

2^{ème} Bilan intermédiaire de la concertation continue

Projet de Lignes de
Tramways « Roubaix
Tourcoing » et « Lille et
sa couronne »

Du 7 Juillet 2023 au 7 juillet 2024

Christophe BACHOLLE

Date de remise du rapport, le 23 juillet 2024



Sommaire

Préambule.....	3
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP.....	3
La mission du garant.....	3
Fiche d'identité du projet.....	4
Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable.....	9
Évolutions des projets durant la première année de la concertation continue (juillet..... 2022-juillet 2023).....	13
Réalisation et présentation d'études spécifiques.....	13
Orientations relatives au tracé de la ligne « Lille et sa couronne » fixées par délibération du conseil communautaire le 16 décembre 2022.....	13
Orientations relatives au tracé de la ligne « Roubaix-Tourcoing » prises par délibération du conseil communautaire le 16 décembre 2022.....	13
Évolutions des projets durant la deuxième année de la concertation continue.....	14
Que s'est-il passé cette deuxième année en matière de participation ?.....	14
Avis du garant sur le déroulement de la concertation.....	15
Les arguments exprimés.....	16
Des controverses sur certains tronçons des lignes de tramway qui perdurent.....	16
Les interrogations du public n'ayant pas obtenu de réponses à ce stade.....	22
La suite de la concertation continue.....	22
Préconisation du garant sur la suite de la concertation continue.....	22

Préambule

A la suite de la concertation préalable sur les projets de lignes de Tramways « Roubaix-Tourcoing » et « Lille et sa couronne », menée du 21 février au 5 avril 2022, la Métropole Européenne de Lille (MEL) a décidé de poursuivre son projet. Dans ce cadre, la participation et l'information du public continue. La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a chargé Christophe Bacholle, garant, de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Le présent document est le rapport intermédiaire n°2 du garant, couvrant la période du 7 juillet 2023 au 7 Juillet 2024. Il rend compte en toute neutralité et transparence de la concertation et des arguments échangés durant l'année passée et il indique les préconisations du garant pour la suite de la concertation continue.

Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP

- 25 juin 2021 : la CNDP est saisie par la Métropole Européenne de Lille (MEL)
- Du 21 février 2022 au 5 avril 2022 : concertation préalable menée sous l'égide de Jean Claude Ruyschaert et Christophe Bacholle, garants
- 5 mai 2022 : publication du bilan de la concertation préalable par les garants
- 24 juin 2022 : publication de la décision de la MEL de poursuivre les deux projets de lignes de tramways « Lille et sa couronne » et « Roubaix-Tourcoing »
- 7 juillet 2022 : début de la concertation continue, sous l'égide de Christophe Bacholle, garant.
- 16 décembre 2022 : délibérations du Conseil métropolitain confirmant la poursuite des projets
- 20 juillet 2023 : publication du rapport intermédiaire n°1 de la concertation continue
- 23 juillet 2024 : publication du rapport intermédiaire n°2 de la concertation continue

La mission du garant

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est une institution indépendante du gouvernement, chargée de défendre le droit individuel à participer et à être informé sur des projets ayant des impacts sur l'environnement. Afin de veiller au bon respect de ce droit, elle désigne une personne neutre au projet et indépendante à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.) dont le rôle est de garantir la qualité des démarches de concertation mises en place par le porteur de projet.

Tout au long de sa mission, le garant fait attention à la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations transmises, à traiter de manière équivalente chaque argument quelle que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.) et à inclure tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, le garant s'assure que :

Les recommandations des garants et les engagements du maître d'ouvrage issus de la concertation préalable soient bien pris en compte ;

Les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies et à ce que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;

Les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fassent l'objet d'échanges.

Le garant reçoit une lettre de mission qui spécifie les attentes de la CNDP concernant la démarche participative et informative dans le cadre du projet, celle-ci se trouve en annexe du présent rapport.

Fiche d'identité du projet

Maitre d'ouvrage :

La Métropole Européenne de Lille (MEL), est l'autorité organisatrice des transports sur la métropole de Lille et maître d'ouvrage des projets.

Elle détermine la politique de la mobilité sur le territoire métropolitain et les évolutions du réseau de transports collectifs.

Elle travaille en concertation avec les 25 communes concernées par les projets de tramways et leurs tracés. Celles-ci participent au pilotage et à la définition des projets, elles sont compétentes en matière d'urbanisme, d'aménagement et de règlement de la voirie (stationnement, espaces verts etc).

Contexte du projet :

Les deux projets soumis à concertation préalable en février-mars 2022 objets de la présente concertation continue sous l'égide de la CNDP, portent sur la création de 2 nouvelles lignes de tramway desservant d'une part le pôle métropolitain de Roubaix Tourcoing et d'autre part le pôle métropolitain de Lille et de sa couronne.

Ils constituent l'un des éléments structurants programmé par le Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) adopté par la Métropole en 2019.

Parallèlement, une concertation préalable a été conduite par la MEL sur deux projets de lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) Lille - Villeneuve d'Ascq et Villeneuve d'Ascq - Marcq en Barœul. Ces projets de BHNS font également l'objet actuellement d'une concertation continue qui n'est pas sous l'égide de la CNDP

Le réseau actuel doit, par ailleurs, faire l'objet à court ou moyen terme de modernisation (doublement des rames de métro, modernisation du tramway actuel, optimisation des lignes de bus actuelles).

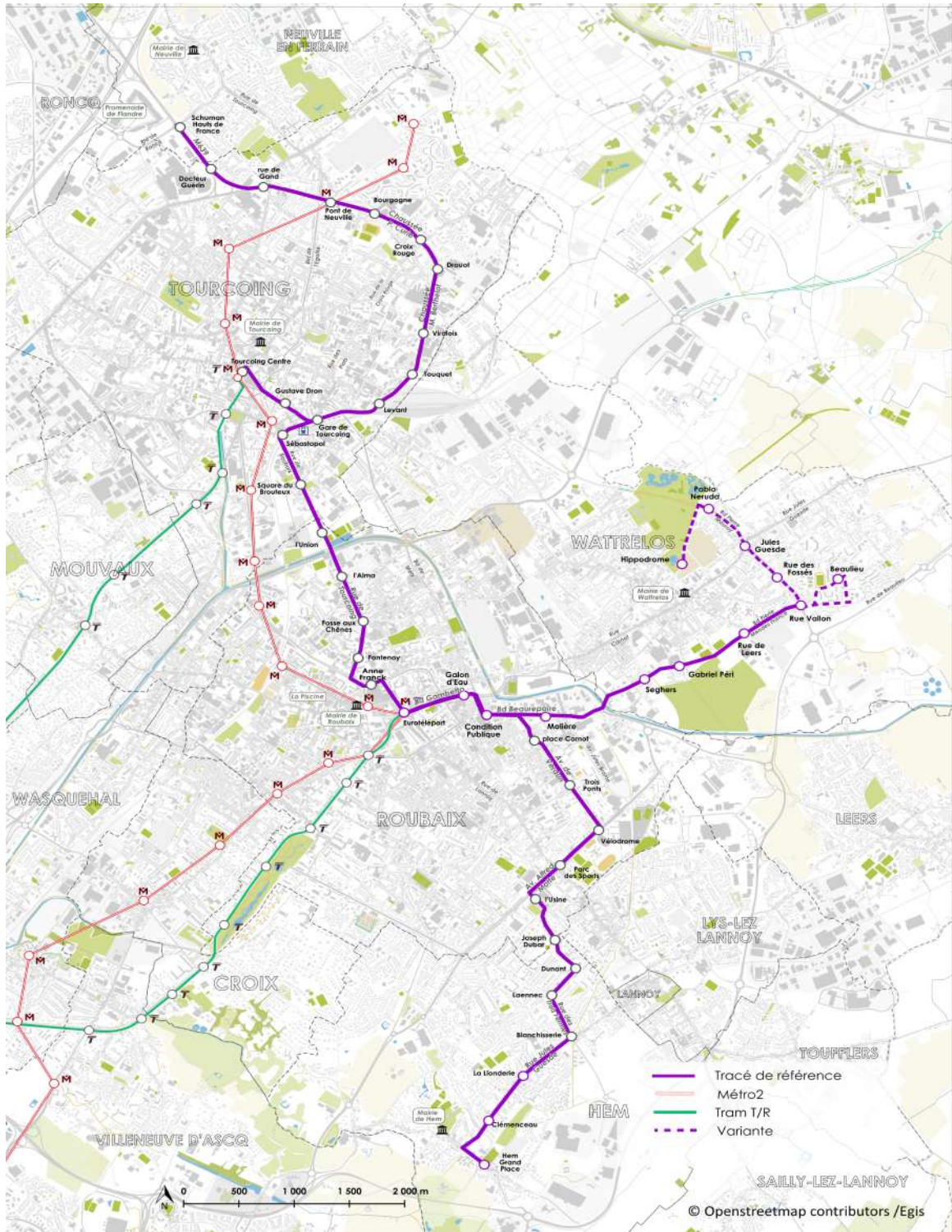
Selon le maître d'ouvrage, l'élaboration du SDIT a fait l'objet d'une concertation par voie électronique ayant recueilli 859 contributions, d'une réunion publique le 13 mai 2019 et d'une consultation des acteurs institutionnels. Le tracé de ces nouvelles infrastructures a ensuite été arrêté en concertation avec les collectivités locales concernées par la délibération du conseil métropolitain du 28 juin 2019, adoptée avec une quasi-unanimité (169 voix pour, 2 abstentions).

