

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



7 juillet 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 ajobert@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 – LA CONCERTATION EN CHIFFRES
- 3 – ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION : SUJETS TRANSVERSAUX
- 4 – ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION : ORIENTATIONS PAR PROJET
- 5 – CONCERTATION CONTINUE ET PROCHAINES ÉTAPES
- 6 – MOT DU GARANT
- 7 – QUESTIONS/REPONSES
- 8 – CONCLUSION





MOT D'ACCUEIL

Sébastien LEPRÊTRE

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



LA CONCERTATION EN CHIFFRES

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

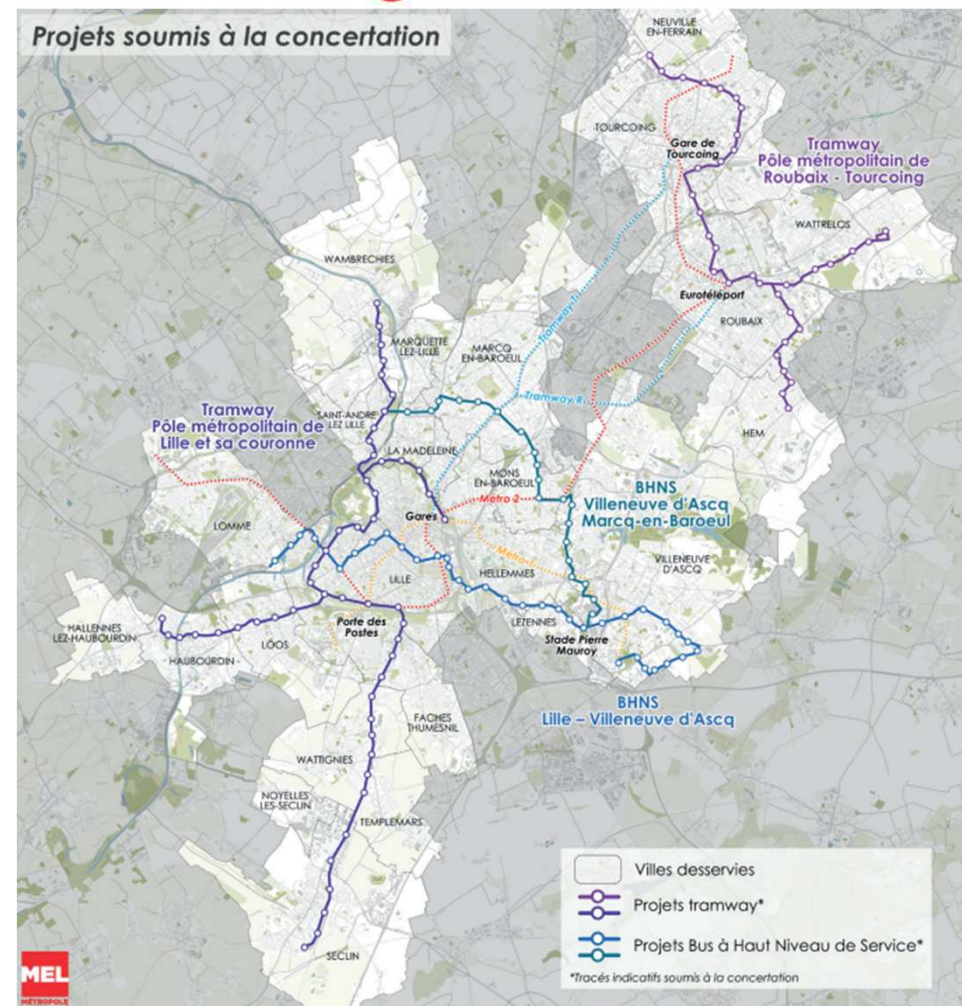
- **Tramway du pôle métropolitain de Roubaix - Tourcoing**
- **Tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne**



~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**



RETOUR SUR LA PARTICIPATION

Du 21 février au 5 avril 2022:

44 877 vues sur la plateforme de participation citoyenne

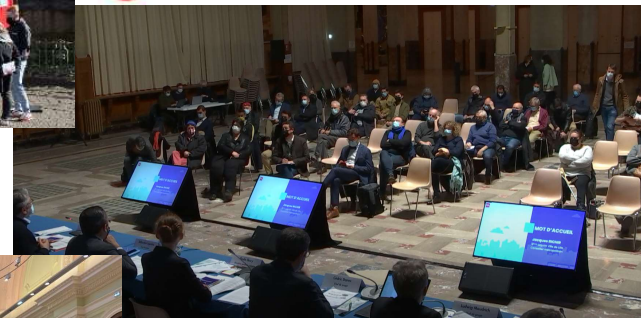
17 ateliers et réunions publiques

914 participants aux réunions et ateliers

1 100 avis et contributions



CONCERTATION PRÉALABLE
REUNION DE PRESENTATION DU BILAN



ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION : SUJETS TRANSVERSAUX



OPPORTUNITÉ DES PROJETS

- L'opportunité des projets est validée
- Forte appétence des territoires de la métropole ainsi que de nombreux habitants pour être desservis par les transports en commun

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

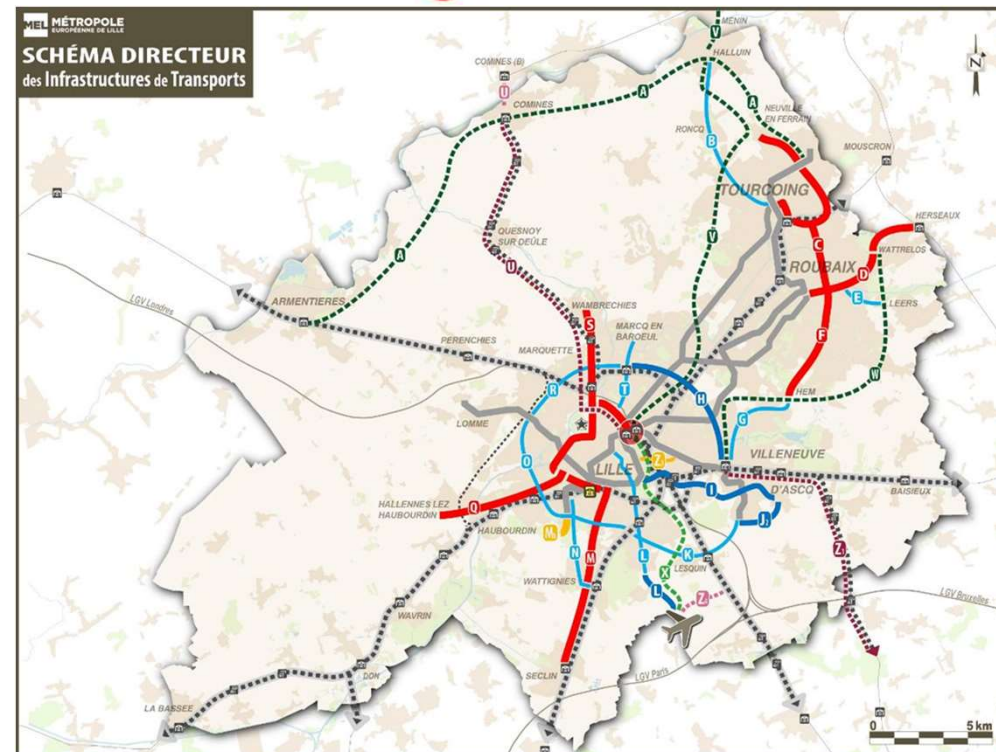
La Métropole Européenne de Lille décide de poursuivre les études pour engager la réalisation des projets.



UN SDIT QUI REVIENT DANS LE DEBAT

- **Besoin de revenir sur l'historique du SDIT concerté en 2019**
- **Besoin de présentation de l'ensemble des liaisons du SDIT**

