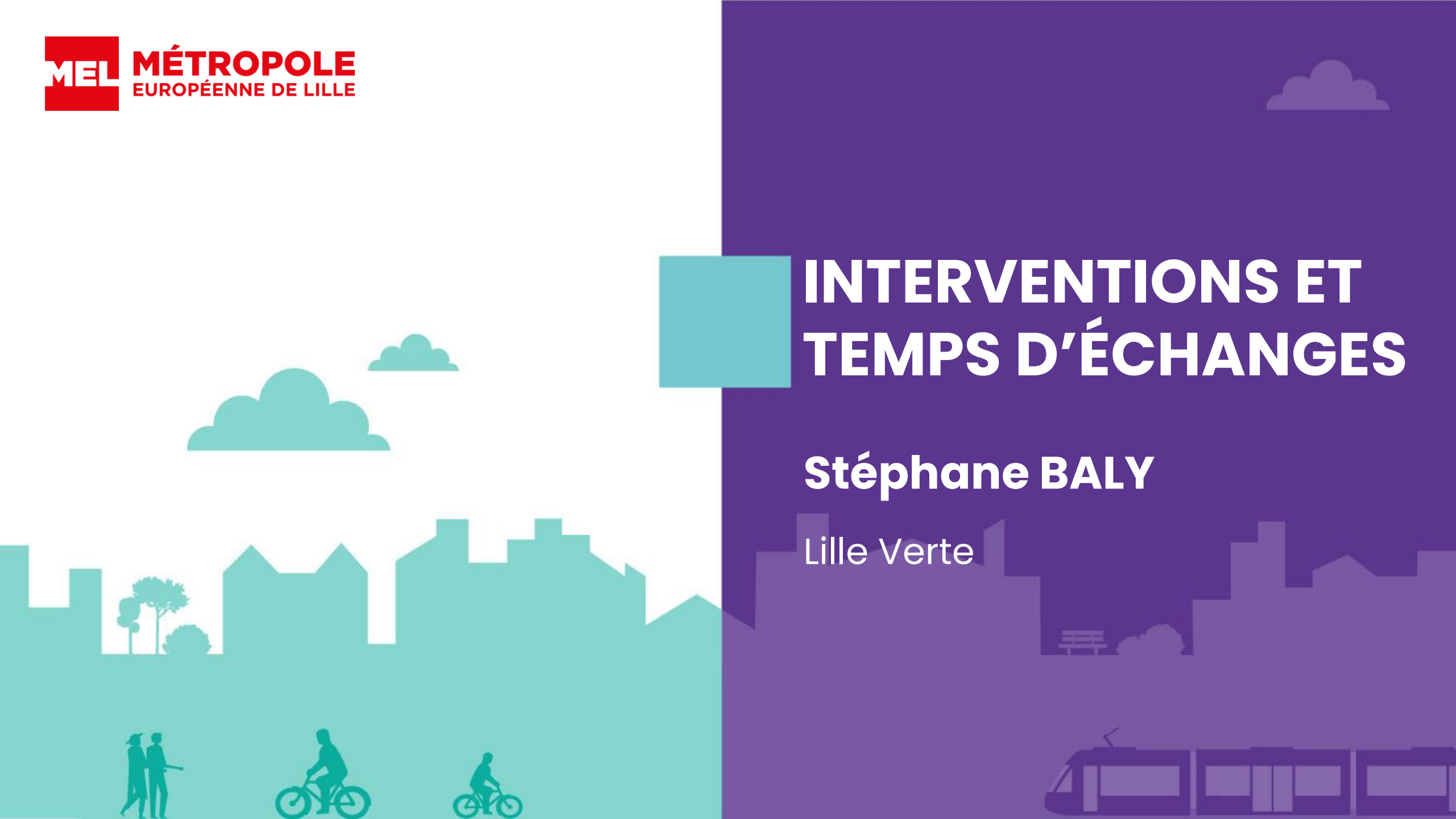
INTERVENTIONS ET TEMPS D'ÉCHANGES



INTERVENTIONS ET TEMPS D'ÉCHANGES

Stéphane BALY

Lille Verte



Des transports en commun pour toutes et tous

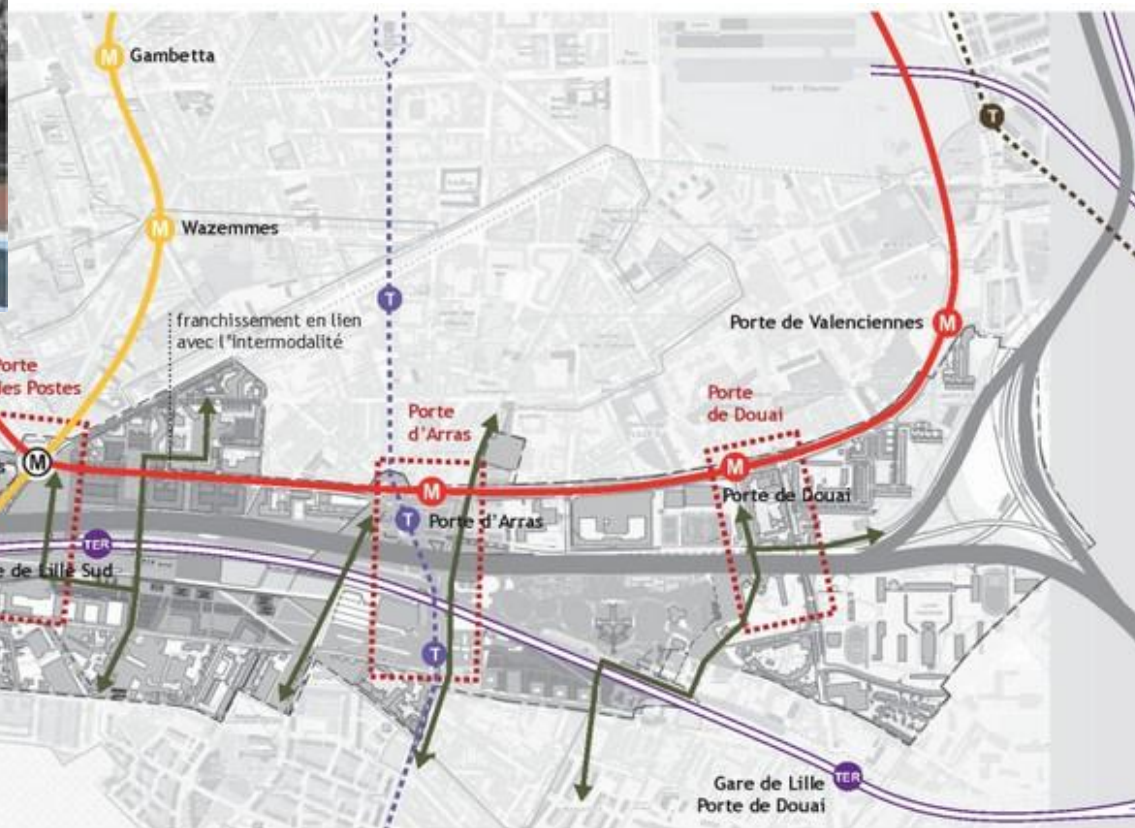
Le tramway à Lille, des propositions pour vraiment changer de mobilité



