

PROJETS DE NOUVELLES LIGNES DE TRANSPORTS

Mise en œuvre du Schéma Directeur des infrastructures de Transports

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



21 février > 5 avril 2022



MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

SOMMAIRE

■	EDITO	3
■	Les projets en bref	5
■	La concertation mode d'emploi	12
■	Pourquoi ces projets ?	18
■	Les caractéristiques des projets	29
■	Où en sommes-nous ?	46
■	Présentation du projet de tramway sur le pôle métropolitain de Roubaix – Tourcoing	50
■	Présentation du projet de tramway sur le pôle métropolitain de Lille et sa couronne	84
■	Présentation du projet de BHNS entre Lille et Villeneuve d'Ascq	106
■	Présentation du projet de BHNS entre Villeneuve d'Ascq et Marcq-en-Baroeul	116
■	Calendrier et coûts des projets	127

EDITO

La Métropole Européenne de Lille est un territoire très dynamique qui connaît une croissance de population et d'emplois importante. Cela induit des besoins cumulés d'accessibilité, d'aménagement équilibré de son territoire et de réduction de la pollution qui nous obligent, dès à présent, à une transformation structurelle importante.

En réponse à ces enjeux, nous nous sommes dotés d'un Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) ambitieux, adopté à l'unanimité lors du Conseil métropolitain du 28 juin 2019. Il est le fruit de notre volonté forte d'agir efficacement et collectivement pour accompagner le dynamisme de la MEL.

Ce schéma prévoit notamment la création de nouvelles liaisons de transports en commun rapides, efficaces et régulières, composées de deux nouvelles lignes de tramway et deux nouveaux bus à haut niveau de service (BHNS) dont les essais et les premières mises en service sont attendus à horizon 2028. Au-delà de l'objectif premier de doter la Métropole de nouvelles offres qui mailleront plus étroitement

les communes du territoire, ce programme intègre également une dimension de requalification des espaces publics et plus largement de l'amélioration du cadre de vie des métropolitaines et métropolitains. Après le succès remporté par la MEL sur l'appel à projet de l'Etat pour la participation au financement de ce programme, celui-ci entre aujourd'hui dans sa première étape opérationnelle avec l'ouverture de la concertation préalable.

Ce temps d'échange sur les projets permettra de définir le tracé fin de ces futures lignes, d'organiser les travaux avec vous et de répondre à de nombreuses préoccupations sur ces quatre futurs services de transports.

Au travers de cette concertation, je ne peux que vous encourager à vous exprimer afin d'enrichir ces projets et leur donner des bases solides et partagées. Je souhaite que nous avancions ensemble dans la mise en œuvre de ce programme, essentiel pour l'avenir et le développement pour toute notre Métropole.

Damien CASTELAIN
Président de la Métropole Européenne de Lille

EDITO

La mise en œuvre du SDIT revêt un caractère prioritaire pour la Métropole Européenne de Lille. L'ensemble des élus métropolitains, le Président, et moi-même y sommes pleinement engagés.

Depuis juin 2019, les études avancent, et l'implication des villes comme celle de la MEL ne faiblit pas autour de ce grand projet d'avenir pour notre territoire et ses habitants.

Pour porter les grandes lignes du SDIT à la concertation publique dès ce début 2022 et enclencher les études opérationnelles, la Métropole Européenne de Lille s'est dotée d'une assistance à maître d'ouvrage disposant de compétences en urbanisme, architecture, études techniques et exploitation d'un réseau de transport urbain.

Une gouvernance adaptée a aussi été structurée. Elle allie collégialité, territorialité et efficacité. Dans ce cadre, un comité de pilotage et des comités de lignes ont été constitués et se sont déjà réunis à plusieurs reprises afin de partager et porter une vision commune du territoire autour des nouvelles lignes.

C'est sur ces fondations et outils solides que peut maintenant s'engager la concertation publique, étape clé de la mobilisation qui garantira la réussite du SDIT.

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





LES PROJETS EN BREF



La Métropole Européenne de Lille (MEL) s'est dotée d'un Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT), établissant sa feuille de route en matière de grandes infrastructures de transports collectifs structurants à horizon 2035. Ce schéma, objet de la délibération n°19 C 0312, adopté lors du conseil métropolitain du 28 juin 2019, prévoit notamment la création de nouvelles liaisons en transports collectifs structurants.



Le programme objet du présent dossier soumis à concertation préalable porte sur la création de nouvelles lignes de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) issues de ce schéma directeur :

- Tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing,
- Tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne,
- Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille – Villeneuve-d'Ascq,
- Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Villeneuve-d'Ascq – Marcq-en-Barœul

Un projet de mobilité

Plus qu'une nouvelle offre de transport, ces projets sont un outil pour intensifier une mobilité durable sur la Métropole Européenne de Lille. Ils permettent de nouvelles combinaisons pour assurer nos déplacements quotidiens qui ne cessent de se complexifier et ont pour objectif d'offrir une alternative crédible à l'usage de la voiture individuelle.