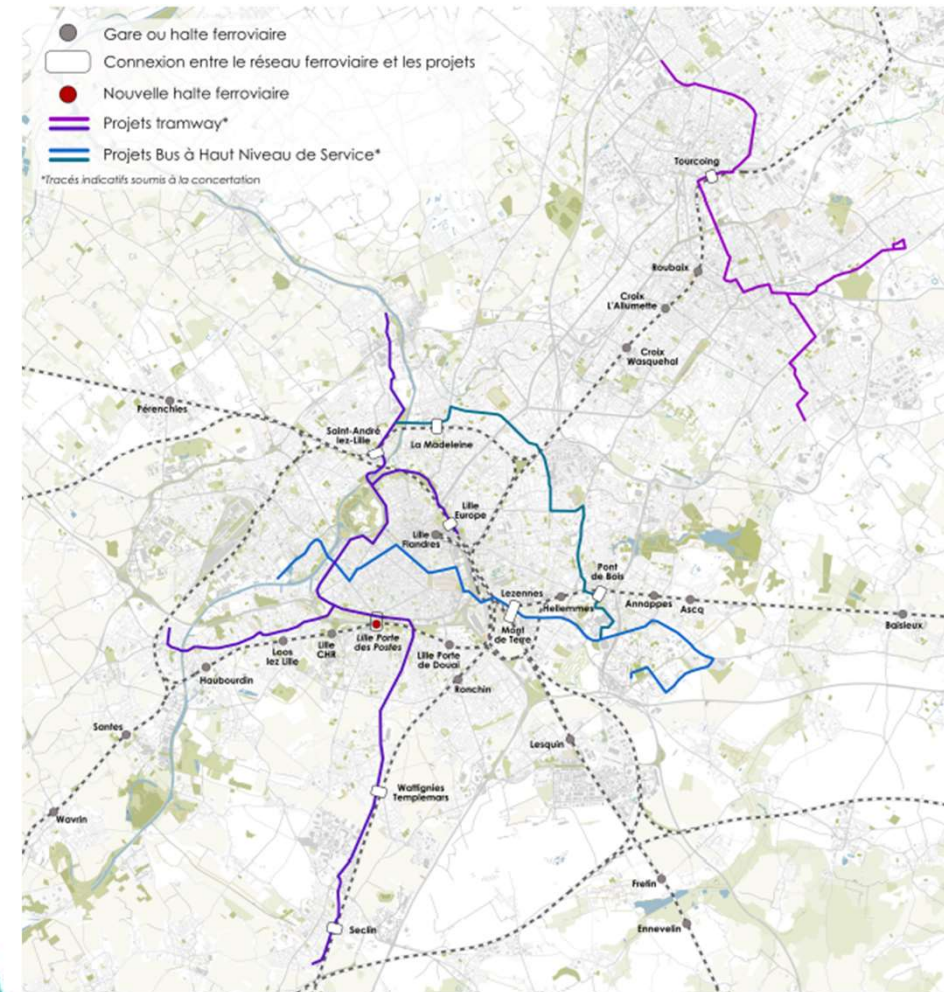
**Un travail d'information et d'explication
devra être mené par la MEL lors de la
concertation continue prévue à l'issue de la
phase de concertation préalable afin de
poursuivre la communication sur ce schéma.**



L'INTERMODALITE ET L'EFFET RESEAU

- **Grande attention portée à l'intermodalité et au traitement des correspondances**
- **Questionnements sur l'avenir du réseau existant**

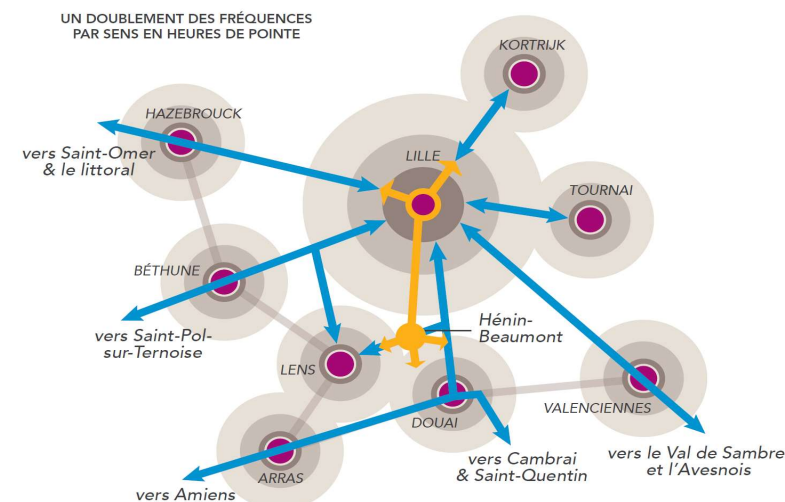
Le projet favorisera la création ou le renforcement de pôles d'échanges et sera attentif au traitement des correspondances pour rendre attractif ces passages d'une ligne à l'autre : distances de correspondance réduites, lisibilité et traitement qualitatif des cheminements et des arrêts.



LE SERVICE EXPRESS METROPOLITAIN (SEM)

- **Besoin de détails sur les articulations avec les projets ferroviaires**
- **Demande des garants de précisions de la part de SNCF Réseau sur un calendrier de mise en œuvre du SEM**

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.



Études de faisabilité en cours.

Objectif : Doubler les fréquences en heures de pointe des trains de l'étoile ferroviaire de Lille à horizon 2040



LA LIAISON LILLE-COMINES

- **Questionnements sur le devenir de l'ancienne liaison TER**

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

Un mode routier semble dans tous les cas le plus adapté au potentiel de fréquentation.

300 voyages/jour en 2019 et un prévisionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimums pour envisager l'opportunité d'un mode tramway.



LA GARANTIE DU HAUT NIVEAU DE SERVICE

- **Haut niveau de service est plébiscité**
- **Forte demande pour que l'insertion des projets de BHNS se fasse en site propre**

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 $\geq 20\text{km/h}$,**
- **Fréquence $< 10\text{ min}$,**
- **Régularité $\geq 95\%$.**

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.



Avenue de Liberté à Nîmes_Nîmes Métropole

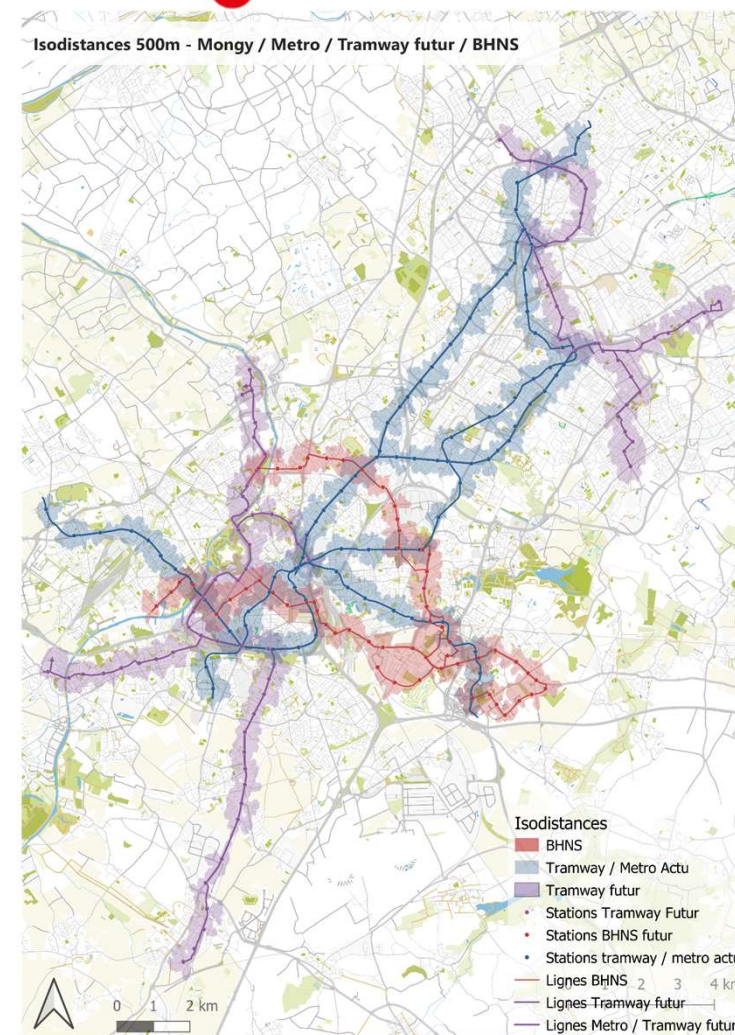


Avenue Victor Hugo à Aix-en-Provence_ligne A_communauté du Pays d'Aix-en-Provence

LE RABATTEMENT

- **Nombreuses contributions en particulier pour le tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne**
- **Demande de précisions des garants sur la localisation, la faisabilité et les conditions de desserte des parking-relais liés à un terminus de ligne**

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 RABATTEMENT

Objectifs :

- Inciter au rabattement en modes actifs en établissant des liens piétons et cyclables à une échelle élargie
- Faciliter l'intermodalité entre les transports en commun
- Créer des pôles d'échanges multimodaux et adapter des pôles d'échanges existants

Le projet de Plan de mobilité à horizon 2035 identifie par ailleurs :

- *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*
- et la possibilité d'y implanter des parcs relais (P+R) ou aires relais (A+R).*



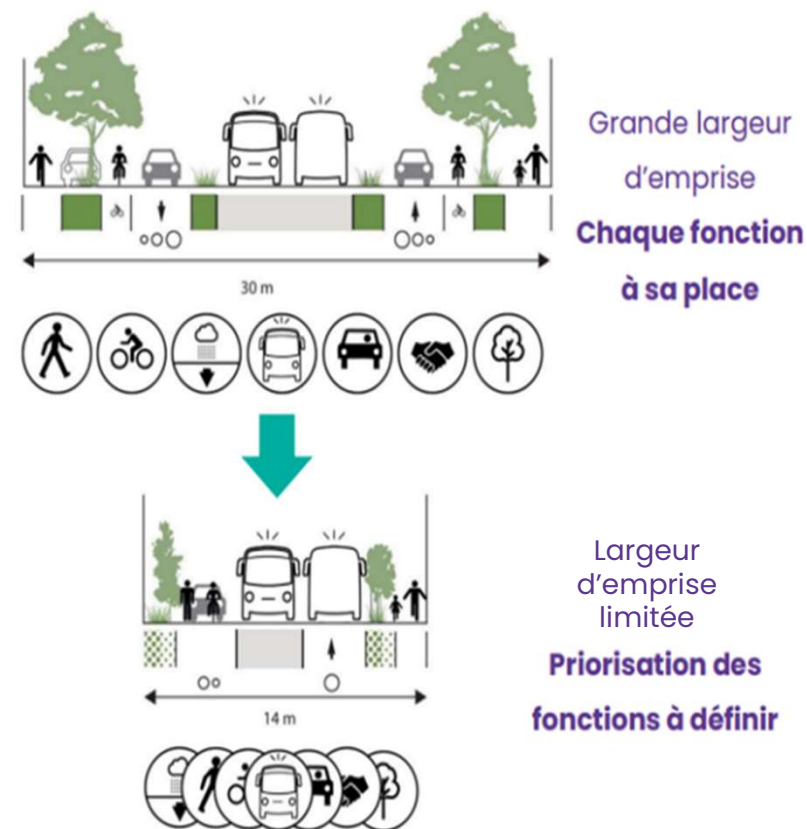
L'INSERTION URBAINE, LE PARTAGE DES ESPACES ET LA PLACE DE LA VOITURE

- 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
- Demande d'une excellente intégration paysagère et urbaine

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 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.