GRUPE DES ÉLU-ES ÉCOLOGISTES DE LILLE

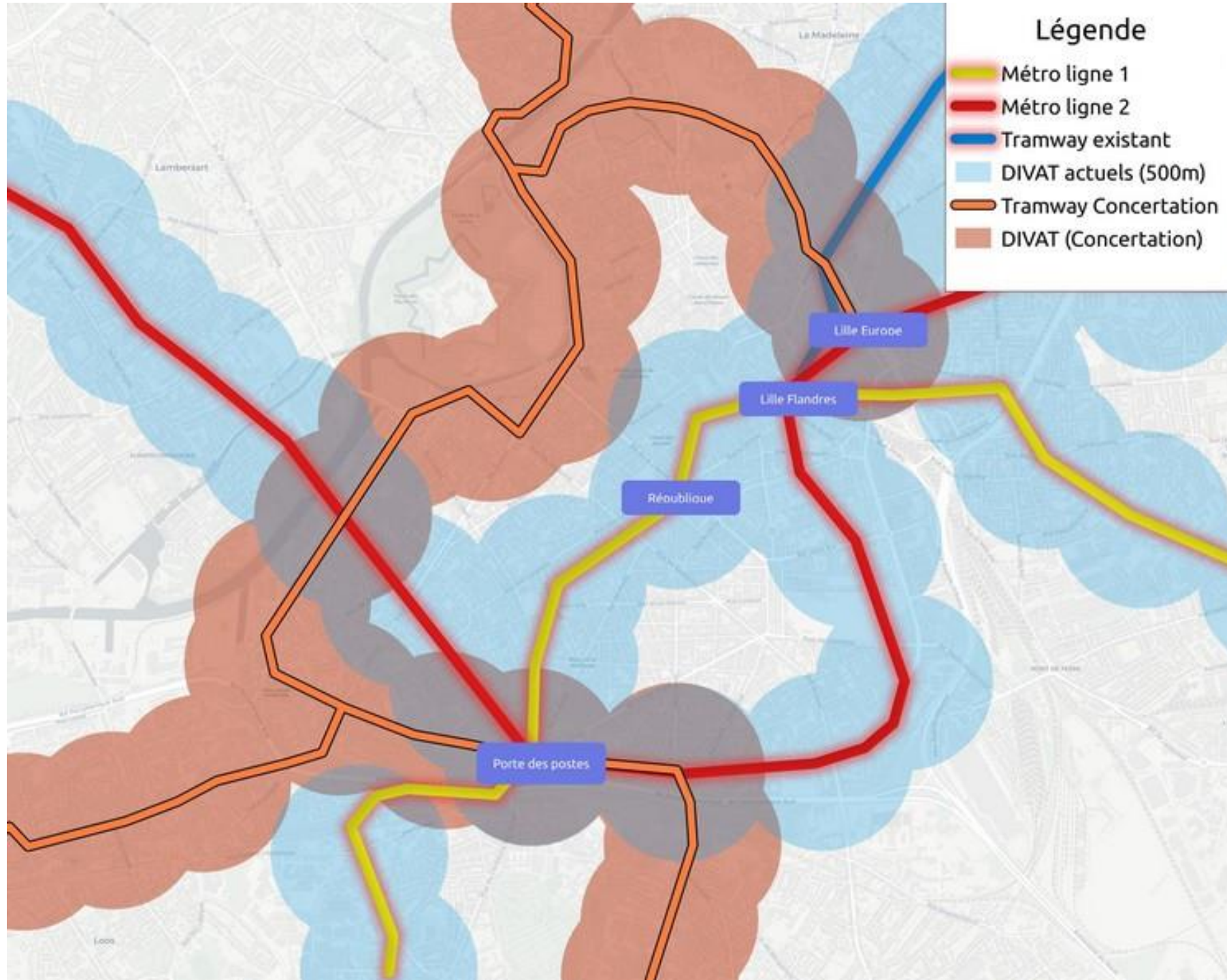
www.lilleverte.fr





Comité de pilotage du 4 juillet 2011 | Mission d'urbaniste en chef du Périphérique-Sud de Lille |