Construire ces nouvelles lignes de tramway et de bus à haut niveau de service nécessite des travaux d'aménagement conséquents qui sont soumis à une concertation réglementaire préalable, objet de ce document, avant de pouvoir mener de futures enquêtes publiques en vue d'obtenir les déclarations d'utilité publique des différents projets.

Cette nouvelle offre de transport viendra en complémentarité des lignes existantes structurantes de métro et de tramway afin de créer un véritable maillage du réseau de transport collectif urbain et d'offrir de nouvelles opportunités pour se déplacer aisément au sein des zones denses de la Métropole.

Par ailleurs, par la nature des infrastructures prévues, tant pour les tramways que pour les BHNS, l'objectif est de mettre à disposition des futurs usagers une offre de transport performante garantissant un niveau de service, de fréquence et de fiabilité élevé. Les aménagements, équipements et matériels roulants seront ainsi conçus pour favoriser le confort et l'accessibilité de tous les voyageurs.

Un projet de développement urbain

Améliorer le cadre de vie en ville, aujourd'hui, conduit à diminuer de façon perceptible des nuisances comme le bruit, la pollution, la congestion ou encore à répondre au besoin d'espaces verts pour les habitants. Nos modes de déplacement ont une incidence directe sur notre cadre de vie car ils organisent l'espace public de notre quotidien.

Pour ces raisons, l'arrivée du tramway ou du BHNS est l'occasion, non seulement de modifier nos habitudes de mobilité, mais aussi de profiter d'un nouveau cadre urbain plus apaisé et serein, qui rend la ville beaucoup plus agréable. À cet effet, une nouvelle organisation de l'espace public doit permettre d'en rééquilibrer ses fonctions (déplacements, rencontres, activités...). Il s'agit de répondre aux attentes de cadre de vie de chacun.

Ainsi, tout au long de ces nouvelles lignes de transport structurant, l'espace public sera repensé afin de partager plus équitablement la place dédiée aux différents usages (se promener, se déplacer, se rencontrer) et usagers (piétons, utilisateurs de modes doux, voyageurs des transports collectifs, automobilistes). Cette mutation de l'espace public s'accompagnera d'une végétalisation conséquente de ces corridors qui en manquaient pour la plupart singulièrement.

Enfin, ces nouvelles lignes de transport constitueront de véritables leviers de développement urbain. Elles permettent d'accompagner et d'accélérer des projets d'aménagement urbain existants et de favoriser l'émergence de nouveaux projets, alliant densification et mutation.

Un projet social

La mobilité est au carrefour des questions sociétales actuelles :

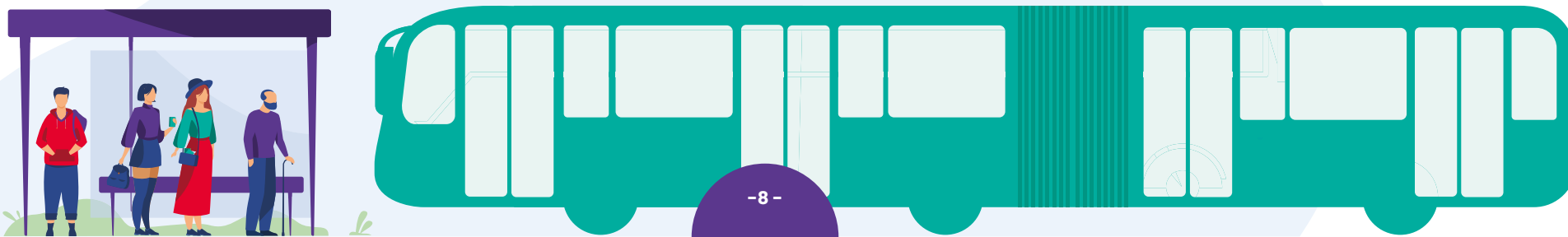
- Comment contribuer dans notre vie quotidienne à la préservation de l'environnement ?
- Comment garantir l'accès de tous aux services publics, aux lieux de travail et d'études, alors que le coût de l'énergie augmente ?
- Comment préserver collectivement notre santé et celle de nos enfants ?
- Comment garantir la cohésion sociale et réduire les inégalités entre les différents territoires de la métropole, dont certains concentrent d'importantes difficultés sociales ?
- Comment lier le cœur métropolitain très densément peuplé, la grande couronne périurbaine et les communes rurales ?

La mobilité et les transports sont devenus un vecteur indispensable d'inclusion sociale et de désenclavement.

Ces projets de lignes nouvelles ont donc vocation à desservir les grands secteurs d'habitat, mais aussi les pôles économiques, d'activités et d'emplois, d'enseignement, de culture et d'évènements, dans l'objectif de les rendre accessibles à tous. Il accompagne également la création de logements, l'accès aux zones d'habitations et le développement de mixité fonctionnelle.

Ces projets contribuent enfin au programme de renouvellement urbain de plusieurs quartiers en rénovation dans le cadre de politiques prioritaires de la ville.

Afin d'offrir une véritable alternative à la voiture individuelle, et de répondre aux problématiques financières et environnementales liées à son usage, les projets viennent desservir et renforcer l'offre de transports en commun des territoires.