LES MOBILITES DOUCES

- **Nombreuses demandes de politiques en faveur des modes actifs**

Des cheminements piétons et cycles qualitatifs, confortables et sécurisés, seront développés le long des futures lignes de transport en commun, en favorisant en particulier des pistes cyclables dédiées lorsque l'emprise le permet.

Le projet favorisera l'intermodalité et le rabattement des modes actifs vers les nouvelles lignes de tramway et de BHNS en aménagement du stationnement et/ou des abris vélos sécurisés à proximité des stations.

+ Schéma cyclable métropolitain : 220km de travaux d'aménagement cyclables à horizon 2026 (75M€)

+ V'Lille : 38 nouvelles stations pour atteindre 261 stations

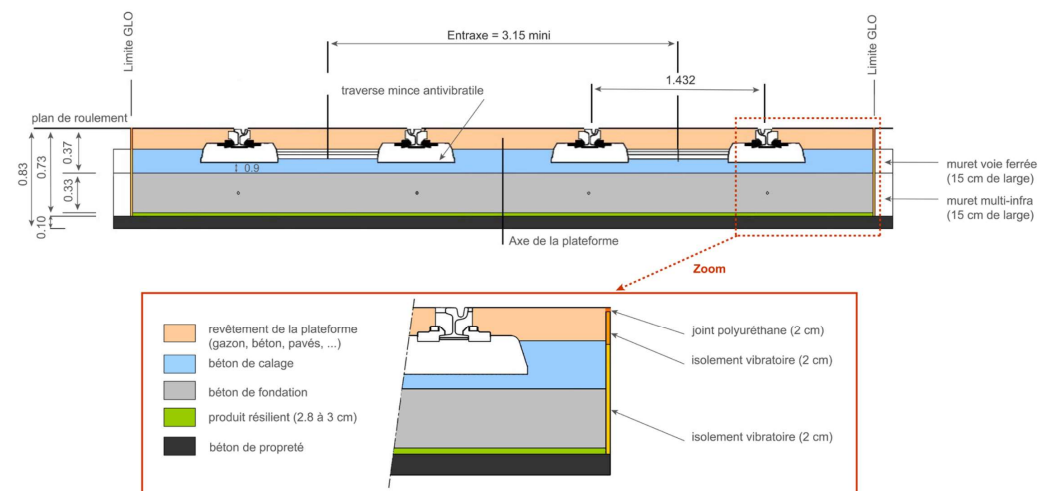


LES INQUIÉTUDES

- Inquiétudes sur le bruit et les vibrations
- Inquiétudes sur les nuisances durant les travaux

Lors de la phase de construction, l'objectif de la MEL est d'abord de limiter ou de réduire les nuisances liées aux travaux.

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.



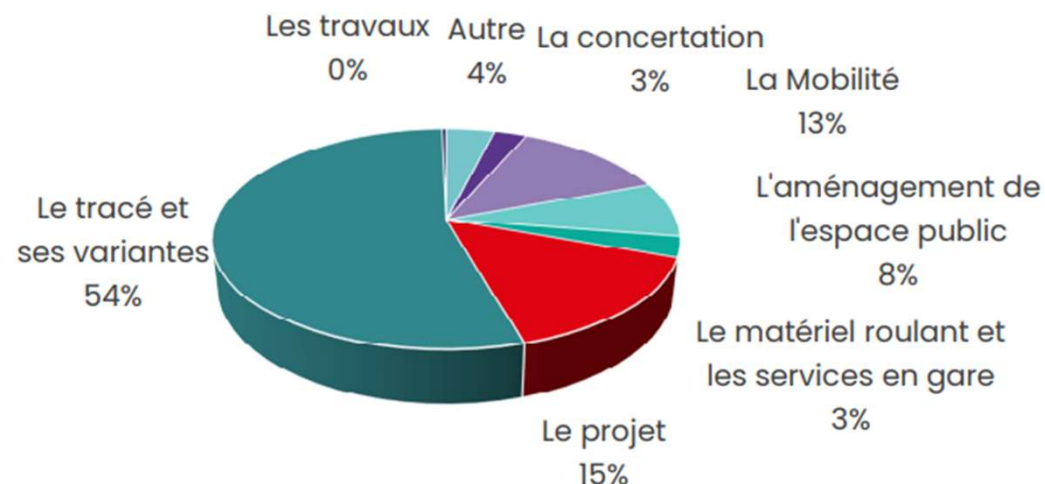
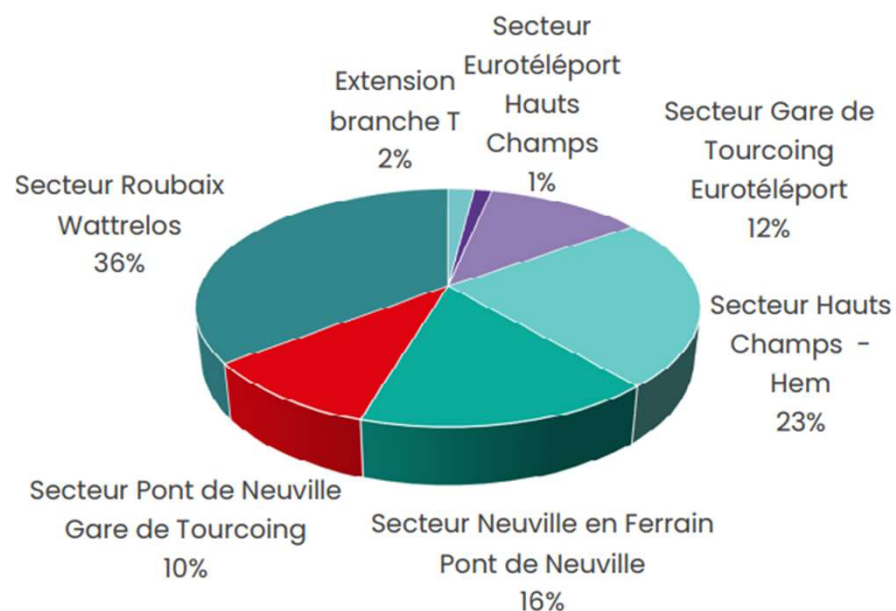
ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION : ORIENTATIONS PAR PROJET



PROJET DE TRAMWAY DU PÔLE METROPOLITAIN ROUBAIX-TOURCOING

300 contributions

L'opportunité globale du projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing est confirmée



PROJET DE TRAMWAY DU PÔLE METROPOLITAIN ROUBAIX-TOURCOING

Secteur Neuville-en-Ferrain – Pont de Neuville

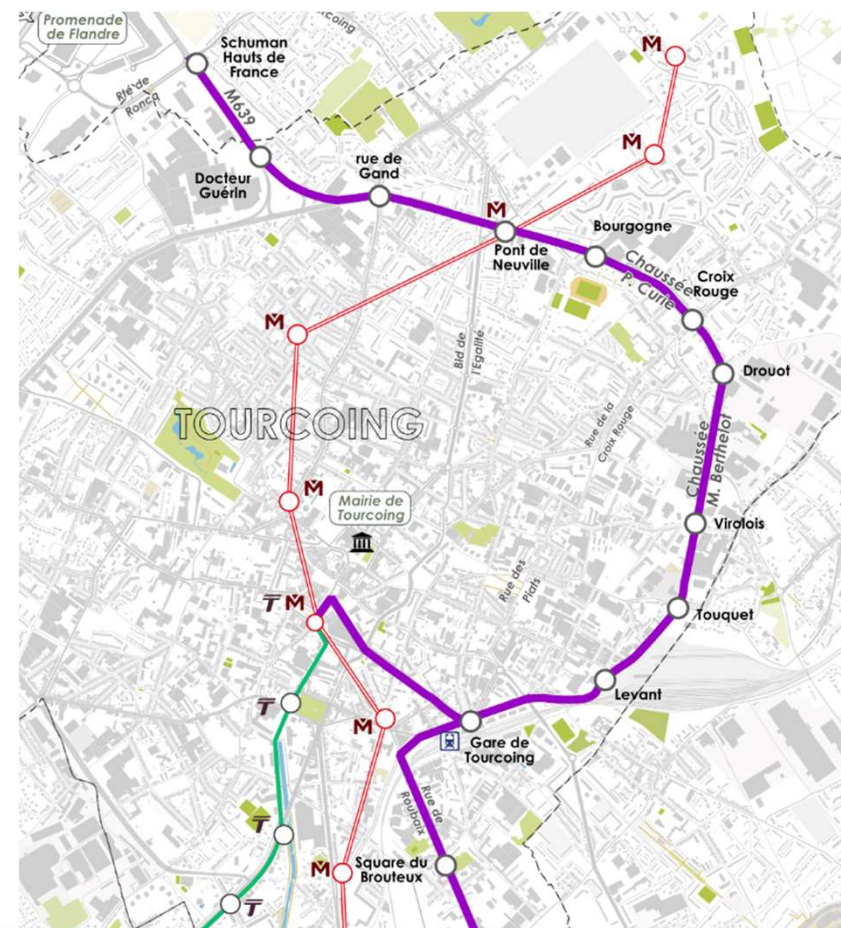
- Le tracé de référence est globalement soutenu. La demande d'une meilleure desserte des communes non directement desservies est portée dans la concertation.
 - **Orientation retenue dans la poursuite des études : Retenir le tracé de référence sur le boulevard des Hauts-de-France.**