Le SDIT comporte 2 volets :

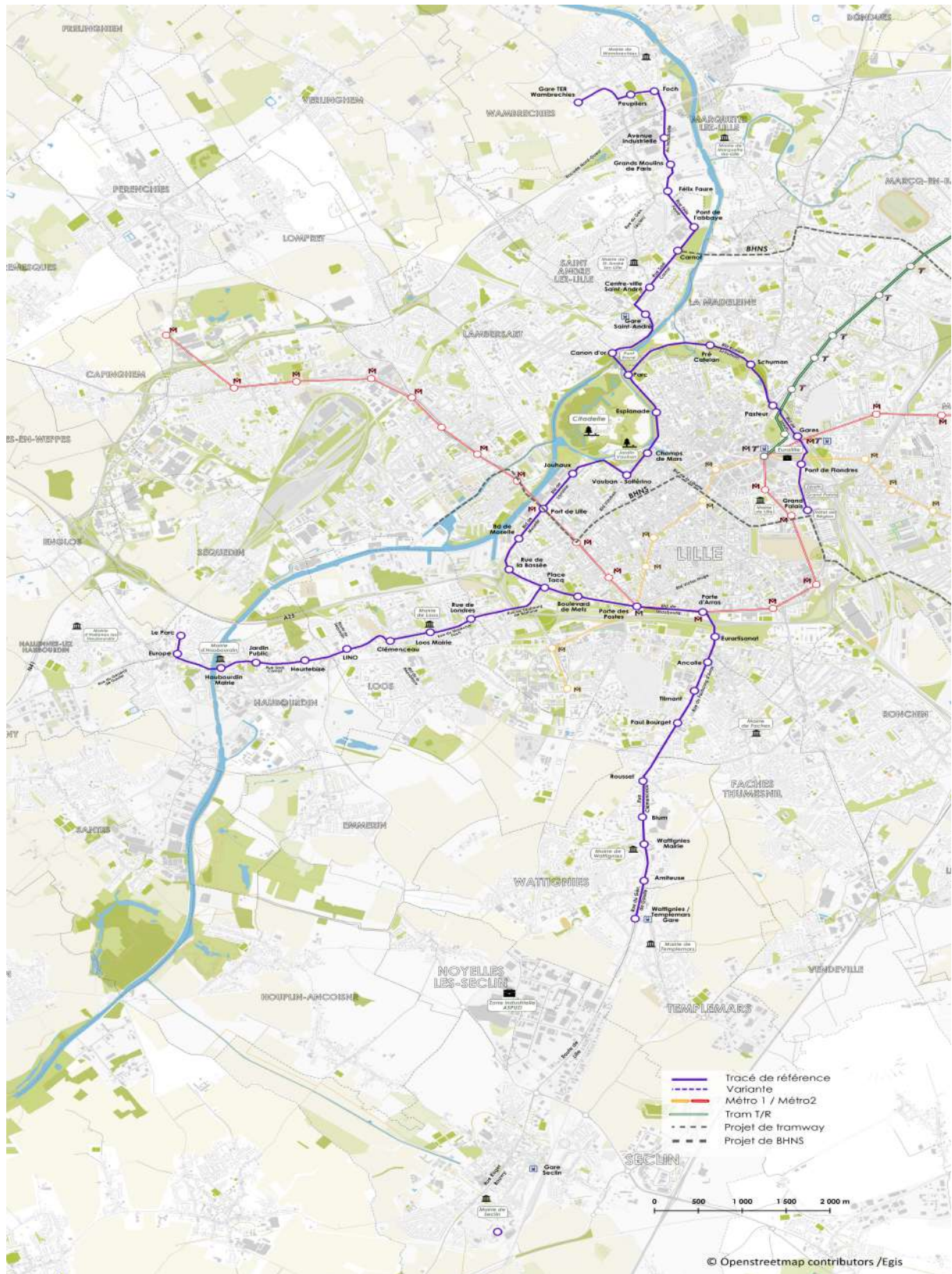
- ✓ Le réseau ferré régional ; il s'agit d'utiliser la densité de ce réseau pour aller vers un RER à l'échelle de la Métropole y compris la partie belge de l'Eurométropole
- ✓ Des nouvelles liaisons en transports collectifs structurants : des liaisons en modes lourds de type tramways, **objet de la présente concertation**, des liaisons par bus à haut niveau de service (BHNS), et des liaisons express par lignes de bus optimisées

A noter par ailleurs que l'État, le Conseil Régional, la Métropole et SNCF Réseau ont engagé dans le cadre d'un groupe de travail l'élaboration d'un Schéma Express Régional Métropolitain (SERM) de desserte ferroviaire.

Localisation du projet :



Projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing (Source : MEL)



Projet de Tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne (source : MEL)

Objectifs du projet selon le MO :

Faire face aux besoins de transport liés au développement de la Métropole (115 000 habitants et 80 000 emplois nouveaux à l'horizon 2035) en proposant de nouvelles liaisons dans les zones denses et un réseau maillé, afin de :

- ✓ Viser une mobilité plus durable avec un objectif d'usage des transports collectifs passant de 11 à 20% ;
- ✓ Réduire la pollution de l'air en minimisant le volume de trafic automobile quotidien par un report modal de la voiture vers les transports en commun ;
- ✓ Contribuer à la rénovation urbaine et au désenclavement des quartiers engagés dans le cadre du nouveau programme de renouvellement urbain adopté en décembre 2019.