Un projet environnemental

La Métropole Européenne de Lille a adopté son Plan Climat Air-Energies Territorial (PCAET) pour agir localement contre le changement climatique et réduire ses émissions de gaz à effet de serre.

Le nouveau plan climat approuvé en février 2021 s'appuie sur trois grandes ambitions :

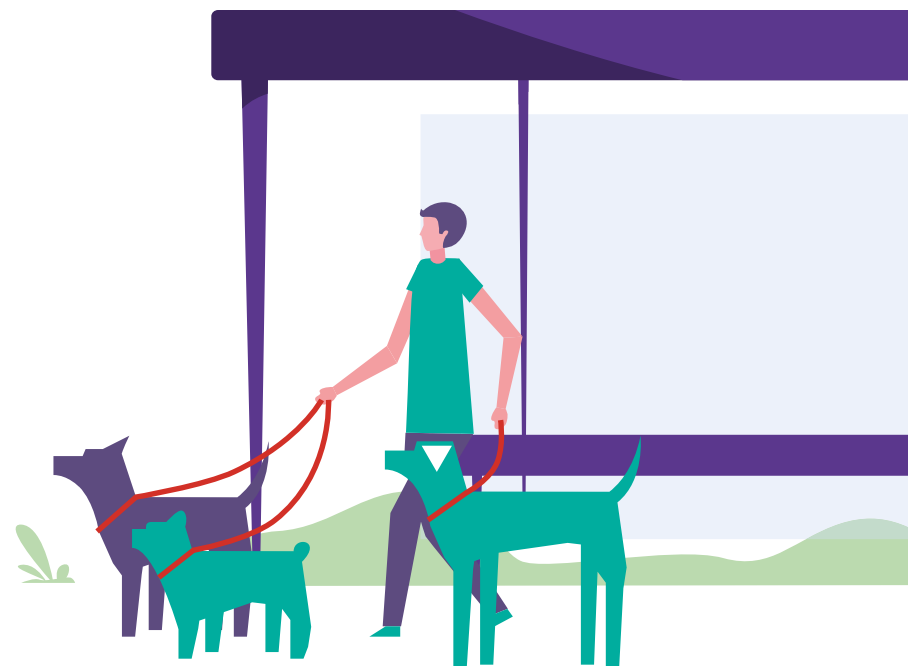
- Accélérer la transition énergétique vers une Métropole neutre en carbone d'ici 2050,
- Construire une Métropole résiliente au changement climatique et améliorant la qualité de l'air,
- Une Métropole solidaire permettant à tous de bénéficier de la transition écologique et énergétique.

La création de nouvelles lignes de tramway et de BHNS s'inscrit dans ces ambitions en contribuant à la préservation de l'environnement et à la lutte contre le changement climatique en favorisant un report modal de la voiture particulière vers les transports en commun. Les projets permettent ainsi une réduction des émissions et des concentrations de polluants atmosphériques issus du trafic routier.

Les projets favorisent la pratique des modes actifs que sont la marche et le vélo par leur intégration dans l'aménagement de l'espace public, ceci en adéquation avec la politique ambitieuse menée par la Métropole sur ces thématiques traduite dans l'actuel Plan de Déplacements Urbains (PDU) et dans le Plan de Mobilité (PDM) en cours d'élaboration.

Enfin, les projets prendront en compte le critère environnemental dans les choix de conception et s'inscriront dans la démarche Eviter, Réduire ou Compenser.

Les nouvelles lignes seront équipées d'un matériel roulant électrique, véritable alternative pour des usagers utilisant actuellement un véhicule qui consomme une énergie fossile. L'ensemble des aménagements urbains et paysagers favoriseront l'intégration végétale permettant de lutter contre les îlots de chaleur urbain, de favoriser la biodiversité et porteront attention à la gestion de la ressource en eau et à la limitation de l'imperméabilisation des sols.