Secteur Pont de Neuville – Gare de Tourcoing

- Le tracé de référence par le boulevard Industriel fait globalement consensus. 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.
 - **Orientation retenue dans la poursuite des études : Retenir le tracé de référence par les chaussées Berthelot et Curie.**

Extension de la branche T du Mongy

- L'extension du Mongy entre le centre-ville et la gare de Tourcoing apparaît 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.
 - **Orientation retenue dans la poursuite des études : Privilégier la variante par la place de la République.**



PROJET DE TRAMWAY DU PÔLE METROPOLITAIN ROUBAIX-TOURCOING

Secteur Gare de Tourcoing – Eurotéléport

- Le tracé de référence est majoritairement soutenu mais des inquiétudes sont exprimées sur l'insertion du tramway dans les rues de Roubaix et Tourcoing.
 - **Orientation retenue dans la poursuite des études : Retenir le tracé de référence par les rues de Roubaix et Tourcoing.**

Secteur Eurotéléport – Hauts Champs

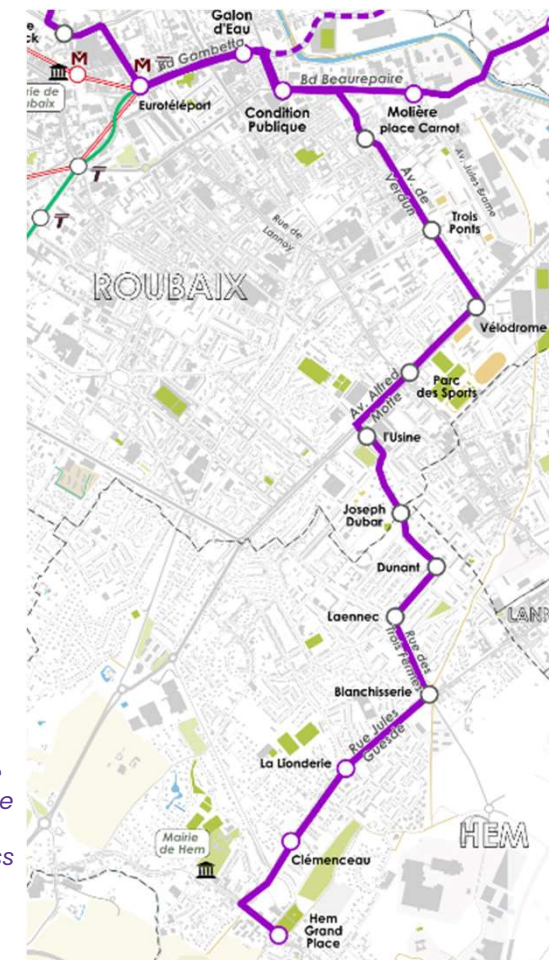
- Le tracé de référence fait consensus.
 - **Orientation retenue dans la poursuite des études : Retenir le tracé de référence par le boulevard Gambetta, la place Carnot et l'avenue de Verdun.**

Secteur Hauts Champs – Hem

- 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.
 - **Orientation retenue dans la poursuite des études : Retenir le tracé de référence et la variante d'extension au centre-bourg de Hem.**



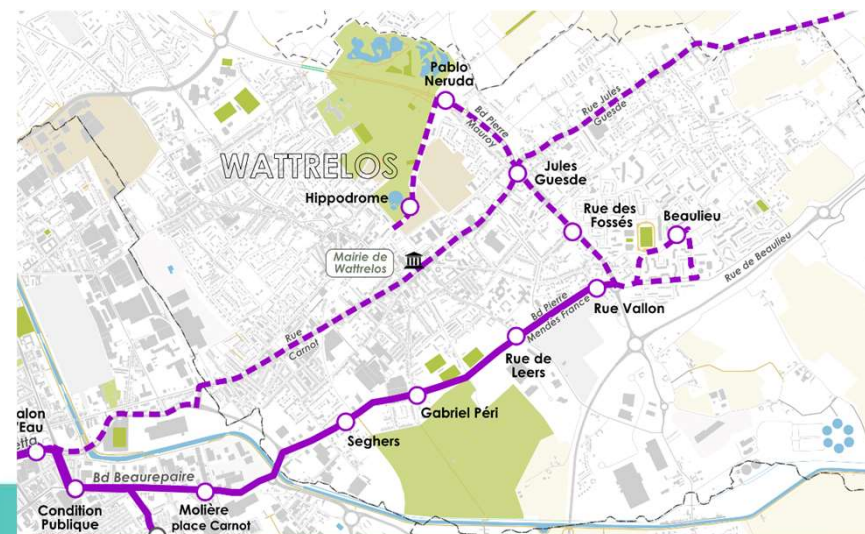
Liaisons G en liane optimisée (Villeneuve d'Ascq et sa première couronne) et W en liaison de bus express du SDIT (Villeneuve d'Ascq-Hem-Leers)

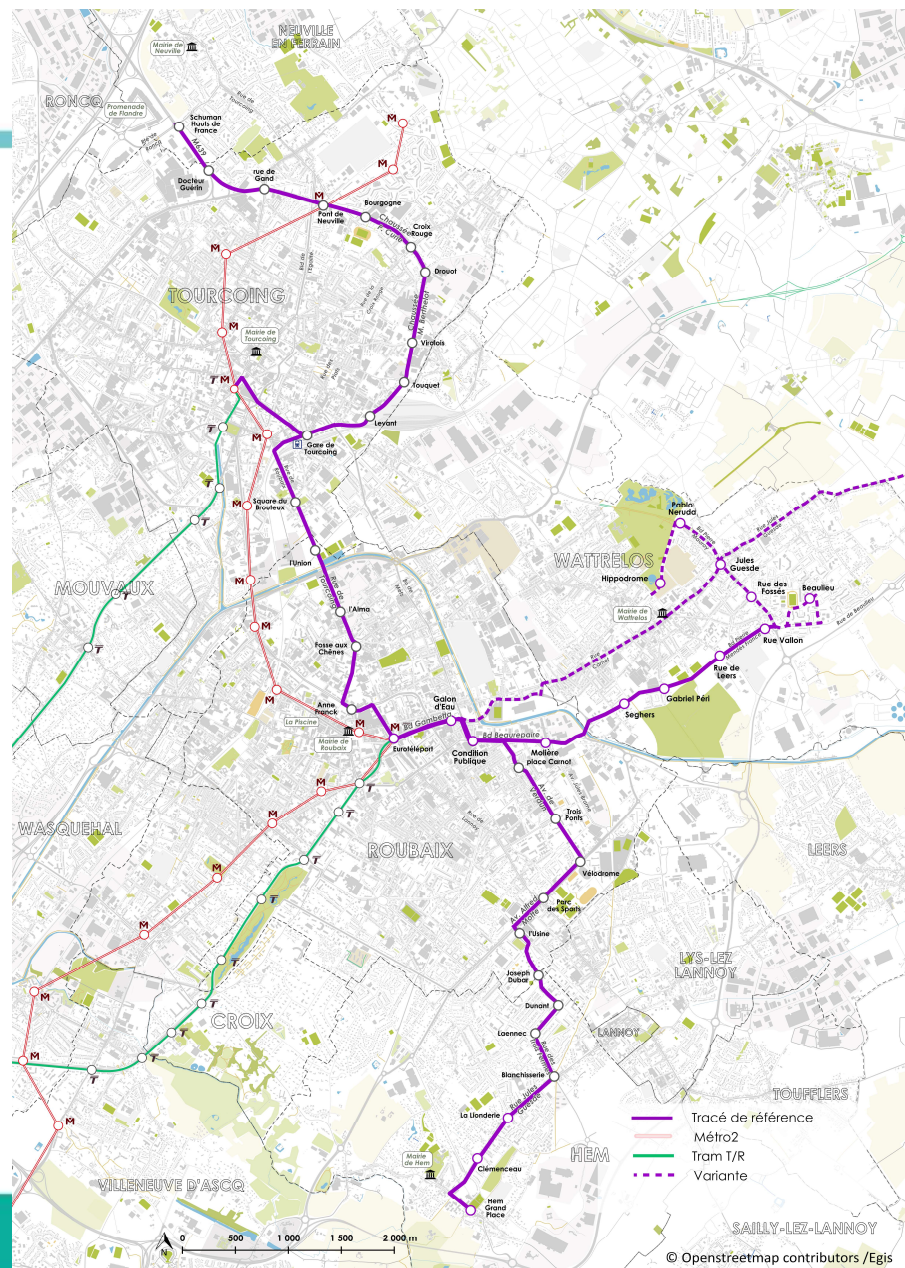


PROJET DE TRAMWAY DU PÔLE METROPOLITAIN ROUBAIX-TOURCOING

Secteur Roubaix – Wattrelos

- 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 d'un tracé rue Carnot.
- **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 ».**
 - **Orientation retenue dans la poursuite des études :**
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.