Caractéristiques principales :

Le projet de tramway du pôle Roubaix Tourcoing est constitué :

- D'une **ligne de Neuville en Ferrain à Hem** de 14 km de long et de 28 stations ;
- D'une **ligne de Roubaix à Wattlelos** de 5,2 km et desservant 9 stations.

La fréquence prévue est de 5 à 7 minutes en heure de pointe selon les lignes.

Ce projet est complété par **une extension de la branche T** du tramway (Mongy) actuel vers la gare de Tourcoing.

Le projet de tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne est constitué de quatre branches :

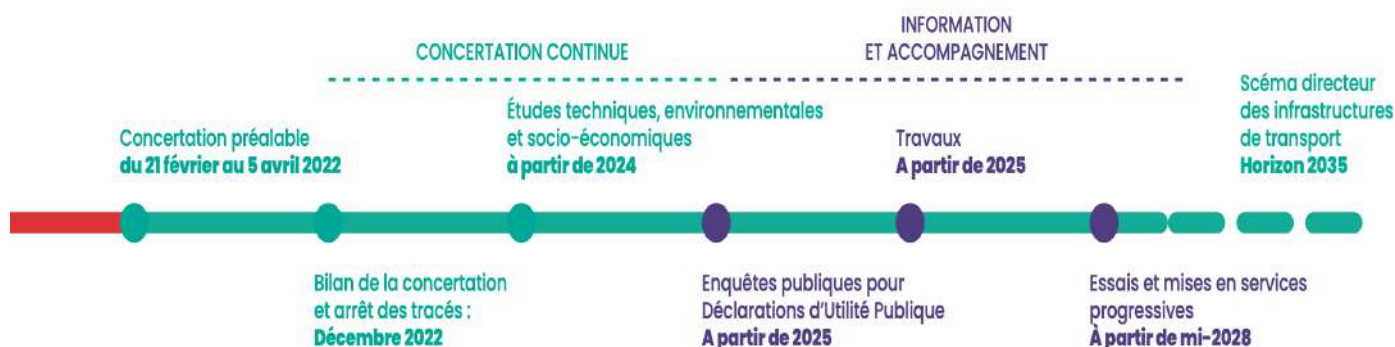
- **Un axe nord** sur un linéaire de 5 km et desservant 9 stations de Wambrechies à Saint André lez Lille ;
- **Un axe ouest** sur un linéaire de 4,8 km desservant 9 stations d'Haubourdin à la place Tacq ;
- **Un axe sud, modifié suite à la concertation préalable**, de 5 km de Wattignies à la porte des Postes ;
- Enfin **le secteur Lille Centre et Gares** d'un linéaire de 9,2 kilomètres desservant 17 stations.

La fréquence prévue en heure de pointe est de 6 minutes

Coût :

- Le projet de tramway du pôle Roubaix Tourcoing est estimé à 560 millions d'euros (valeur 2021).
- Le projet de tramway du pôle Lille et sa couronne est estimé à 850 millions d'euros (valeur 2021).

Calendrier prévisionnel :



(source : MEL)

Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable

Dans son bilan de la concertation, la MEL a longuement présenté les contributions du public, les points de consensus et les points de controverses en sériant les sujets selon qu'ils relevaient de chacun des secteurs géographiques des deux lignes ou qu'ils relevaient d'une approche transversale concernant l'ensemble des deux projets, à savoir :

- L'opportunité du projet ;
- L'intermodalité et l'effet réseau notamment en lien avec le projet de RER métropolitain en gestation avec la SNCF ;
- Le rabattement et la localisation des terminus ;
- L'insertion urbaine, le partage de l'espace et la place de la voiture ;
- Les mobilités douces ;
- Les nuisances.

La MEL y a répondu en s'engageant sur certains points ou en optant pour certaines variantes proposées à la concertation et/ou la réalisation d'études spécifiques.

Dans le tableau ci-dessous les garants ont repris, sous forme de demandes de précisions, les interrogations du public qui ont émergé durant la concertation préalable ainsi que les réponses apportées.

Réponses apportées par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à l'issue de la concertation préalable

Demande de précisions 05 /05/2022	Réponse du Maître d’ouvrage : Métropole Européenne de Lille, le 28/06/2022	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Etat d’avancement Juillet 2024
<i>1. Préciser la localisation la faisabilité et les conditions de desserte des parkings relais liés à un choix de terminus de ligne</i>	La Métropole Européenne de Lille approfondit, dans la poursuite des études, le besoin et la localisation en rabattement pour analyser l’intérêt d’implanter des zones de stationnements à des points stratégiques des tracés	2024	En cours
<i>2. Il est demandé à SNCF réseau de préciser le calendrier prévisionnel de mise en œuvre d'un nouveau schéma express métropolitain</i>	L’État, la Région Hauts-de-France, la Métropole Européenne de Lille et SNCF Réseau se sont engagés dans le projet de Service Express Métropolitain. Des études de faisabilité sont en cours sur ce projet de Service Express Métropolitain dont l’objectif est de doubler les fréquences en heures de pointe des trains voyageurs de l’étoile ferroviaire de Lille à horizon 2040		En cours
<i>3. Il est demandé à la MEL, de justifier par une étude de trafic l'opportunité d'un tramway sur le tronçon Seclin Wattignies</i>	Sur le secteur Wattignies-Seclin, la Métropole Européenne de Lille approfondit les études d’opportunité d’un tramway sur le tronçon Wattignies Seclin au regard de la desserte TER	Fin 2022	Réalisée

<p>4. Il est demandé au Maître d’Ouvrage de préciser la fréquentation prévisible selon les différents tracés de la branche Roubaix Wattrelos, interrogeant l’opportunité d’une liaison transfrontalière via Herseaux avec le réseau belge (en y intégrant la population étudiante se déplaçant vers l’université de Tournai).</p>	<p>Sur le secteur Roubaix-Wattrelos, la Métropole Européenne de Lille approfondit les études de faisabilité d’un tramway afin de préciser les fréquentations attendues et les aménagements éventuels selon les différents tracés, en interrogeant l’opportunité d’une liaison transfrontalière</p>	<p>Fin 2022</p>	<p>Réalisée</p>
<p>5. Il est demandé au Maître d’Ouvrage de préciser par une étude, l’impact sur la fréquentation du tramway et sur la population desservie d’un terminus à Lille Europe plutôt qu’à Lille Flandres.</p>	<p>Sur le secteur Lille Gares, la Métropole Européenne de Lille privilégie le tracé de référence par la gare Lille Europe dans la poursuite des études et l’objective au regard d’études complémentaires sur le pôle gares notamment de fréquentation</p>	<p>Fin 2022</p>	<p>Réalisée</p>
<p>6. Il est demandé à la ville de Lille de préciser les projets d’aménagement, prévus le long de la Deûle, leur nature, leurs impacts en terme d’emplois et de population.</p>	<p>Sur le secteur Lille Centre, la Métropole Européenne de Lille privilégie le tracé de référence sur la façade Ouest de la ville de Lille et l’objectiver au regard d’une étude multicritère (tracé Vauban/Lorraine/Moselle ou Vauban/Isly) comprenant un recensement des projets d’aménagement</p>	<p>Fin 2022</p>	<p>Réalisée</p>
<p>7. Il est demandé à la MEL de diligenter une étude comparative multi critères entre le tracé de référence entre la place Tacq et la Citadelle et une variante empruntant le boulevard Vauban.</p>			
<p>8. Il est demandé à la MEL de conduire à minima une étude de faisabilité ou d’opportunité des alternatives présentées et argumentées pour desservir le centre ville de Lille et de préciser comment elle envisage d’assurer la couverture des zones blanches coté est.</p>	<p>Sur le secteur Lille Centre, la Métropole Européenne de Lille mène une analyse multicritère des alternatives présentées et argumentées lors de la concertation et des conditions de desserte, au regard de l’ensemble des modes de déplacement et en complément des projets de tramway et de BHNS concertés</p>	<p>Fin 2022</p>	<p>Réalisée</p>