50km de tramways



85 nouvelles rames

16 villes
desservies

1 tramway toutes
les **6 à 8 minutes**

25km
de BHNS



10 villes
desservies

1 BHNS toutes
les **10 minutes**

25 nouveaux bus
à Haut Niveau
de Service

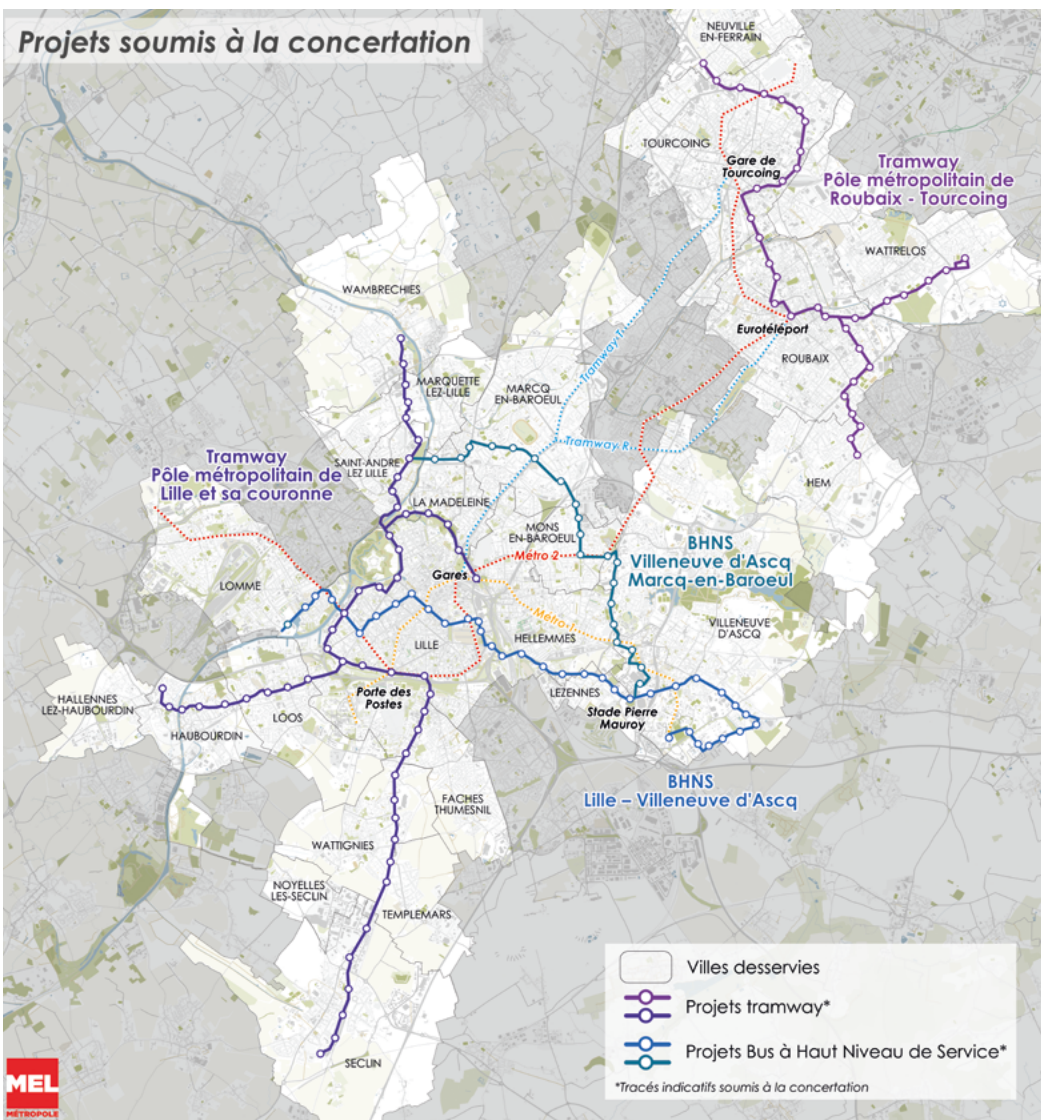


149 stations envisagées

Près de
180 000 voyages par jour
à la mise en service des lignes



Une desserte de
490 000 habitants
et **340 000 emplois**



Les acteurs des projets

● La Métropole Européenne de Lille



La Métropole Européenne de Lille est simultanément **Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) et Maître d'Ouvrage (MOA)** de ces projets.

En tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, elle détermine la politique générale de la mobilité sur son territoire et les évolutions du réseau de transports collectifs.

En tant que Maître d'Ouvrage des projets, elle est l'entité pour le compte de laquelle sont réalisés les projets. Ces fonctions lui confèrent le rôle de piloter, concevoir et réaliser chaque projet. Elle a la responsabilité de l'organisation et de l'analyse de la concertation réglementaire. Par la suite elle désignera les maîtres d'œuvre chargés de la conception des lignes, mènera les procédures administratives nécessaires à la réalisation des projets (enquêtes publiques en vue de l'obtention des déclarations d'utilité publiques, enquêtes parcellaires, autorisations environnementales...) lancera les consultations et pilotera les marchés de travaux en vue de la mise en service des différentes lignes.

● Ilévia



Ilévia est le réseau de transport de la Métropole Européenne de Lille. 730 000 voyageurs sont transportés quotidiennement sur 91 lignes de bus, 2 lignes de tramway et 2 lignes de métro qui desservent 3600 points d'arrêts. Le réseau est actuellement **exploité** par la société Kéolis Lille Métropole dans le cadre d'une **Concession de Service Public (CSP)** dont l'échéance est fixée au 31 mars 2025. Cette concession fait l'objet d'une remise en concurrence régulière.

● Les villes

25 villes sont concernées directement par ces projets : Faches-Thumesnil, Hallennes-lez-Haubourdin, Haubourdin, Hellemmes, Hem, La Madeleine, Lezennes, Lille, Lomme, Loos, Marcq-en-

Barœul, Marquette-lez-Lille, Mons-en-Barœul, Neuville-en-Ferrain, Noyelles-lès-Seclin, Roubaix, Saint-André-Lez-Lille, Seclin, Templemars, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq, Wambrechies, Wasquehal, Wattignies, Wattrelos.