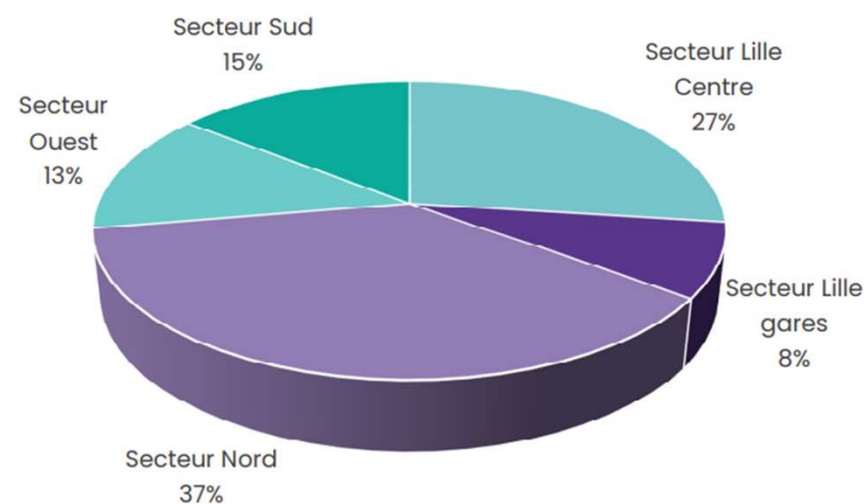
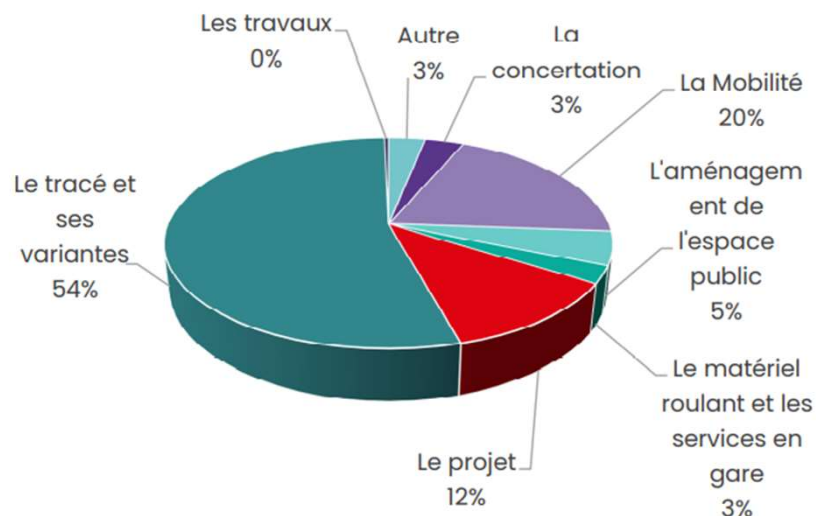




PROJET DE TRAMWAY DU PÔLE METROPOLITAIN LILLE ET SA COURONNE

600 contributions

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



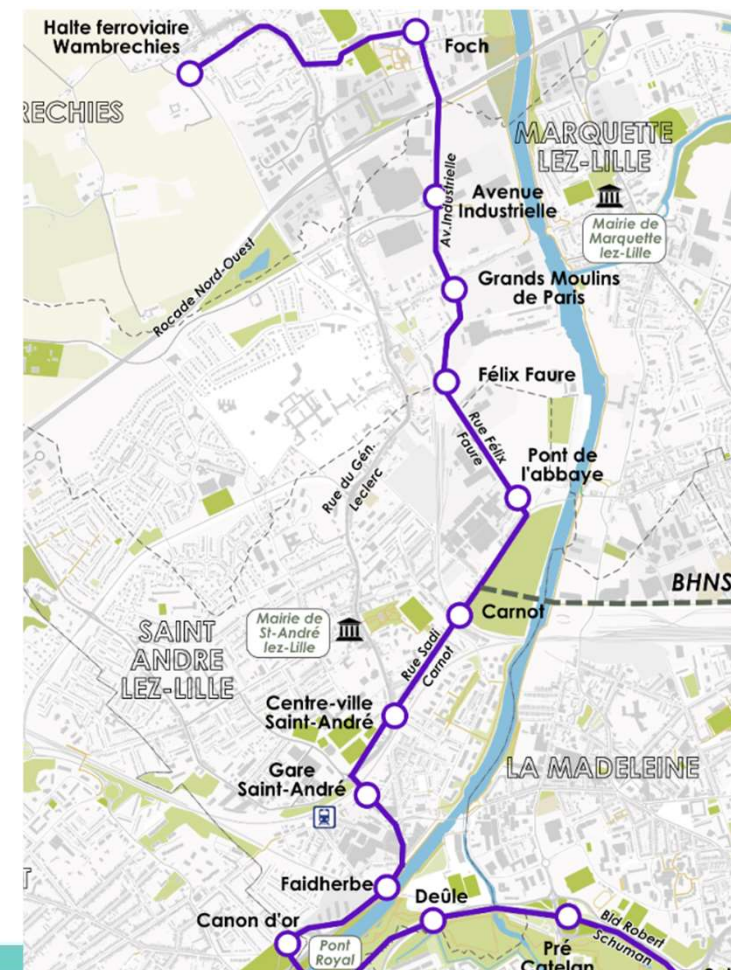
PROJET DE TRAMWAY DU PÔLE METROPOLITAIN LILLE ET SA COURONNE

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

- 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.

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 ;**
- **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.**



PROJET DE TRAMWAY DU PÔLE METROPOLITAIN LILLE ET SA COURONNE

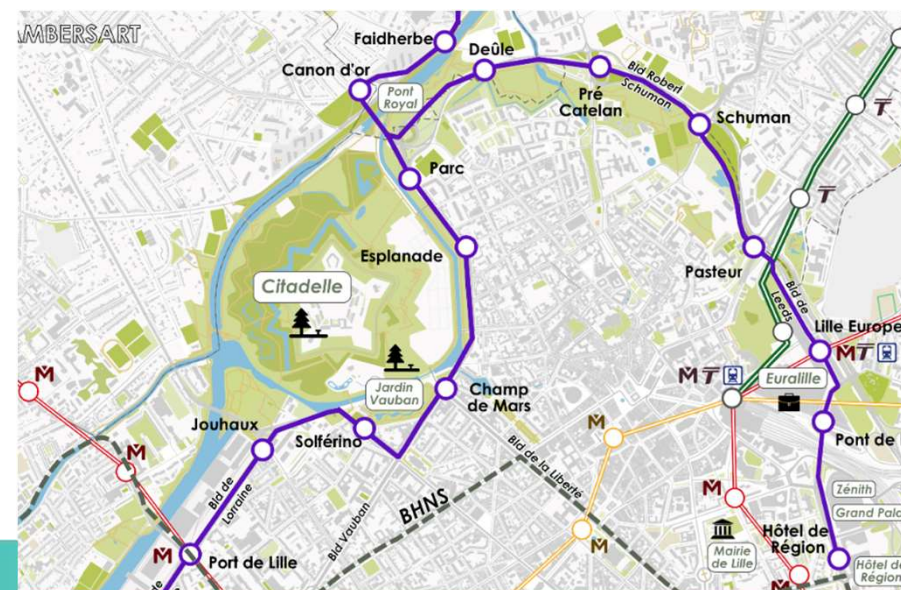
Secteur Lille Gares

▪ 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.

- **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 ».**

Orientations retenues dans la poursuite des études :

- 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.