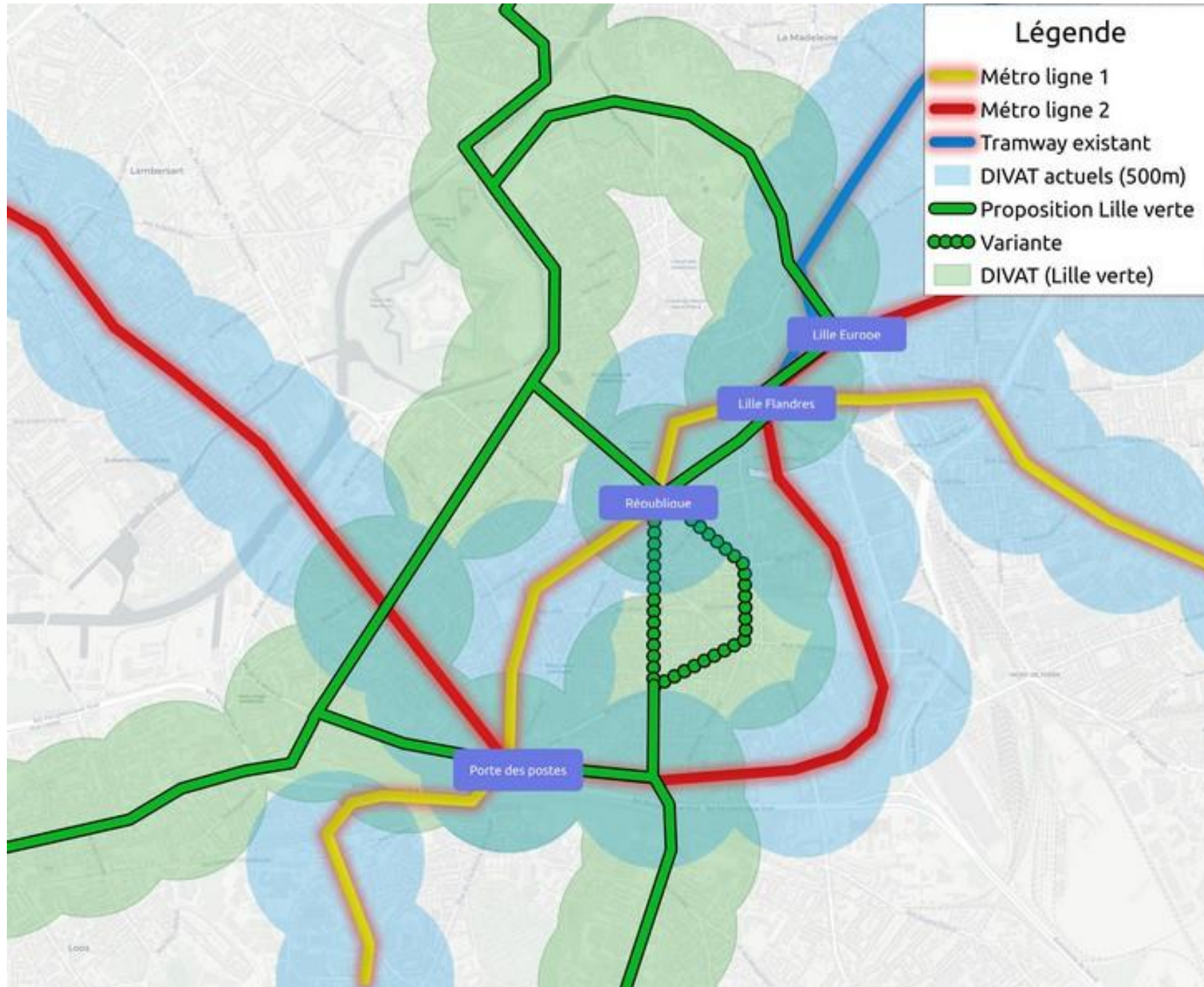
Perspective d'insertion du projet de tram train sur la rue du Molinel à Lille



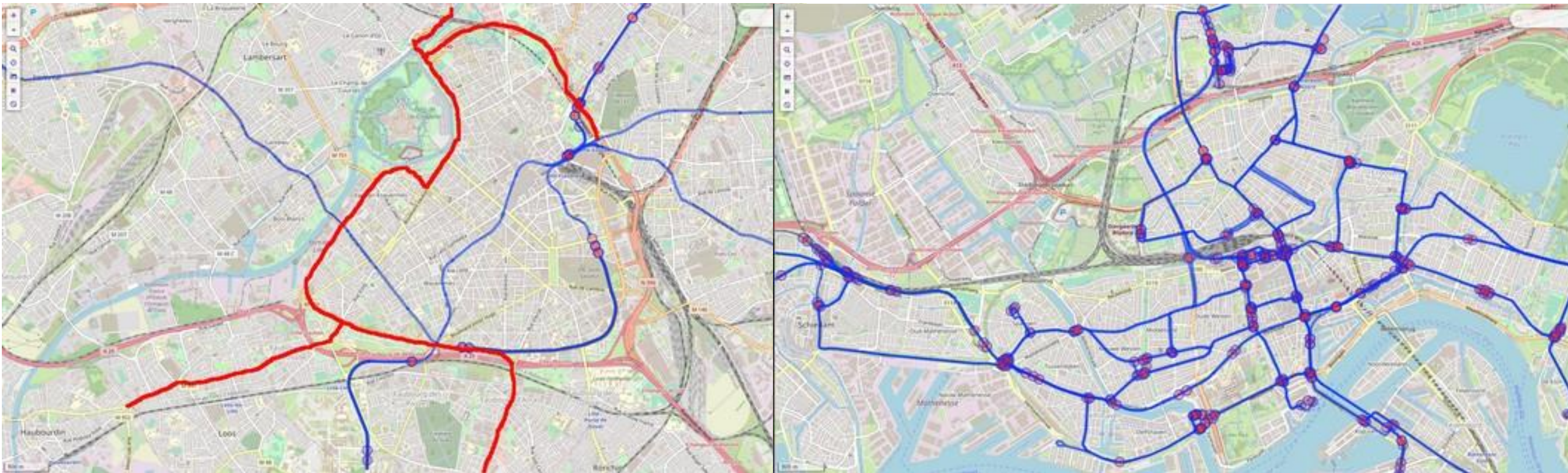
3 propositions

- ✓ Desservir les **gares Lille Flandres** et **Lille Europe**
- ✓ Desservir les **zones denses existantes et éloignées des stations de métro** (Moulins, Wazemmes)
- ✓ **Passage par le bd Vauban** plutôt que le long de la Deule