Elles participent au pilotage des projets et à la prise de décisions liées aux itinéraires de tramway et de BHNS qui parcourent leur territoire.

Par ailleurs plusieurs de leurs compétences seront concernées par les projets, notamment celles du stationnement, de l'éclairage public, des espaces verts, de la réglementation de la voirie...

● La Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP), créée par la loi du 2 février 1995, est depuis 2002 une autorité administrative indépendante garante du bon déroulement de la concertation et du respect de la participation du public.

La Commission Nationale du Débat Public est saisie par le Maître d'Ouvrage et lui confie l'organisation de la concertation. Elle veille aux modalités de cette organisation, valide le dossier de concertation et les outils liés, le calendrier, les modalités et dresse le bilan de la concertation.

Elle désigne des garants qui veilleront au respect du droit à l'information et à la participation.



● Les habitants, usagers des transports collectifs, associations, ...

Ils sont au cœur de la démarche. Ils participent et contribuent à la concertation, et bien évidemment au succès de ces projets.

● Une assistance technique

La Métropole Européenne de Lille s'appuie sur une **Assistance à Maitrise d'Ouvrage (AMO)** pour mener à bien les études d'opportunité et de faisabilité des projets, il s'agit du groupement EGIS / Gautier+Conquet.





LA CONCERTATION MODE D'EMPLOI



Un programme, des projets

Le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) constitue un programme échelonné dans le temps. Celui-ci comprend plusieurs lignes dont les périmètres correspondent à des segments du futur réseau cohérents en termes de fonctionnalités et d'organisation des travaux.

On appelle donc :

- **Programme**, l'ensemble des lignes du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) dans leur globalité correspondant à une vingtaine de lignes soit nouvelles, soit extensions de ligne, soit améliorations de lignes existantes. Ce programme a fait l'objet de la délibération n°19 C 0312 du conseil métropolitain de la MEL du 28 juin 2019 disponible sur internet selon le lien suivant : <https://www.lillemetropole.fr/deliberations>
- **Projets** : chaque projet, découlant du SDIT, comprend l'ensemble des travaux à réaliser, des ouvrages à construire ou des interventions nécessaires pour que ce projet soit complètement fonctionnel. Chaque projet présente sa propre cohérence fonctionnelle et peut donc être réalisé sans que les autres projets en soient affectés.

La présentation dans ce dossier de concertation permet au lecteur de mieux appréhender l'évolution des infrastructures de transport sur le territoire de la métropole à l'occasion d'une concertation simultanée sur plusieurs projets :

- 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

Il s'agit cependant de projets distincts, fonctionnellement indépendants les uns des autres. De même, chacun de ces projets pourra lui-même, du fait des conclusions de la concertation, ou de différents facteurs comme des contraintes techniques ou d'exploitation future, être subdivisé en différents sous-projets constituant par eux même des projets à part entière ayant leurs propres cohérences fonctionnelles et, indépendamment des autres sous-projets, leurs propres calendriers..

À l'issue de cette étape de concertation, et sous réserve des conclusions issues de la participation du public, chaque projet poursuivra son déroulement administratif indépendamment des autres.



Contexte et principes

La démarche de concertation préalable objet du présent dossier porte donc sur quatre projets de nouvelles lignes de transport :

- Deux lignes de tramway :
 - Projet de tramway sur le Pôle de Lille et de sa Couronne
 - Projet de tramway sur le Pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing
- Deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) :
 - BHNS entre Villeneuve-d'Ascq et Lille
 - BHNS entre Villeneuve-d'Ascq et Marcq-en-Barœul

Cette concertation s'inscrit à la suite de la concertation menée dans le cadre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) dont le Conseil de la Métropole a approuvé le bilan le 28 juin 2019, adoptant ainsi le projet de SDIT.

La concertation préalable est une étape fondamentale dans la vie d'un projet. Elle a pour objet de donner accès, à l'ensemble des personnes concernées, à une information transparente sur le projet, d'informer le public et les acteurs concernés des aménagements prévus, de recueillir d'éventuelles observations ou demandes permettant d'enrichir l'élaboration du projet.

La concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire.

Conformément à la législation en vigueur, et **dans le respect de la Charte de la Participation Citoyenne** votée par la Métropole Européenne de Lille le 2 décembre 2016, et actualisée par vote du conseil métropolitain le 28 juin 2021, les modalités de la concertation fixées garantissent au public :

- d'accéder aux informations pertinentes permettant sa participation effective ;
- de disposer de délais raisonnables pour formuler des observations et des propositions ;
- d'être informé de la manière dont il a été tenu compte de ses observations et propositions dans la décision.

Le code de l'environnement, notamment sa partie législative, les articles L.120-1 à L.120-2 et L.121-1 à L.121-16, et le code de l'urbanisme, article L. 103-2, encadrent la participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipements ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

Les modalités de mise en œuvre de la concertation ne sont pas identiques entre les projets de tramway et les projets de BHNS car la réglementation applicable n'est pas la même.