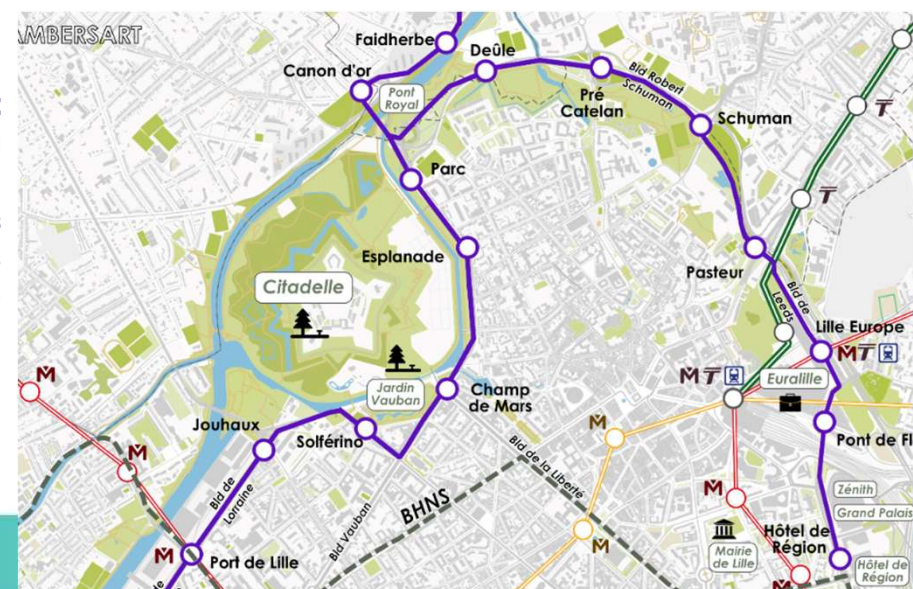
PROJET DE TRAMWAY DU PÔLE METROPOLITAIN LILLE ET SA COURONNE

Secteur Lille Centre

- 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 multicritères 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 »

Orientations retenues dans la poursuite des études :

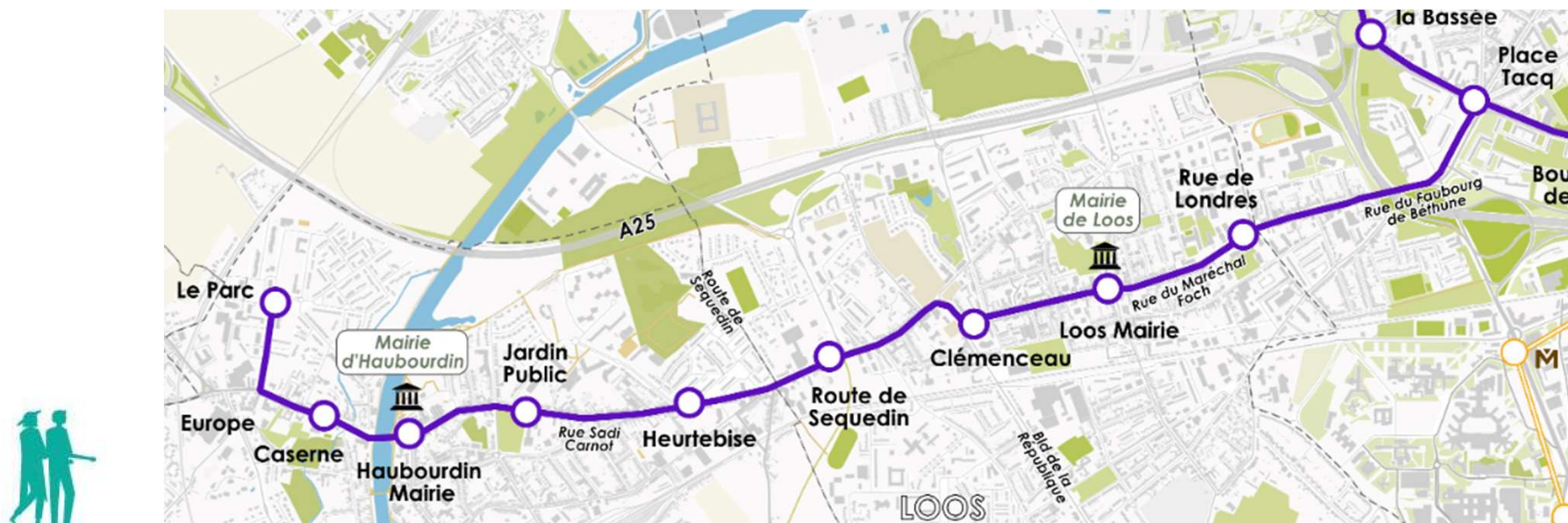
- Privilégier le tracé de référence sur la façade Ouest de la ville de Lille et l'objectiver au regard d'une étude multicritère (tracé Vauban/Lorraine/Moselle ou Vauban/Isly) comprenant un recensement des projets d'aménagement ;
- Mener une analyse multicritère des alternatives présentées et argumentées 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.



PROJET DE TRAMWAY DU PÔLE METROPOLITAIN LILLE ET SA COURONNE

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

- 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.
 - **Orientation retenue dans la poursuite des études :**
Retenir le tracé de référence et la localisation du terminus dans le quartier du Parc à Haubourdin.



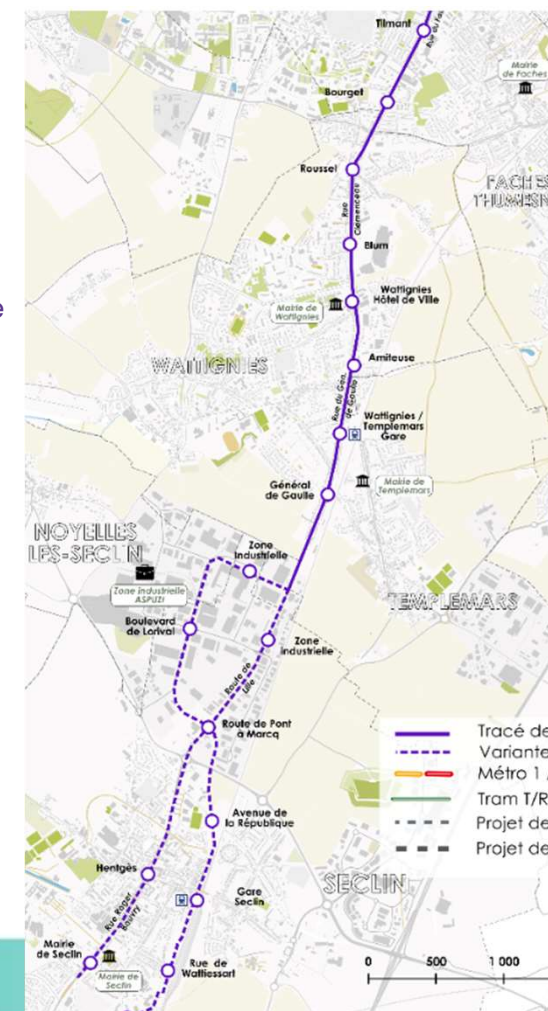
PROJET DE TRAMWAY DU PÔLE METROPOLITAIN LILLE ET SA COURONNE

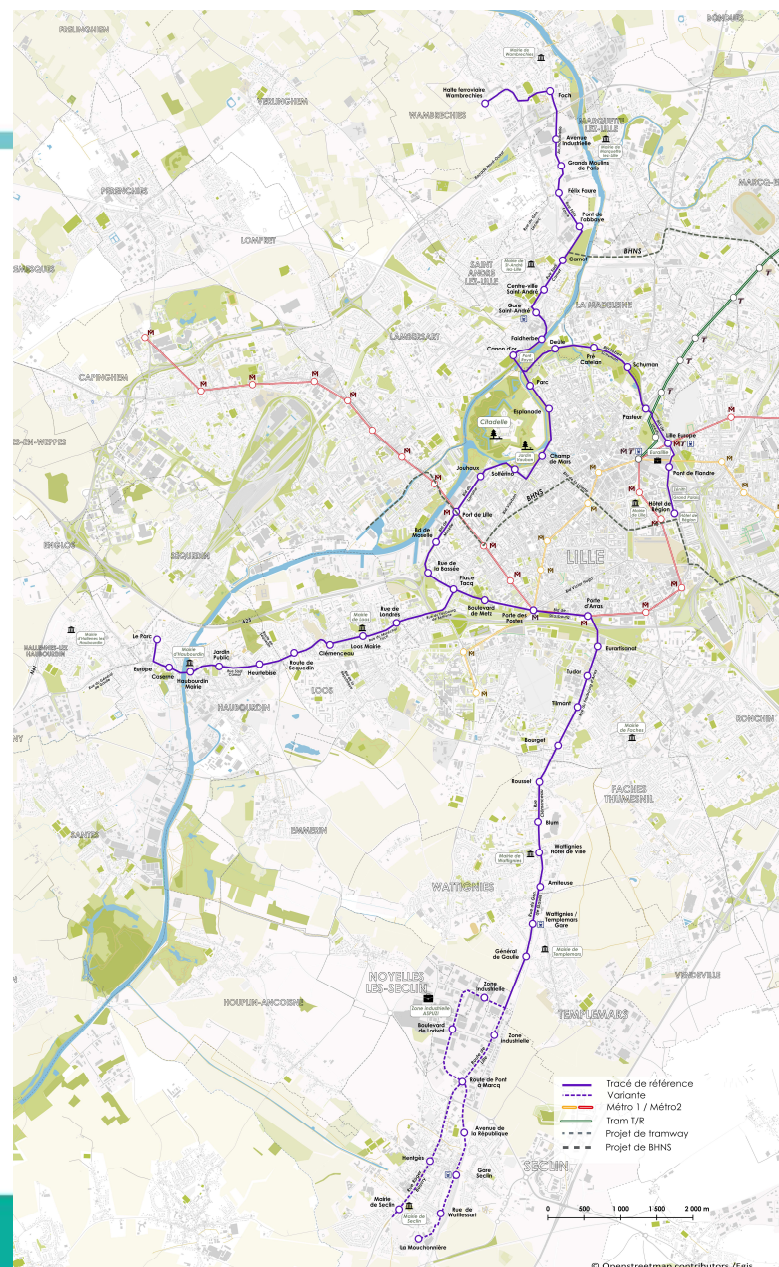
Secteur Sud : Faches-Thumesnil – Wattignies – Templemars – Noyelles-lez-Seclin – Seclin

- 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 ».**

Orientations retenues dans la poursuite des études :

- 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.