<p>Recommandations des garants portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s</p>	<p>Réponse du Maître d’ouvrage : Metropole Européenne de Lille, le 28/06/2022</p>		
<p><i>1. Il est demandé au maître d'ouvrage de rendre compte lors d'une réunion publique des enseignements qu'il a tiré de la concertation et d'y justifier ses choix quant aux tracés retenus ou aux études complémentaires qu'il entend mener avant de prendre une décision.</i></p>	<p>Une réunion publique de restitution du bilan de la concertation est organisée par la Métropole Européenne de Lille en juillet 2022.</p>	<p>Juillet 2022</p>	<p>Réalisée</p>
<p><i>2. Il est demandé au maître d'ouvrage de constituer pour chaque ligne de tramway une instance pérenne de concertation réunie à minima à chaque étape du projet.</i></p>	<p>En complément du comité des partenaires de la mobilité et du comité de ligne existant et associant les communes, la Métropole Européenne de Lille met en place d'une instance élargie aux partenaires représentatifs du territoire</p>		<p>Non réalisée</p>
<p><i>3. Il est demandé aux maires concernés et à la MEL d'engager une concertation locale avec les riverains pour chaque site contraint par les conditions d'insertion du tramway.</i></p>	<p>La Métropole Européenne de Lille poursuit les réunions publiques pour informer de l'avancée du projet et met en place, en concertation avec les communes, une concertation locale sur les secteurs contraints par les conditions d'insertion du tramway</p>	<p>Juin 2022</p>	<p>En cours</p>

Évolutions des projets durant la première année de la concertation continue (juillet 2022-juillet 2023)

Réalisation et présentation d'études spécifiques

Afin de répondre aux interrogations du public et comme prévu dans le bilan des enseignements tirés par la MEL de la concertation préalable, plusieurs études ont été réalisées de façon à préciser les enjeux des différents tracés ou portions de tracé en débat.

- Une étude sectorielle concernant le tronçon Wattignies Seclin du projet « Lille et sa couronne » mise en ligne sur le site Internet de la concertation début novembre 2022 ;
- Deux études sectorielles concernant le centre de Lille pour le projet « Lille et sa couronne », une relative au secteur « Isly Vauban » et une relative au secteur « Gares » mises en ligne mi-novembre 2022 ;
- Une étude sectorielle concernant la branche Wattlelos du projet « Roubaix Tourcoing » mise en ligne mi-novembre 2022 ;

L'ensemble de ces études ont ensuite été présentées le 24 novembre 2022 lors d'une réunion publique en visio-conférence.

Orientations relatives au tracé de la ligne « Lille et sa couronne » fixées par délibération du conseil communautaire le 16 décembre 2022

La délibération concernant le projet de tramway du pôle métropolitain « Lille et sa couronne » présente les orientations retenues par la Métropole Européenne de Lille.

- Sur le secteur Sud : Wattignies-Seclin : Retenir un tracé en terminus à Wattignies (c'est-à-dire suppression du tronçon Wattignies-Seclin) ;
- Sur le secteur Lille Gares : Retenir un tracé par la gare Lille Europe pour la branche vers le secteur Grand Palais (c'est-à-dire de rester sur le contournement du centre de Lille sans rentrer dans la ville et notamment sans desservir Lille Flandres) ;
- Sur le secteur de Lille Centre : Retenir le tracé sur la façade Ouest de la ville de Lille par les boulevards Vauban, de Lorraine et de la Moselle.

Orientations relatives au tracé de la ligne « Roubaix-Tourcoing » prises par délibération du conseil communautaire le 16 décembre 2022

La délibération concernant le projet de tramways du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing présente les orientations retenues par la Métropole Européenne de Lille.

La délibération entérine l'essentiel du tracé principal du projet de ligne, et retient, pour la branche Roubaix Wattlelos, le tracé par le boulevard Pierre Mendès-France.

Évolutions des projets durant la deuxième année de la concertation continue

Cette deuxième année de concertation continue n'a pas vu d'évolutions significatives des projets de tramways, en effet les études qui devaient être finalisées le premier semestre 2024 ont manifestement pris du retard et cette année a été consacrée pour les équipes de la MEL à la passation des marchés de maîtrise d'œuvre.

A noter cependant que le projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) avance en parallèle. Ce projet est en synergie avec les projets de tramways et de BHNS de façon à établir un réseau de transport en commun cohérent à l'échelle de la métropole mais aussi à l'échelle régionale. Il a fait l'objet le 20 octobre 2023 d'une délibération du conseil métropolitain établissant une convention relative au financement des missions permettant le déploiement de la gouvernance du projet, la mise en œuvre de la participation du public et la conduite des études nécessaires à la consolidation du projet qui sont confiées à la Société des Grands Projets (SGP). La consolidation de ce projet est prévue pour fin 2024.

Que s'est-il passé cette deuxième année en matière de participation ?

Cette deuxième année n'a pas fait l'objet de réunions publiques du fait du manque d'évolutions nouvelles à présenter.

Les équipes de la MEL se sont concentrées sur la réalisation de rencontres de proximité en liaison avec les communes concernées :

- ✓ d'une part des stand sur des lieux fréquentés lors d'événements spécifiques (événements sportifs, foires,...)
- ✓ et d'autre part des « ballades urbaines » ou des « diagnostics à vélo » sur les secteurs les plus contraints, c'est à dire les secteurs où la ligne de tramway empruntera des rues étroites ou sera l'occasion de réaménagements importants de l'espace urbain. Ces rencontres auxquelles les habitants ont été appelés à participer sur inscription, ont rassemblé une vingtaine de personnes par événement. Ce format résulte d'un choix de la MEL de constituer des groupes de volontaires relativement réduits pour favoriser les interactions entre les participants et les organisateurs. Ce format s'est avéré pertinent et a permis des échanges d'une vraie richesse.

Les événements suivants ont été organisés :

Sur la ligne « Lille et sa couronne »

- 12 septembre 2023 : Diagnostic en marchant rue Sadi Carnot, Saint André lez Lille
- 28 septembre 2023 : Stand de présentation des projets à l'Université Catholique de Lille
- 20 mars 2024 : Balade urbaine Porte des postes
- 29 mars 2024 : Stand devant la foire aux manèges de Lille
- 18 juin 2024 : Présentation du projet au Haut Conseil Métropolitain pour le Climat

- 19 juin 2024 : Diagnostic à vélo branche nord du tramways Lille et sa couronne : Wambrechies - Marquette - Saint André -Lammersart- Esplanade Vauban à Lille

Sur la ligne « Roubaix Tourcoing »

- 7 novembre 2023 : Stand au forum mobilités de la mission locale de Tourcoing
- 22 novembre 2023 : Voyage d'étude à Valenciennes et de son tramway, organisé par la ville de Roubaix en lien avec la MEL avec des habitants et des élus de Roubaix
- 23 novembre 2023 : Stand à la station de tramway Victor Provo à Roubaix
- 29 mai 2024 : Diagnostic à vélo Roubaix- Wattrelos
- 6 juin 2024 : Stand de présentation des projets à la fosse aux chênes
- 10 juin : Diagnostic à pied dans le secteur d'Eurotéléport - blvd Gambetta- place de la liberté

Un nombre plus important d'événements avait été programmé initialement mais certains d'entre eux ont été annulés ou reportés par les communes concernées.