Pour les projets de tramway

Conformément à la réglementation, le Conseil de la Métropole a autorisé le 11 octobre 2019 la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Par courrier en date du 23 juin 2021, la MEL a saisi la CNDP, qui, dans une décision en date du 7 juillet 2021, a demandé l'organisation d'une concertation préalable pour chaque projet de nouvelle ligne de tramway et a désigné **M. Christophe Bacholle et M. Jean-Claude Ruysschaert garants des concertations préalables**.

Les garants peuvent être contactés par tout participant à la concertation :

- par courriel aux adresses :
christophe.bacholle@garant-cndp.fr
jean-claude.ruysschaert@garant-cndp.fr
- par courrier à l'adresse de la CNDP :
Commission Nationale du Débat Public
à l'attention de M. Christophe Bacholle et
de M. Jean-Claude Ruysschaert, garants de la
concertation
244 Boulevard Saint-Germain
75007 Paris

Les deux garants de la CNDP auront pour mission de **veiller à la qualité, l'intelligibilité et la sincérité des informations diffusées**, les caractéristiques et la pertinence des outils d'expression du public, la possibilité pour le public de poser des questions et d'obtenir des réponses appropriées de la part du Maître d'Ouvrage. Ils peuvent demander la réalisation d'une expertise complémentaire sur le projet. Les garants sont neutres, indépendants, impartiaux, ne donnent jamais d'avis sur le fond du projet mais facilitent le déroulement du processus de la concertation. Ils représentent la CNDP et portent ses valeurs : l'indépendance, la transparence, la neutralité, l'argumentation et l'équivalence de traitement.

Dans un délai d'un mois à l'issue de la période de concertation préalable, ils établissent un bilan qui est accessible à tous et qui devra être versé au futur dossier d'enquête publique.

Une fois le bilan de la concertation publié par les garants, le Conseil de la Métropole européenne de Lille sera appelé à tirer son bilan et à présenter les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place.

Elles devront tenir compte des enseignements de la concertation ainsi que des modalités de poursuite du projet, évaluées à partir des observations recueillies auprès du public et des résultats de la concertation préalable.

Conformément à la méthodologie socle définie par la Charte de la Participation Citoyenne, le bilan de la concertation tiré par le Conseil de la Métropole fera état de la totalité des avis recueillis. Il devra d'une part indiquer les observations retenues dans la poursuite du projet, et d'autre part motiver les raisons de celles non prises en compte le cas échéant.

La CNDP est une autorité administrative indépendante dont le rôle est de garantir l'information apportée dans la concertation et de veiller au droit d'information des citoyens de manière à faire en sorte que le point de vue de ces derniers soit pris en compte par la Maîtrise d'Ouvrage dans le cadre de l'élaboration des projets

Pour les projets de BHNS

La concertation sur les deux projets de BHNS est menée directement par la Métropole Européenne de Lille, conformément au code de l'urbanisme, article L. 103-2. Elle sera appelée à tirer un bilan et à présenter les mesures qu'elle juge nécessaire de mettre en place. Elles devront tenir compte des enseignements de la concertation, ainsi que des modalités de poursuite du projet, évaluées à partir des observations recueillies auprès du public et des résultats de la concertation préalable.

Conformément à la méthodologie socle définie par la Charte de la Participation Citoyenne, le bilan de la concertation tiré par le Conseil de la Métropole fera état de la totalité des avis recueillis. Il devra d'une part indiquer les observations retenues dans la poursuite du projet, et d'autre part motiver les raisons de celles non prises en compte le cas échéant.

Les modalités de la concertation

La concertation se déroule du 21 février au 5 avril 2022.

Des temps d'information, de travail et d'échanges

Quinze jours avant le début de la concertation, le public est informé des modalités de la tenue de la concertation par un avis d'ouverture de la concertation. L'avis d'ouverture de la concertation est publié sur le site internet de la MEL <https://participation.lillemetropole.fr/> et dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département du Nord. Il est également affiché dans les mairies des communes dont le territoire est susceptible d'être affecté par un projet.

La concertation préalable démarre par une réunion plénière d'ouverture le 21 février portant sur les quatre projets soumis à concertation. Elle a pour objectif de présenter aux participants l'ensemble des projets, leurs enjeux et leurs opportunités, et de répondre aux premières questions du public.

Une phase d'interpellation citoyenne démarre et se traduit par la tenue de stands d'information, de discussion, de recueil des avis, sur des lieux emblématiques et fréquentés (marchés, gares...) situés sur l'itinéraire des tracés des futurs projets.

Pour chaque projet, se tient une réunion publique spécifique (à Lille, à Tourcoing, à Mons-en-Barœul, à Villeneuve-d'Ascq) qui vise à décliner à l'échelle locale la présentation du projet et à recueillir l'ensemble des questions ou remarques des participants.

Plusieurs ateliers participatifs sont ensuite organisés par projet, sur des sous-secteurs, pour discuter de façon très ouverte sur les différentes variantes existant localement, les opportunités et caractéristiques des projets.