Comparaison Lille et Rotterdam



INTERVENTIONS ET TEMPS D'ÉCHANGES

Jacques RICHIR

4^{ème} adjoint
Ville de Lille

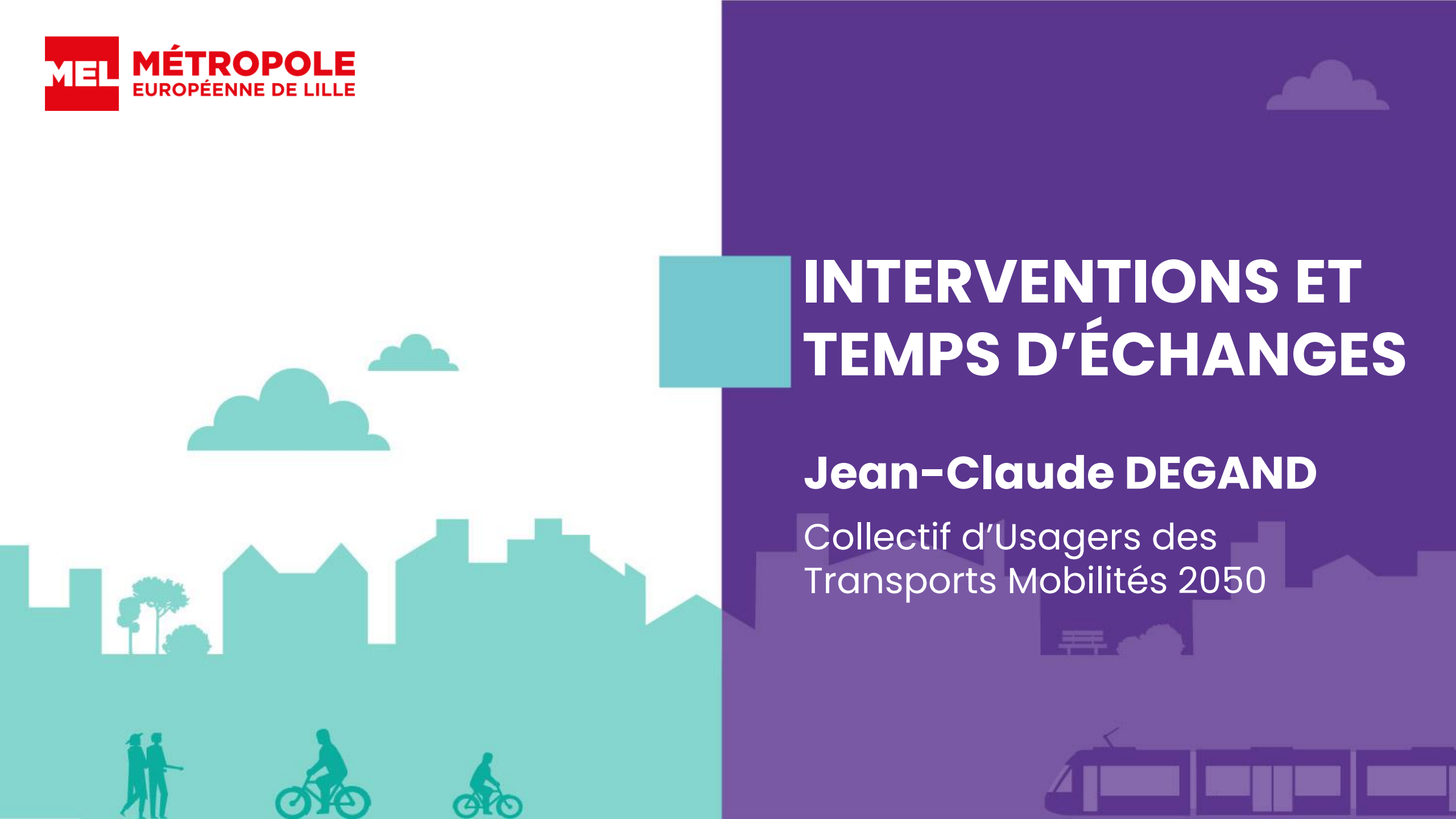




INTERVENTIONS ET TEMPS D'ÉCHANGES

Jean-Claude DEGAND

Collectif d'Usagers des
Transports Mobilités 2050





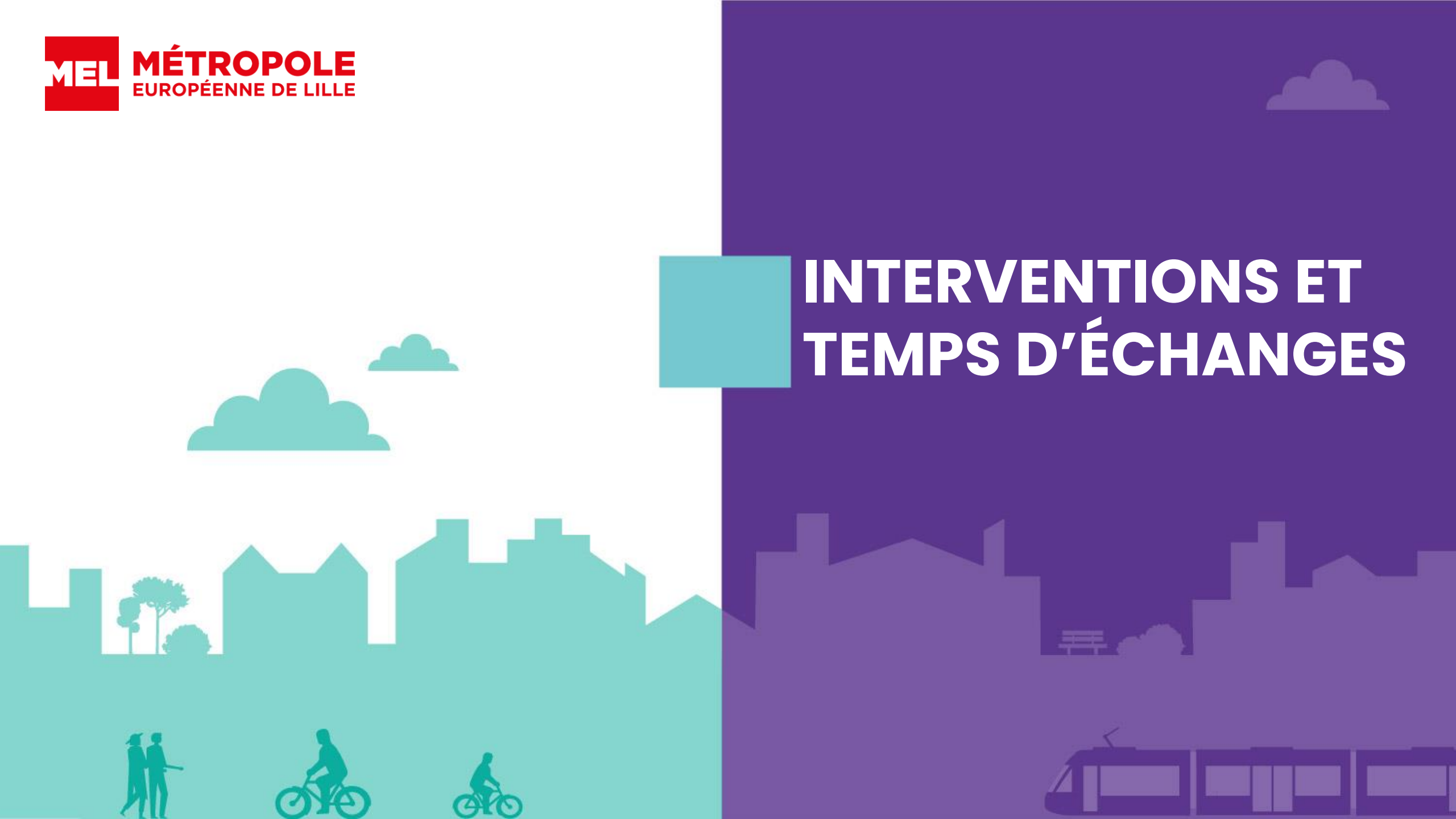
INTERVENTIONS ET TEMPS D'ÉCHANGES

Mathieu GIRAUD

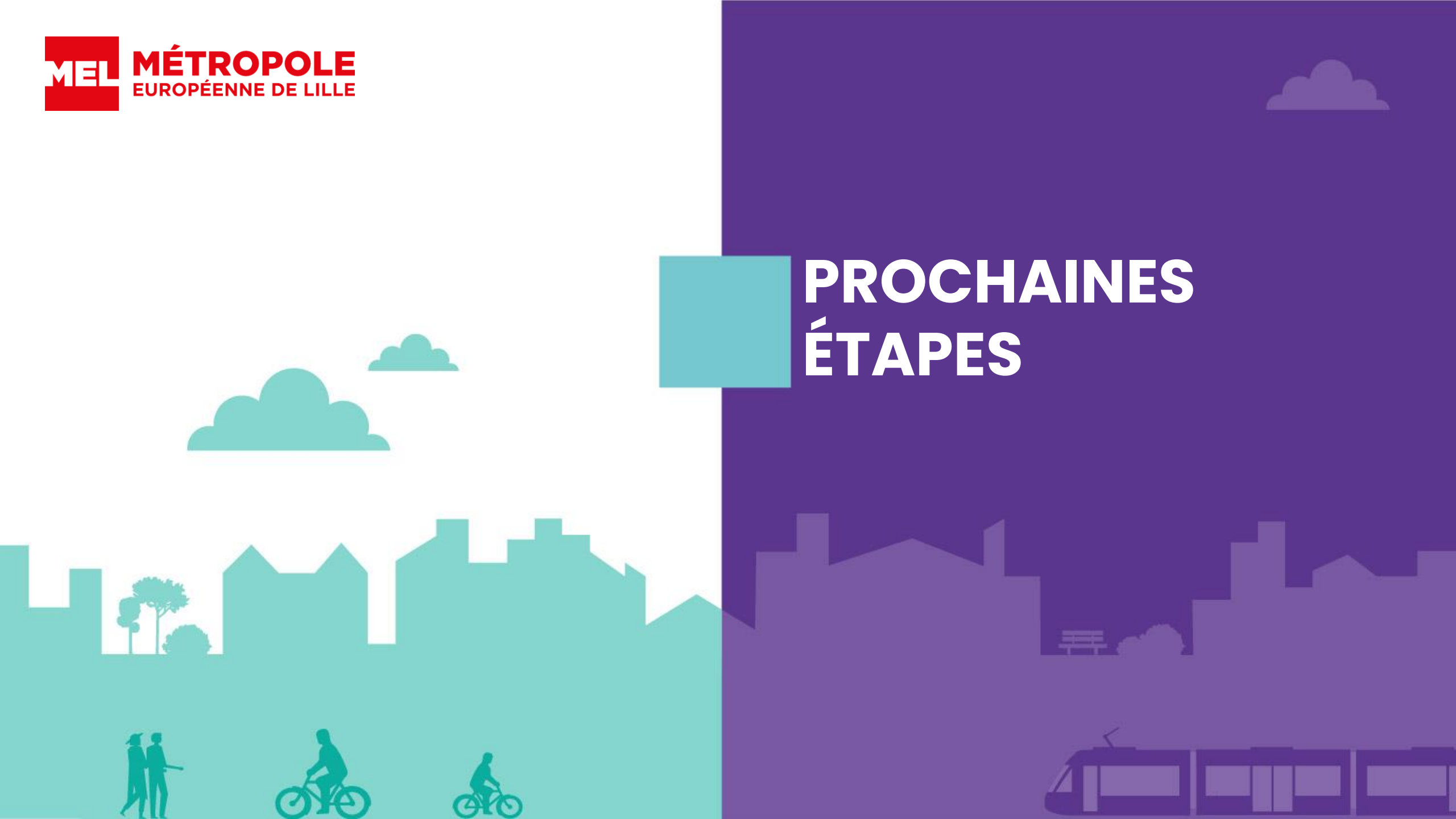
Union des Voyageurs du Nord
Fédération Nationale des
Associations d'Usagers des
Transports (UVN - FNAUT)



INTERVENTIONS ET TEMPS D'ÉCHANGES



PROCHAINES ÉTAPES



BILAN DE LA CONCERTATION

5 avril 2022
Clôture de la
concertation préalable

Clôture du dépôt de contributions et avis

5 mai 2022
Bilan des garants

Les garants donnent leur avis sur la démarche de concertation des projets de tramways à travers leur bilan. Ils peuvent interpeller la MEL et faire des recommandations.

24 juin 2022
Délibération du Conseil
Métropolitain de la Métropole
Européenne de Lille (MEL)

Bilan de la Métropole : enseignements de la concertation et modalités de poursuite des projets.



CONCERTATION CONTINUE

- **Maintenir le lien avec le public**

Mise en œuvre d'une concertation continue depuis la concertation préalable jusqu'aux futures enquêtes publiques

- **Désignation d'un garant**

Article L.121-14 du code de l'environnement : Désignation d'un garant par la CNDP pour garantir la bonne information et participation du public entre la réponse au bilan de la CNDP et l'ouverture de l'enquête publique de chaque projet