Avis du garant sur le déroulement de la concertation

Les études qui devaient être finalisées durant le premier semestre 2024 ayant pris du retard, il n'y a pas eu de réunion publique pour les présenter, la « vie de la concertation » en a donc été pénalisée. Cependant la MEL a poursuivi la concertation avec le public à travers ces multiples rencontres de proximité en cohérence avec les recommandations du garant formulées dans le bilan intermédiaire de Juillet 2023. Ces rencontres ont permis de nombreux échanges avec le public. Le public a pu s'informer de toutes les questions que pose l'insertion d'un tramway sur la voirie et de ses difficultés : Peut-on maintenir les autres usages de la rue ? En ajouter d'autres telles que les pistes cyclables ? Quelle place pour les piétons ? Quelle organisation autour des stations ? Comment maintenir la partie végétale de la rue ? Comment la réduire en cas de contrainte majeure, voire comment la développer si l'espace disponible le permet ? etc.

Ces rencontres ont aussi été l'occasion pour les équipes techniques de la MEL d'enrichir leurs réflexions et leur compréhension des attentes du public et de la façon dont il perçoit ces contraintes.

Elles ont également été l'occasion pour le public d'exprimer ses demandes, remarques ou doléances sur le réseau actuel et son fonctionnement : demande de la date de mise en service du doublement des rames de métro, questions sur l'offre tarifaire et l'éventuelle gratuité, remarques sur le sentiment d'insécurité pour les femmes seules, sur l'amplitude horaire et le service de nuit, etc.....

Ces rencontres ont fait l'objet de comptes rendus qui ont été publiés sur le site Internet de la concertation.

Une partie de la population a continué à exprimer son désaccord sur certaines portions du tracé bien que celles-ci aient été validées par le conseil communautaire du 16 décembre 2022. Certaines de ces contestations perdurent depuis la concertation organisée par la MEL en 2019 pour le SDIT.

En ce qui concerne le fonctionnement du site participatif sur Internet durant cette deuxième année de concertation continue :

- 27 contributions ont été déposées sur la page dédiée à la ligne de Lille et sa couronne
- 11 contributions ont été déposées sur la page dédiée à la ligne Roubaix Tourcoing

Sur l'onglet dédié aux contributions du public appelé « Je donne mon avis », les contributions étaient limitées à 500 caractères, contrairement à l'année précédente. De plus il n'était plus possible d'y joindre un document.

Il était néanmoins toujours possible de déposer un document via une adresse mail dédiée, mais située sur un onglet différent appelé « présentation ». Ainsi, si on voulait joindre un document à sa contribution, on devait « deviner » qu'il fallait utiliser une adresse mail située dans un autre onglet.

Ce problème a été réglé à la demande du garant début juillet 2024 par la réinsertion de ladite adresse mail sur l'onglet « je donne mon avis ».

Le délai de réponse à chacune des contributions a été relativement rapide et s'est amélioré par rapport à l'année précédente.

Ce site Internet participatif est relativement peu actif au regard de l'importance des projets et de l'importance de la population concernée. L'actualité du projet a aussi été moins importante, ce qui peut expliquer en partie le faible nombre de contributions, cette année.

Les arguments exprimés

Des controverses sur certains tronçons des lignes de tramway qui perdurent

A l'image des débats de la concertation préalable et de la première année de concertation continue, la remise en cause de certains tronçons apparue l'année passée continue à s'exprimer.

Concernant la ligne « Lille et sa couronne »

Le dernier tronçon de la branche nord de la ligne de « Lille et sa couronne » à Wambrechies (tracé Foch-ancienne gare de wambrechies) est toujours contesté :

« Comment justifier un coût de 27 M d'euros supplémentaires financé par le contribuable pour un tronçon Gare-Foch traversant un quartier résidentiel constituant une portion à faible fréquentation de voyageurs pour une haute fréquence de passage d'un capacitaire surdimensionné pour le tronçon ? » contribution sur le site Internet

En réponse la MEL indique que les études de maîtrise d'œuvre du projet, qui démarreront en 2025, permettront d'approfondir le tracé du projet et notamment la position exacte du terminus de la branche nord ainsi que les points d'échanges multimodaux.

A l'inverse, les controverses sur l'absence de tramway dans le centre de Lille et sur l'absence de desserte de Commines se poursuivent. Il en est de même pour l'abandon du

tronçon Wattignies-Seclin au sud de Lille à l'issue de la concertation préalable qui reste contesté. Ces controverses se poursuivent au travers des contributions déposées sur le site Internet mais aussi lors des différentes rencontres de proximité organisées cette année sur toute l'agglomération.

Ces critiques ont été exprimées notamment au travers des contributions sur le site Internet :

« Après 15 années de retard sur les transports en commun lourd, ce serait dommage de louper le coche... Il faut relier les centres urbains. 3 points sont incohérents :

*- pas de liaison du centre-ville de Wambrechies (pas d'arrêt pour les patates !)
- pas de liaison du centre-ville de Lille : proposition de création d'une boucle urbaine entre LGP et Vauban par bvd Louis XIV et Liberté*

- pas de liaison Catho (35000 étudiants) par Vauban tout en gardant lien port de Lille (rue Aubert ou Colbert) »

« La ligne doit être prolongée jusqu'à Comines, la réserve SNCF de l'ancienne ligne est disponible de Wambrechies à Comines. »

« Je constate que le sud de Lille est le parent pauvre. Tourcoing continue d'avoir plusieurs investissements mais nous, secteur Seclin, rien. »

« Quid de Seclin et de ses environs ? Invoquer la présence d'une gare TER pour justifier l'absence d'un terminus à Seclin est un non-sens, les trains sont déjà bondés avant même d'arriver en gare de Seclin, se sont souvent des trains courts, même aux heures de pointe. Ce n'est pas à l'horizon 2040 que nous avons besoin de deux fois plus de train, c'est maintenant. D'autant que la mise en place d'une ZFE va compliquer davantage l'accès aux trains déjà bondés. »

En réponse et comme lors des précédentes interpellations sur les mêmes sujets, la MEL rappelle que :

- la décision d'établir le terminus à Wattignies et non à Seclin a été prise suite à une étude réalisée à la demande des garants à l'issue de la concertation préalable, étude qui montre le manque d'intérêt du tronçon Wattignies -Seclin au regard de son coût.
- la ligne ferroviaire Lille-Comines, qui relève de la Région, a été suspendue en décembre 2019 et que la MEL et la Région Hauts-de-France ont décidé de lancer une étude relative à la définition d'une offre de transport complémentaire à l'offre déjà existante, reprenant les caractéristiques d'une liaison rapide en bus entre Comines et la zone urbaine dense, en cohérence avec le réseau de transports existant et futur dont le projet de tramway,
- le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille - Villeneuve d'Ascq dont le tracé dans Lille passe par la rue de Turenne, la place du Maréchal Leclerc, la rue Nationale puis par le boulevard de la Liberté, la place de la République, le boulevard Louis XIV ainsi que l'avenue du Président Hoover permet de faire la boucle urbaine suggérée par une des contributions, et que la décision de maintenir le tracé par les boulevards de Lorraine et de la Moselle a été également prise suite à une étude spécifique réalisée à la demande des garants à l'issue de la concertation préalable, cette étude

montrant que, si les potentiels de desserte sont comparables entre les deux tracés, l'itinéraire de référence retenu permet de rechercher davantage de nouveaux usagers.