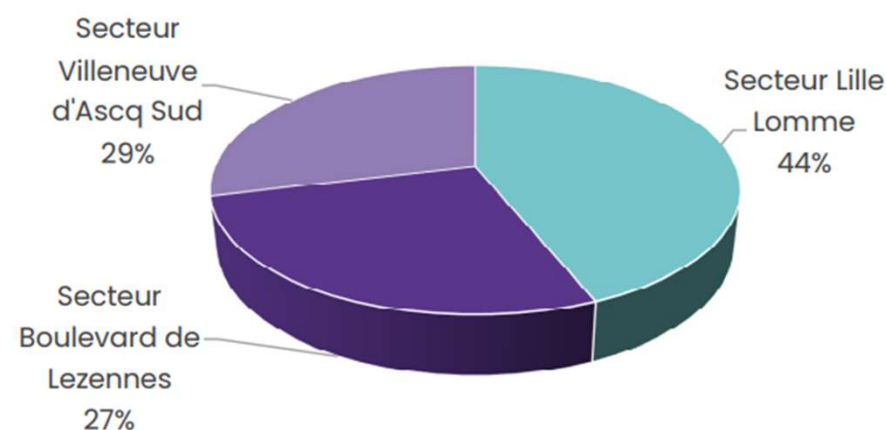
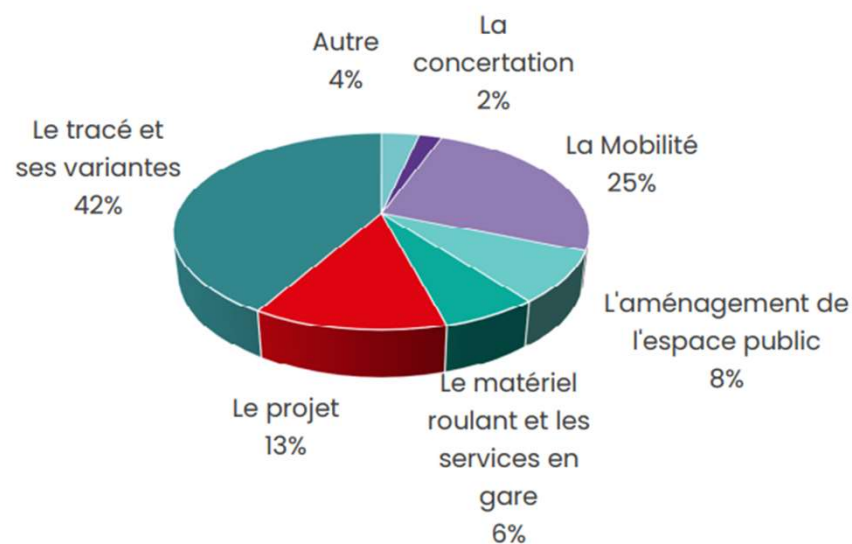




PROJET DE BHNS LILLE-VILLENEUVE D'ASCQ

140 contributions

L'opportunité du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille – Villeneuve d'Ascq est acquise.

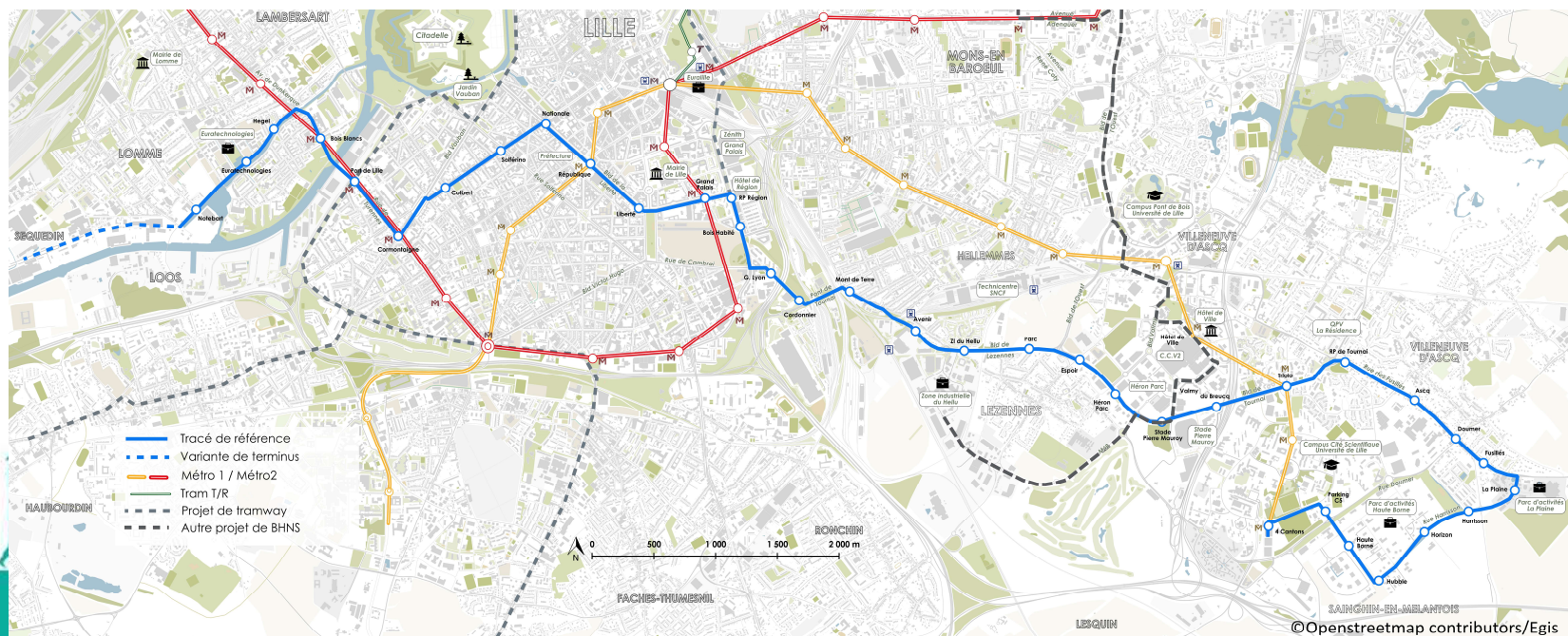


Secteur Lille-Lomme

- Consensus pour le tracé de référence avec un intérêt pour un prolongement côté Lomme et Sequedin.
 - Orientation retenue dans la poursuite des études : Retenir le tracé de référence et approfondir la localisation précise du terminus côté Ouest.**

Secteur Villeneuve d'Ascq – Lezennes

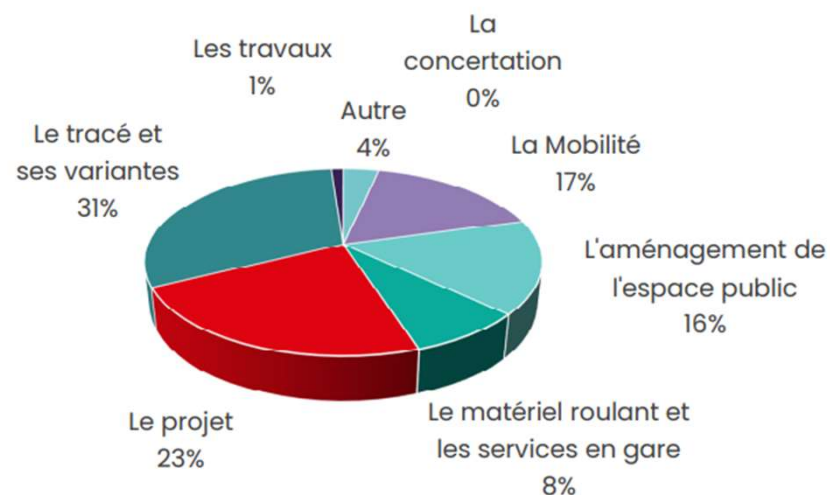
- Consensus pour le tracé de référence avec un intérêt marqué pour renforcer le pôle de Villeneuve d'Ascq et desservir le parc d'activités de la Haute Borne. Points d'attention émis sur le franchissement du Pont de Tournai, le partage de l'espace de la voirie et l'accessibilité de la station Triolo.
 - Orientation retenue dans la poursuite des études : 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.**



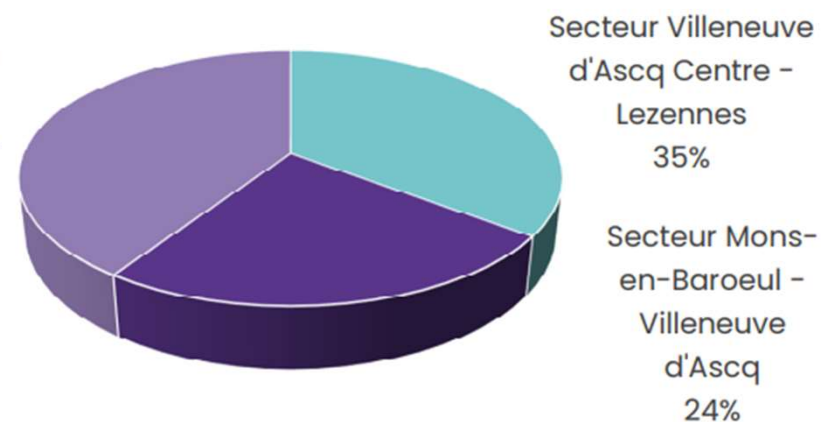
PROJET DE BHNS VILLENEUVE D'ASCQ-MARCQ-EN-BAROEUL

90 contributions

L'opportunité du projet fait globalement consensus.