Modalités de la concertation continue

Information et communication

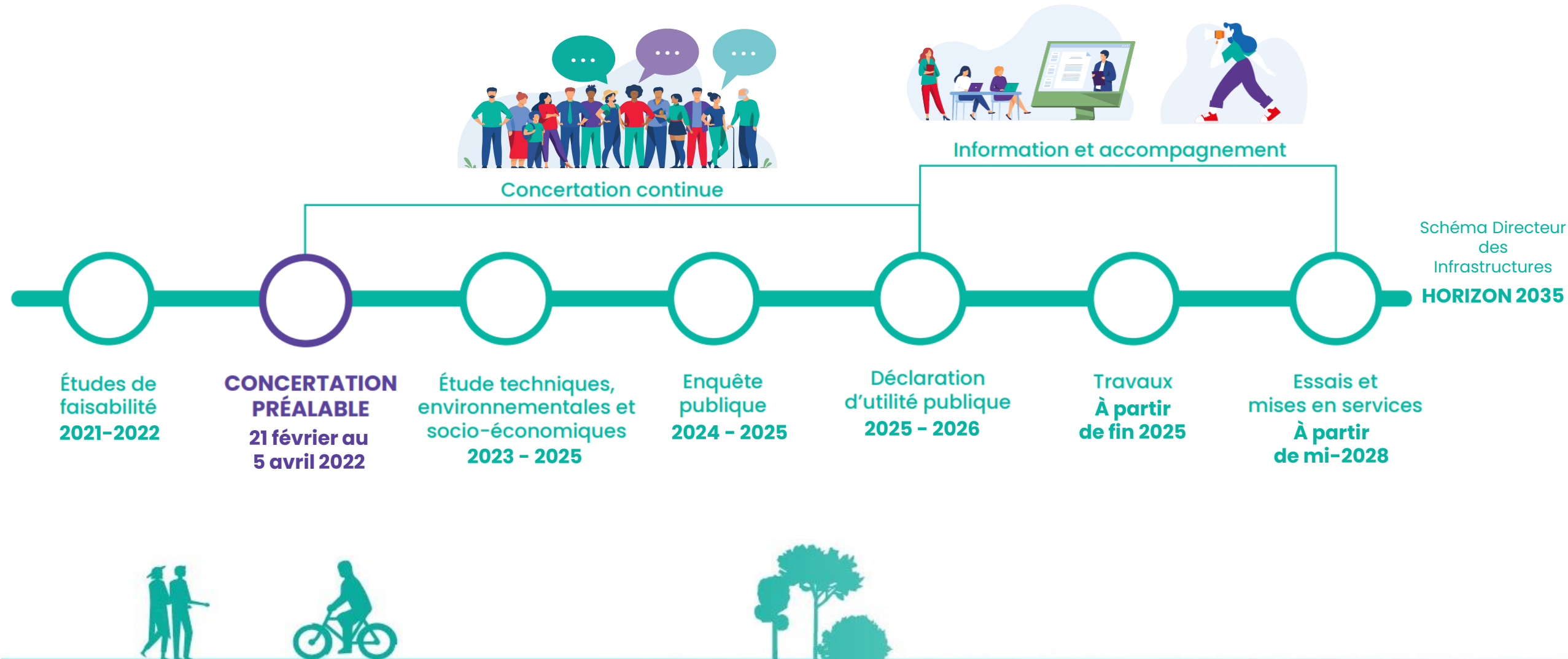
- Publication des actualités sur un site internet
- Poursuite de la communication sur le projet : magazine MEL...
- Travail sur l'identité du projet

Concertation et rencontres

- Poursuite des comités de lignes avec les communes
- Réunions publiques pour informer de l'avancée du projet
- Réunions de concertation locales sur les secteurs à enjeux
- Poursuite des rencontres avec les associations