Il est à noter que le contournement du centre-ville de Lille par la ligne de tramway sans y pénétrer avait fait l'objet de très nombreuses critiques et suscité de nombreuses contributions très argumentées durant la concertation préalable et durant la première année de concertation continue. Hormis deux contributions sur le site Internet, ce sujet n'a pas été abordé durant cette deuxième année de concertation continue. Ceci peut s'expliquer en partie par le fait qu'il n'y a pas eu de réunion publique sur le sujet cette année, les actions de la MEL ayant consisté en rencontres de proximité.

Concernant la ligne « Roubaix-Tourcoing »

Une nouvelle remise en cause d'un tronçon de la ligne Roubaix Tourcoing a été soulevée rue Jules Guesde sur la commune de Hem. Ce dernier tronçon a suscité une pétition s'y opposant. Cette pétition a été signalée dans l'une des contributions sur le site Internet et a été diffusée au moyen du site spécialisé « change.org ». Elle comptait 303 signatures au 20 juillet 2024.. Il semblerait que cette pétition n'ait jamais été adressée à la MEL

« Je ne suis pas d'accord du passage du tramway rue Jules Guesde à Hem. Les maisons seront tremblantes comme à l'époque du passage des camions et bus double. Pourquoi ne pas utiliser des bus électriques avec cathéter ?... Vous parlez de concertation mais nous qui habitons la zone future sinistrée n'avons jamais reçus de la mairie la moindre information » .contribution sur le site Internet

En réponse à ces critiques et à la pétition, la MEL rappelle que le projet vise à favoriser un report modal de la voiture vers les transports en commun de façon à réduire la congestion automobile ainsi que la pollution atmosphérique sur toute la métropole comme sur la rue Jules Guesde. Elle précise que le matériel roulant sera électrique, moins bruyant que le tramway actuel équipé de matériel ancien, que les voies seront équipées de dispositifs de limitation des vibrations (amortissement sous le rail, dalle flottante) et que les commerçants seront accompagnés par la métropole et la ville de Hem pour les aider à rester attractifs durant la phase de chantier.

Au-delà de ces arguments présentés « point par point », la MEL, dans le cadre de ses réponses aux questions et critiques sur le site Internet, a été conduite à développer un plaidoyer pour son projet de tramways en tant que moyen pour repenser la ville et sa qualité de vie, mais en l'exprimant de façon différente, plus engagée et plus directe que dans les documents de présentation du projet, inévitablement plus formels :

« Aujourd'hui, la quasi-totalité de nos axes comporte et du stationnement et une circulation automobile à double sens sachant que les besoins en plantations pour lutter contre les îlots de chaleur en ville, la mise en place de voies cyclables et l'élargissement des trottoirs pour permettre un cheminement plus confortable, conduisent à s'interroger sur la ville que l'on souhaite demain et donc à l'usage que l'on fait de la place disponible. La place de la voiture, qui a progressivement depuis les années 50 remplacée beaucoup d'autres usages, sera naturellement questionnée sur les axes empruntés par le tramway. Un travail en concertation avec les communes et les riverains sera réalisé durant les études du projet à partir de 2024

pour définir ces usages en lien avec les objectifs du projet...n'est-il pas plus confortable d'emprunter à pieds une rue Jules Guesde que l'on pourra plus facilement traverser car la circulation y sera réduite, où les trottoirs auront été repensés, où l'on pourra prendre le tramway avec un accès simple, à niveau, sans marche à monter, pour se déplacer? De fait, c'est une mobilité alternative, facilitée au quotidien pour tous (enfants, adultes, personnes âgées, valides ou moins valides, ...) que propose le projet de tramway. La voiture restera certes nécessaire pour un certain nombre, ou pour certains déplacements mais le projet de tramway permettra de repenser une fraction de nos villes dans la perspective d'une ville plus apaisée et d'une mobilité décarbonée. » Réponse de la MEL à une contribution relative à la rue Jules Guesde à Hem déposée sur le site internet.

A l'inverse des regrets concernant l'absence de desserte de Roncq et Halluin au nord du terminus actuellement prévu continuent d'être formulés :

« Je trouve surprenant que Roncq et Halluin ne soient pas desservis par cette ligne de tramway. »

La réponse de la MEL, constante sur ce sujet, indique que la définition du tracé est un compromis entre les fréquentations attendues, les impacts environnementaux et les coûts prévisibles, elle précise également que la réorganisation du réseau de bus sera étudiée afin d'optimiser le rabattement vers le tramway.

Concernant la branche Roubaix Wattrelos

La controverse sur l'itinéraire privilégié par la MEL a été vive durant la première année de la concertation continue. Elle ne s'est pas exprimé cette année dans le cadre du site Internet, mais lors des rencontres de proximité et notamment lors du « diagnostic à vélo » qui s'est justement déroulé sur cet itinéraire controversé. Il s'agit toujours de contester un itinéraire boulevard Mendès France ne desservant pas le cœur de Wattrelos densément peuplé mais ne posant pas de difficultés majeures en termes d'insertion dans le tissu urbain, alors que l'itinéraire alternatif rue Carnot, écarté par la MEL, dessert une population plus importante mais nécessite une remise en cause des usages de la rue (restriction drastique des possibilités de stationnement des voitures, mise en sens unique de certaines portions, difficulté d'insertion d'une piste cyclable, etc.).

De multiples questions sur l'organisation du réseau et l'insertion des lignes

Besoins d'achats fonciers pour l'insertion des lignes

Sur certains secteurs très contraints, la MEL sera contrainte d'acquérir des parcelles aujourd'hui privées pour pouvoir insérer les lignes dans le tissu urbain. Dans certains cas il s'agit de maisons habitées. Les propriétaires occupants ont donc été contactés pour entamer les négociations dans les meilleures conditions possibles, ceci dans l'objectif d'éviter des expropriations sèches à terme.

Ces personnes concernées se sont ponctuellement manifestées durant certaines rencontres de proximité afin d'exprimer leur désarroi. Les équipes de la MEL se sont montrées à l'écoute de ces personnes et le public présent a pu constater les conséquences très impactantes pour certaines personnes de la mise en place d'infrastructures d'utilité publique dont l'objectif pour le maître d'ouvrage est de satisfaire l'intérêt commun.

Localisation des stations

Plusieurs remarques ou questions, tant sur le site Internet que durant les rencontres de proximité concernent la localisation exacte des futures stations de tramway.

« je découvre le tracé du "futur " tram et je pense qu'il manque un arrêt vers le quartier saint Sébastien, il y a beaucoup d'habitants au bout du vieux lille, non? »

A ces remarques, la MEL indique que les emplacements exacts des stations ne sont pas encore fixés et feront l'objet d'études et de consultations ultérieures

Localisation des parking relais

De même pour la localisation de ces parkings relais (P+R), les questions sont fréquentes lors des rencontres de proximité et sont parfois posées sur le site Internet participatif.