Secteur Marcq-en-Baroeul -
Saint-André-lez-Lille
41%



PROJET DE BHNS VILLENEUVE D'ASCQ-MARCQ-EN-BAROEUL

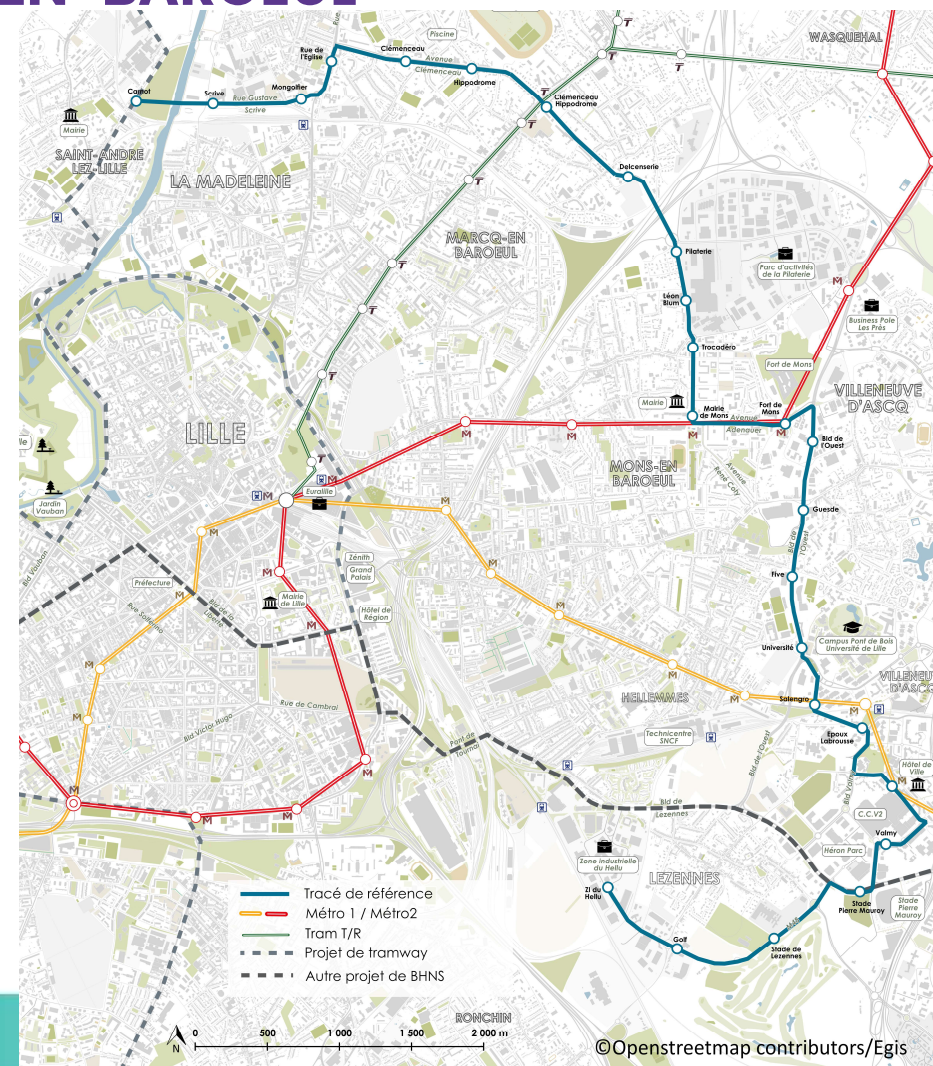
Secteur Villeneuve-d'Ascq – Lezennes

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

Secteur Mons-en-Barœul – Marcq-en-Barœul – La Madeleine – Saint-André-lez-Lille

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

Orientation retenue dans la poursuite des études : 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.



CONCERTATION CONTINUE ET PROCHAINES ETAPES

RECOMMANDATIONS DES GARANTS SUR LA CONCERTATION CONTINUE

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

Objet de la présente réunion

- *« 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. »*

Création de comités de ligne élargis

- *« 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. »*

Mise en place d'une concertation locale dont les modalités vont être élaborées avec le garant



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

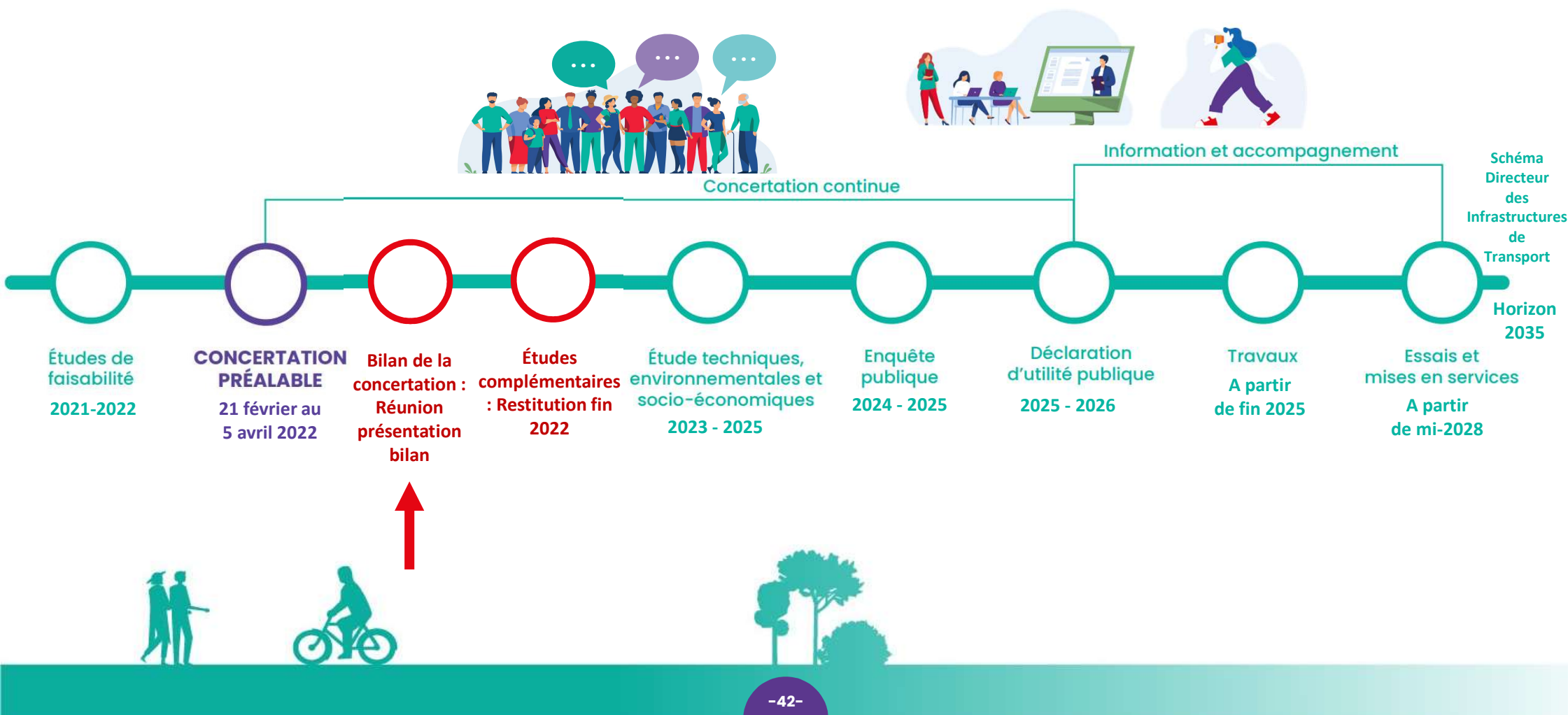
Concertation et rencontres

- Réunion publique de présentation du bilan du maître d'ouvrage en juillet 2022
- Poursuite des comités de lignes avec les communes
- Constitution de comités de lignes élargis
- Réunions publiques pour informer de l'avancée du projet
- Réunions de concertation locales sur les secteurs à enjeux



PROCHAINES ÉTAPES

PROCHAINES ETAPES





MOTS DU GARANT

Christophe BACHOLLE

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



QUESTIONS/REPOSES



CONCLUSION

Sébastien LEPRÊTRE

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



Merci de votre participation