La phase de concertation préalable se termine par une réunion plénière de clôture portant sur les quatre projets pour synthétiser les avis émis et apporter des premiers éléments de réponse aux questions soulevées, présenter les prochaines échéances des projets et les modalités de poursuite de la démarche de concertation continue.

De l'information régulière

Pendant toute la phase de concertation, une plateforme de concertation consacrée aux projets est mise en ligne et mise à jour continuellement.

Elle permet à toutes les personnes s'y connectant de recueillir de l'information sur les projets, de poser ses questions et d'émettre son avis.

Le lien est le suivant : <https://participation.lillemetropole.fr/>

Flash COVID19

Au stade de réalisation du présent dossier de concertation, il est envisagé au regard des conditions sanitaires que les réunions plénières se déroulent en visioconférence, les réunions publiques en solution mixte (à distance et en présentiel) et les ateliers de travail en présentiel.

Néanmoins compte tenu du contexte sanitaire, les conditions de présence pourraient évoluer aussi veuillez retrouver l'ensemble des modalités de participation sur le site.

<https://participation.lillemetropole.fr/> mis à jour en continu.

Et après ?

Dans un délai d'un mois au terme de la concertation préalable, les garants établissent un bilan de la concertation et résument la façon dont elle s'est déroulée. Ce bilan comporte une synthèse des observations et propositions présentées et, le cas échéant, mentionne les évolutions du projet qui résultent de la concertation préalable.

Les garants informent le Maître d'Ouvrage (la MEL), la Commission Nationale du Débat Public et le représentant de l'Etat du déroulement et du bilan de la concertation préalable. Ils rendent public le bilan de la concertation préalable.

Dans un délai de deux mois à compter de la publication du bilan des garants, le Maître d'Ouvrage publie les mesures qu'il juge nécessaire

de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation.

Des orientations seront alors prises, au regard des conclusions de la concertation, sur les modalités d'association future des habitants, associations et usagers.

La volonté de la MEL est que cette concertation constitue la première étape d'une démarche d'écoute et d'échange de long terme, avec toutes les parties prenantes, au fur et à mesure de l'avancement des projets.



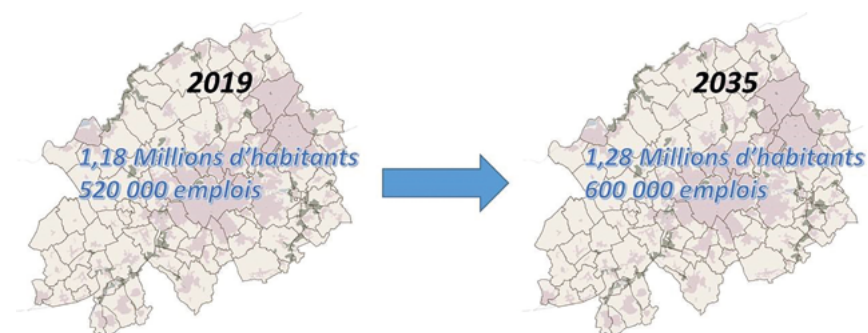


POURQUOI CES PROJETS ?