« Les portes de Lille sont encombrées chaque matin pour les habitants de ce territoire... aurait il pu être envisagé un système de P+R aux portes de Lille (Hallennes les H. par exemple) pour permettre au habitants un usage multimodal simple qui desservirait rapidement le centre ville ? »

« Un parking est-il prévu à l'arrêt Schuman à Neuville ? »

La fréquence de ces questions et la diversité des personnes s'exprimant à ce sujet constituent un indicateur de ce besoin et des attentes du public sur ce point.

En réponse la MEL indique qu'elle travaille actuellement sur le besoin et la localisation des zones de stationnements à des points stratégiques des tracés dans une vision et une logique métropolitaine.

La réutilisation des anciennes lignes SNCF inutilisées

Des remarques ou des suggestions ont été formulées questionnant la possibilité de l'utilisation des anciennes lignes SNCF ou de leur emprise. Ce sujet est récurrent depuis la concertation préalable.

« La MEL devrait demander à la région de remettre en service les voies ferrées désaffectées et créer des lignes qui font le tour de la métropole »

« Le tracé reprend dans les grandes lignes le même parcours que les TER Hauts de France, une réduction des coûts liés au travaux d'aménagement de la voirie serait elle plus préjudiciable en utilisant les infrastructures ferroviaires existantes (en lien avec SNCF Réseau) et en axant l'intermodalité Tram/TER »

En réponse la MEL indique :

- que ces lignes et leur emprise appartiennent aujourd'hui à SNCF réseau et que l'organisation des transports ferroviaires régionaux est de la compétence de la région dans un système ferroviaire qui est garanti par l'État,
- qu'un projet de SERM (Service Express Régional Métropolitain) est en cours d'étude dans l'objectif de doubler les niveaux de desserte de l'étoile ferroviaire de

Lille à l'horizon 2040 pour évoluer vers une forme de RER métropolitain et une desserte au quart d'heure,

- que dans ce cadre, la remise en service de voies désaffectées dépend de l'offre de service au regard de la fréquentation estimée, les lignes ayant souvent été suspendues en raison de leur faible fréquentation et offre,
- qu'une consultation du public est envisagée sur ce projet de SERM fin 2024/début 2025.

Le devenir des places de stationnement pour les voitures

Cette question est également récurrente depuis la concertation préalable. Elle constitue l'un des sujets d'inquiétude le plus souvent évoqué sur plusieurs secteurs de la métropole et sur lequel le public a le plus de difficultés à se projeter.

« Le passage du tram va supprimer beaucoup de places de stationnement des riverains. A Hem, les maisons sont historiquement de type ouvrières, sans garage. Il est impératif de trouver des espaces de stationnement alternatifs, sécurisés et bien répartis le long du tracé. »

En réponse, la MEL confirme que de nombreux axes ne présentent pas une largeur suffisante pour permettre d'y insérer l'ensemble des usages dans des conditions satisfaisantes de performance, de confort et de sécurité. Elle précise que les solutions seront différentes suivant les contextes :

- Un meilleur contrôle du respect de la réglementation en zone payante ou la création de zones réglementées permettra une plus grande rotation des véhicules donc une plus grande disponibilité des places de stationnement notamment dans les secteurs commerçants et pour les riverains ;
- Certains axes verront le nombre de places de stationnement réduit mais compensé partiellement si nécessaire, par l'optimisation des stationnements existants publics ou privés non utilisés ou la création de poches de stationnements à l'échelle du quartier.

Elle rappelle enfin que cette nouvelle offre de transports plus performants vise aussi à diminuer globalement l'usage de la voiture individuelle sur les secteurs desservis.

Le maintien des arbres et de la couverture végétale sur les tracés de la ligne

Une inquiétude s'est manifestée sur le devenir de la végétation urbaine lorsque les axes envisagés pour le passage de la ligne sont bordés d'arbres, dans un contexte urbain très dense et peu végétalisé.

En réponse la MEL affiche sa volonté de préserver autant que possible la végétation existante, rappelle l'intérêt environnemental de cette végétation urbaine, notamment dans la lutte contre les îlots de chaleur, et indique qu'il sera probablement nécessaire d'abattre certains arbres pour pouvoir poser les rails et que ces abattages seront compensés par des plantations et précise que « le bilan vert global du projet se devra d'être très largement positif ».

Les interrogations du public n'ayant pas obtenu de réponses à ce stade

Comme il a été indiqué plus haut, de nombreuses questions restent sans réponses à ce jour, les études fines de l'insertion des tramways étant encore en cours de réalisation. Ce sera lors de la présentation de ces études durant les années à venir que des réponses pourront être en partie apportées.

La suite de la concertation continue

Préconisation du garant sur la suite de la concertation continue

Concernant les réunions publiques, il serait nécessaire de les programmer au fur et à mesure de la finalisation des études en cours.

Concernant les rencontres de proximité, il sera nécessaire de les poursuivre telles qu'elles ont été mises en œuvre cette année avec, notamment, la présence de stands de la MEL lors d'événements tels que la foire aux manèges ou les rencontres sportives. Ces événements apparaissent comme un moyen efficace pour toucher un public qui n'a pas été touché par les informations diffusées par la MEL jusqu'à ce jour par des moyens plus traditionnels. Il serait d'autant plus utile que la MEL se donne les moyens nécessaires pour multiplier et diversifier de tels dispositifs d'information que la population a regretté à plusieurs reprises de ne pas « être au courant du projet » malgré les nombreux moyens mis en œuvre.

La plupart des engagements pris par la MEL dans son bilan de la concertation préalable ont été mis en œuvre ou sont en cours de mise en œuvre hormis l'engagement pris en réponse à la recommandation n°2 des garants portant sur les modalités d'association du public et sur la gouvernance du projet :

« En complément du comité des partenaires de la mobilité et du comité de ligne existant et associant les communes, la Métropole Européenne de Lille met en place d'une instance élargie aux partenaires représentatifs du territoire ».

Une telle instance serait nécessaire et pourrait accompagner la MEL dans ses efforts pour toucher les publics encore éloignés de la concertation aujourd'hui. Et ce d'autant plus que le retour d'expérience des équipes de la MEL dans le cadre des rencontres de proximité au moyen des stands d'information lors des événements festifs du territoire semble montrer qu'une majorité des habitants du territoire ne connaissent pas l'existence des projets de ligne de tramways (ni des projets de BHNS).

Liste des annexes

Annexe n°1 : Lettre de mission du garant

Annexe n°2 : Avis de la CNDP portant sur la réponse publiée par le responsable de projet, suite à la publication du bilan des garants de la concertation préalable

ANNEXE n°1 : Lettre de mission du Garant

La présidente

Paris, le 07.07.2022

Monsieur,

Lors de sa séance plénière du 06 juillet, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désigné garant du processus d'information et de participation du public jusqu'à l'ouverture des enquêtes publiques sur les deux projets de nouvelles lignes de tramways sur Lille et sa couronne d'une part, et dans l'agglomération Roubaix-Tourcoing d'autre part, portés par la Métropole européenne de Lille (MEL).

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

1 - Rappel du cadre légal et des objectifs de la concertation continue :

Cadre légal de la concertation continue

La concertation continue relève de l'article L.121-14 du Code de l'environnement : après une concertation préalable ou un débat public décidé par la CNDP, si le responsable de projet décide de poursuivre son projet, « la CNDP désigne un garant chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique ».

En l'espèce, la concertation préalable s'est tenue du 21 février 2022 au 05 avril 2022. Votre bilan de la concertation préalable a été publié le 05 mai 2022. Par décision du 24 juin.2022, le responsable du projet a décidé de poursuivre ses deux projets.