GRANDES ÉTAPES DU PROJET

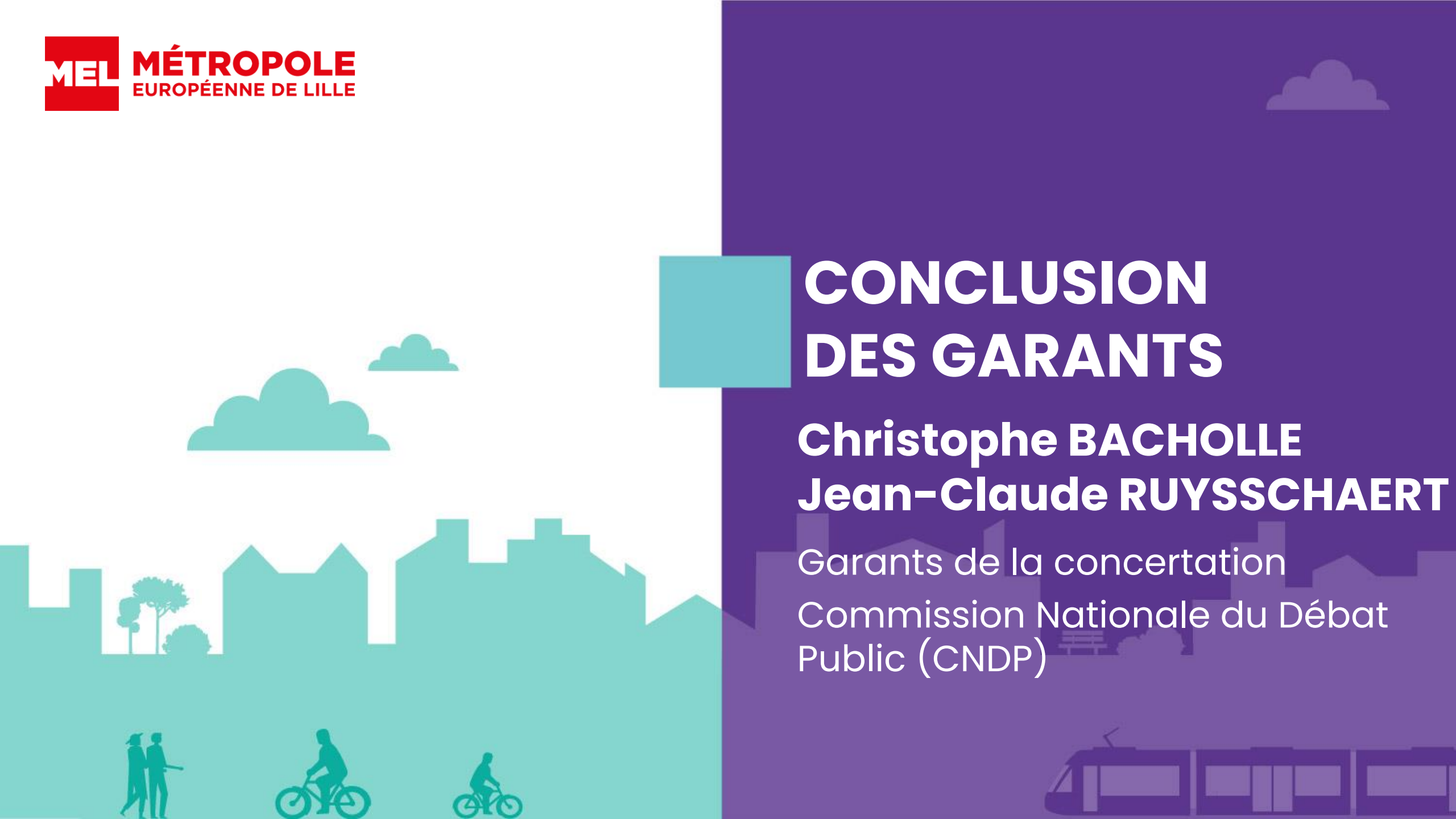




CONCLUSION DES GARANTS

Christophe BACHOLLE
Jean-Claude RUYSSCHAERT

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





CONCLUSION

Sébastien LEPRÊTRE

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



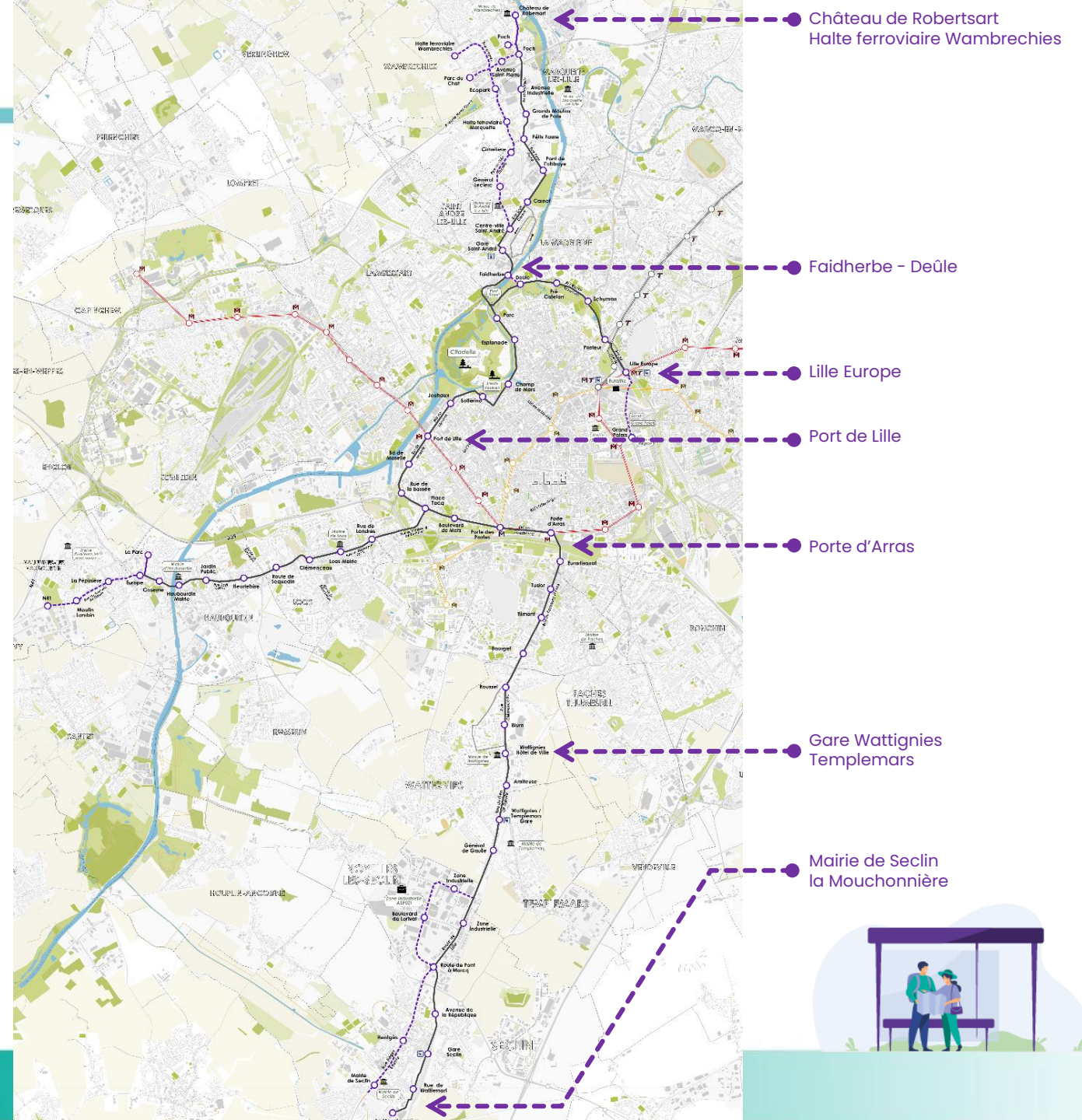
Merci de votre participation



ANNEXES

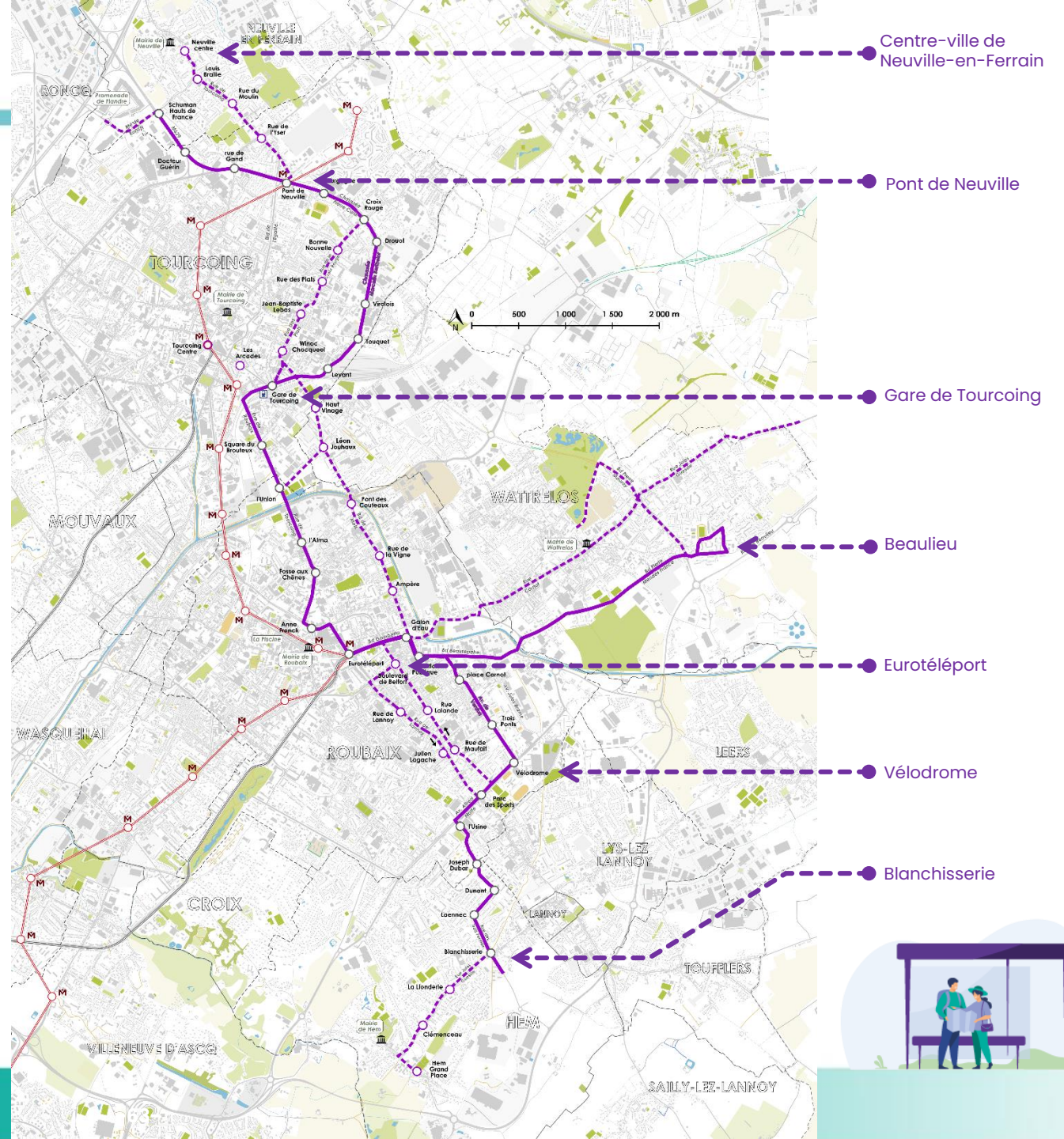
TRAMWAY PÔLE MÉTROPOLITAIN DE LILLE ET SA COURONNE