Objectifs de la concertation continue

Le champ de la concertation continue est particulièrement large (articles L.121-1, L.121-1-1, L.121-14 et R.121-11 du Code de l'environnement). L'enjeu est de garantir le continuum de l'information et de la participation du public entre la fin de la concertation préalable et l'ouverture de l'enquête publique.

Ceci implique de vous appuyer sur votre bilan de la concertation préalable, mais également l'avis de la CNDP du 06 juillet 2022 qui identifient les points majeurs du projet et les engagements pris par le responsable du projet. **Vous avez toute latitude dans la négociation avec le responsable du projet** pour l'amener à respecter ses engagements, ainsi que pour introduire de nouvelles recommandations. Votre rôle est de formuler des recommandations vis-à-vis du porteur de projet afin de garantir le droit à l'information et à la participation du public.

Enjeux généraux de la concertation continue

Un enjeu majeur de la concertation continue est d'adapter le dispositif participatif à **la durée d'élaboration du projet**. Plusieurs enjeux sont récurrents :

- clarifier pour les publics les grandes étapes et le calendrier d'élaboration des projets ;
- veiller à ce qu'il soit associé et informé des décisions majeures ;
- s'assurer de la mise à disposition du public des études au fur et à mesure de leur réalisation ;
- éviter que la concertation continue soit réservée aux parties prenantes.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions. N'hésitez pas à vous appuyer dessus pour les faire connaître à vos interlocuteurs et à vos interlocutrices.

2 - Enjeux de la concertation continue sur les projets de tramway Lille et sa couronne et Roubaix- Tourcoing

Votre bilan de la concertation préalable donne à voir que les deux projets de tramways sont attendus, cependant certains tronçons (ou absence de tronçons) du réseau projeté ont fait l'objet de controverses vives, montrant l'implication du public dans le débat.

Suite à la publication des engagements pris par la MEL à l'issue de cette concertation préalable, la CNDP a publié un avis sur la complétude et la qualité argumentative des réponses apportées par la MEL.

Il en ressort que la concertation préalable a permis au porteur de projet de modifier son projet pour intégrer certaines observations et propositions du public, notamment par rapport à l'emplacement du terminus de la branche nord de la ligne Lille et sa couronne, et l'opportunité de la desserte Wattignies – Seclin. En ce qui concerne le projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing, la concertation préalable a permis d'éclairer le choix par rapport aux différentes variantes soumises au débat, puis le porteur de projet s'est engagé d'approfondir ses études sur la desserte du secteur de Wattrelos et de la liaison transfrontalière.

La CNDP constate dans son avis que la MEL a apporté globalement des réponses complètes et argumentées aux questions du public et aux recommandations formulées dans votre bilan de la concertation préalable. À l'exception de deux points néanmoins :

- la recommandation relative à l'étude du tracé alternatif de la ligne Lille et sa couronne, entre la place Tacq et la Citadelle Vauban. En effet, cette recommandation préconisait de conduire préalablement au choix du tracé une étude multi-critères comparative, entre le tracé de référence et un tracé alternatif proposé par des contributeurs.
- la demande de précision formulée par les garants, par rapport au fait que la MEL doit expliciter les différents choix qui sont faits à l'issue de la concertation. Les garants constatent en fait que les justifications du choix concernant la gare de Lille Flandres ne figurent pas dans le document publié par la MEL, notamment sur la fréquentation attendue, la population desservie et les possibilités d'insertion dans le tissu urbain existant.

Ainsi, l'avis de la CNDP recommande que, dans le cadre de la concertation continue :

- le porteur de projet réalise cette étude comparative des avantages et des inconvénients du tracé de référence et du tracé alternatif proposé durant la concertation, dans le secteur ouest de Lille, et que les conclusions de cette étude soient débattues.
- le porteur de projet apporte au public les arguments justifiants sa décision relative à la non desserte de la gare Lille Flandres.

La concertation continue doit permettre de poursuivre les échanges sur les deux projets, notamment au regard des nouveaux éléments d'informations apportés, comme par exemple les études sur la desserte du secteur de Wattrelos et de la liaison transfrontalière.

3 – Bilans de la concertation continue

Si la concertation dure au-delà de 12 mois, vous publierez des rapports intermédiaires à la date anniversaire de votre nomination. Ils permettront aux publics de suivre les évolutions du projet et d'être informés du respect par le responsable de projet des exigences du droit à l'information et à la participation.

Vous publierez à l'issue de votre mission un bilan final de la concertation continue, celui-ci sera joint au dossier d'enquête publique.

Ce rapport final comporte :

- une synthèse des observations et propositions présentées par les publics pendant toute la durée de la concertation continue,
- les évolutions du projet induites par la concertation préalable et continue,
- le déroulé de la concertation continue et votre appréciation indépendante sur le respect par le responsable de projet du droit et des principes de la participation.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Chantal JOUANNO

[la commission nationale du débat public](#)

244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France - T. +33 1 40 81 12 63 - chantal.jouanno@debatpublic.fr
debatpublic.fr

ANNEXE n°2 : Avis de la CNDP portant sur la réponse publiée par le responsable de projet, suite à la publication du bilan des garants de la concertation préalable

SÉANCE DU 6 JUILLET 2022

AVIS N° 2022 / XX / TRAM LILLE COURONNE / 4

PROJET DE CREATION D'UNE LIGNE DE TRAMWAY SUR LE POLE LILLE ET SA COURONNE (59)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8,
- vu le courrier de saisine et le dossier annexé en date du 23 juin 2021 de Damien CASTELAIN, président de la Métropole Européenne de LILLE, relatif au projet de création d'une ligne de tramway du pôle LILLE et sa couronne,
- vu sa décision n°2022 / XX / TRAM LILLE COURONNE / 3, en date du 06 juillet 2022, prenant acte des réponses du maître d'ouvrage et désignant M Bacholle garant de l'information et de la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

après en avoir délibéré,

constate que :

la concertation préalable a permis au public d'accéder à une information complète sur le projet et de formuler de multiples propositions quant à la suite de son élaboration, et de proposer des alternatives au projet.

la concertation préalable a permis au maître d'ouvrage de modifier son projet pour intégrer certaines observations et propositions du public, notamment par rapport à l'emplacement du terminus de la branche nord de la ligne Lille et sa couronne, et l'opportunité de la desserte Wattignies – Seclin.

le document publié par le maître d'ouvrage suite à la concertation préalable portant sur le projet de création d'une ligne de tramway sur le pôle Lille et sa couronne apporte globalement des réponses argumentées aux questions du public et aux recommandations des garants, à l'exception de :

- la recommandation relative à l'étude du tracé alternatif de la ligne entre la place Tacq et la Citadelle Vauban, qui préconisait de conduire préalablement au choix du tracé une étude multi-critères comparative entre le tracé de référence et une variante proposée par des contributeurs.

- des justifications de la décision prise concernant la gare Lille Flandres, notamment sur la fréquentation attendue, la population desservie et les possibilités d'insertion dans le tissu urbain existant, qui n'ont pas été présentées.

recommande que :

le maître d'ouvrage réalise une étude comparative des avantages et des inconvénients du tracé de référence et du tracé alternatif proposé durant la concertation, dans le secteur ouest de Lille, et que les conclusions de cette étude soient débattues.

d'apporter au public les arguments justifiant la décision relative à la non desserte de la gare Lille Flandres.

La Présidente

Chantal JOUANNO