- 29,2 km
- 52 stations
- Fréquence de 6 minutes en pointe



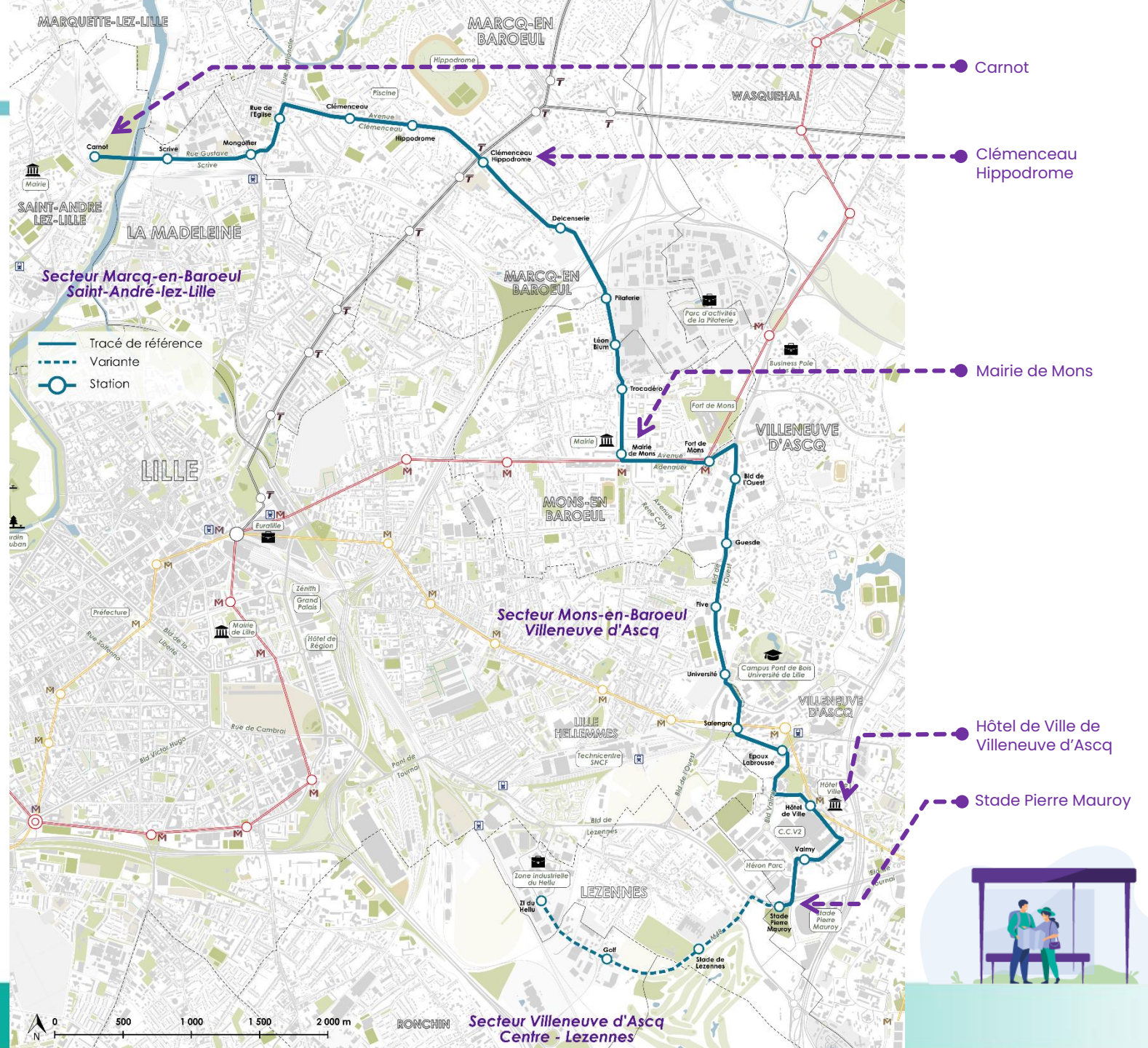
TRAMWAY PÔLE MÉTROPOLITAIN DE ROUBAIX – TOURCOING

- 14km
- 28 stations
- Fréquence de 6 minutes en heure de pointe
- Extension du Mongy à la gare de Tourcoing $\approx +1$ km
- Axe de Roubaix à Wattrelos $\approx +5,5$ km



BHNS VILLENEUVE D'ASCQ – MARCQ-EN-BARŒUL

- 11,1 km
- 22 stations
- Fréquence de 10 minutes en pointe
- Interconnexion avec les deux lignes de métro, les deux lignes de tramway existantes et la ligne de tramway projetée à Saint-André-Lez-Lille



BHNS LILLE – VILLENEUVE D'ASCQ

Euratechnologies République Grand Palais Mont de Terre Stade Pierre Mauroy Hôtel de Ville de Villeneuve d'Ascq 4 Cantons

- 16,5 km
- 36 stations
- Fréquence de 10 minutes en pointe