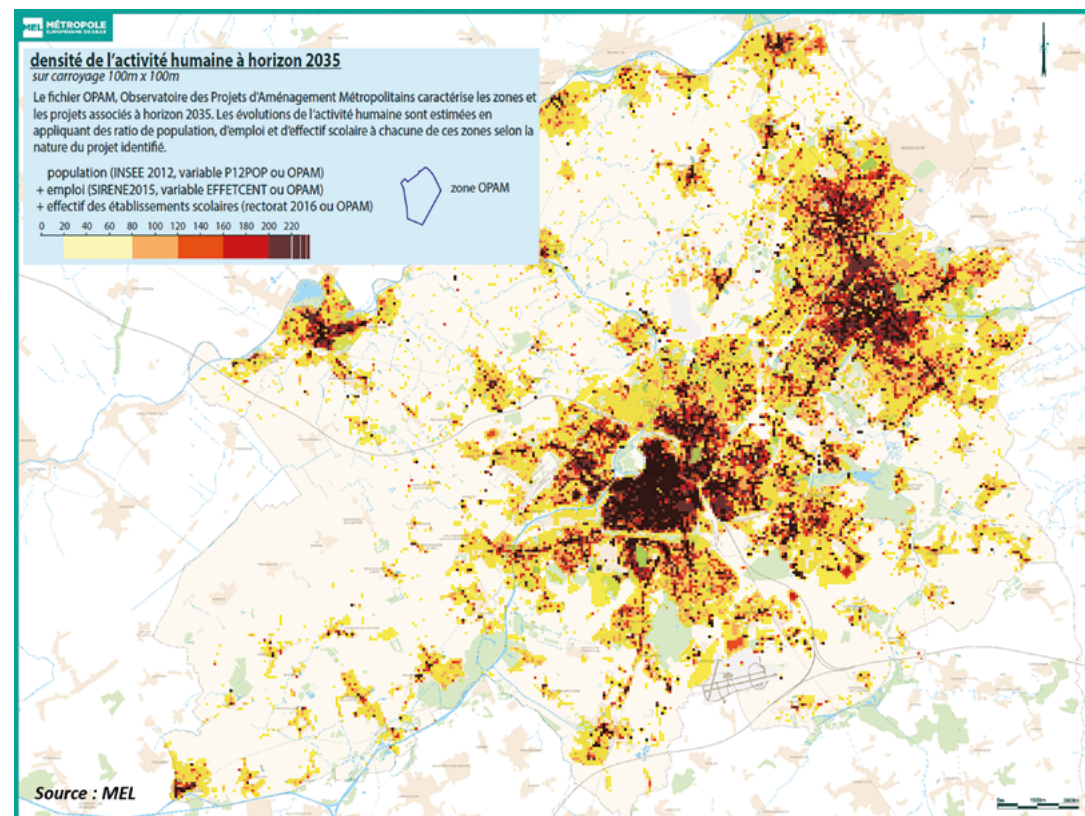


Une métropole qui poursuit son développement

La métropole comptera 115 000 habitants supplémentaires et plus de 80 000 nouveaux emplois à l'horizon 2035.
Ces croissances se localiseront pour une grande partie sur l'espace central de la Métropole.



Ces croissances devraient générer quelques **600 000 à 700 000 déplacements quotidiens supplémentaires** dont l'origine et/ou la destination sont en liaison avec les principaux pôles de la métropole.



Une métropole qui vise une mobilité plus durable

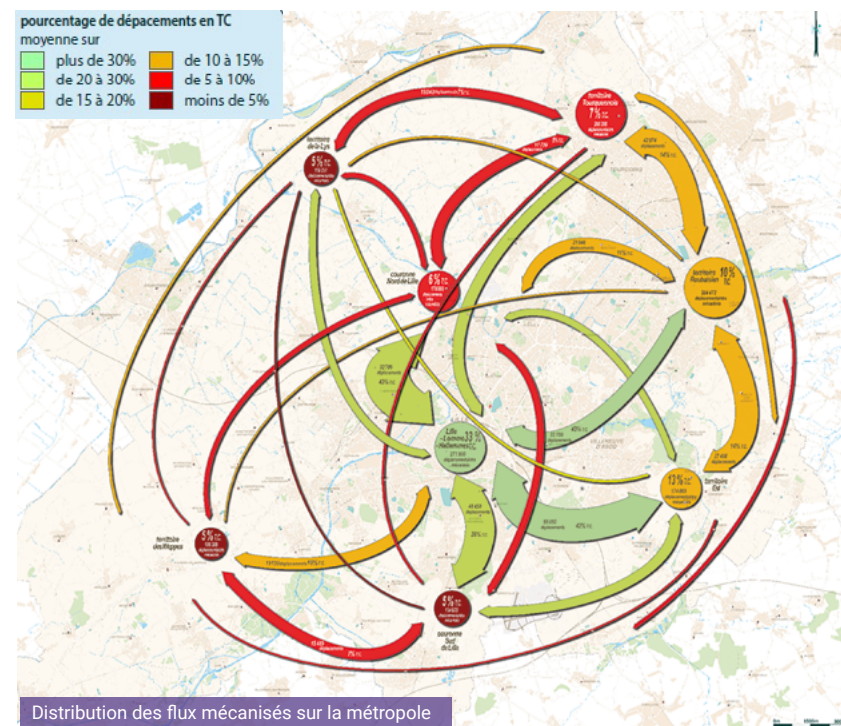
La mobilité est un **sujet central des politiques métropolitaines et du respect de l'équilibre territorial.**

Elle est au cœur des discussions sur les grandes orientations stratégiques du territoire : Plan Climat-Air-Energies Territorial (PCAET), schéma de cohérence territoriale (SCoT), Programme local de l'Habitat (PLH), Plan de Mobilité (PDM, ex PDU), Plan local d'urbanisme (PLU) de la Métropole.

Consciente des augmentations de déplacements, **la Métropole Européenne de Lille** a l'ambition de mettre une politique de mobilité plus durable qui propose une alternative crédible à l'usage de la voiture individuelle afin d'offrir plus de choix aux habitants.

Avant la crise sanitaire, l'utilisation de la voiture est encore très importante au sein de la Métropole avec un usage de plus de 57% de la voiture, pour seulement 11% pour les transports collectifs et 1,5% du vélo.

Les principaux déplacements mécanisés (hors piétons) se concentrent sur les territoires des projets de tramways et de BHNS, à savoir Lille, Roubaix, Tourcoing et Villeneuve d'Ascq. Les projets proposés permettent donc de répondre de manière optimale aux besoins des déplacements des métropolitains.



Distribution des flux mécanisés sur la métropole
Source : Enquête Ménage Déplacement 2016 - MEL

Avant la crise sanitaire, un usage de plus de 57% de la voiture, pour seulement 11% pour les transports collectifs et 1,5% du vélo

Les projets de tramway et de BHNS ramènent la place de la voiture à de plus justes proportions, en concentrant son usage sur les trajets où elle est la solution la plus performante, et en favorisant les transports en commun et le vélo pour les trajets où ils sont rapides et efficaces.

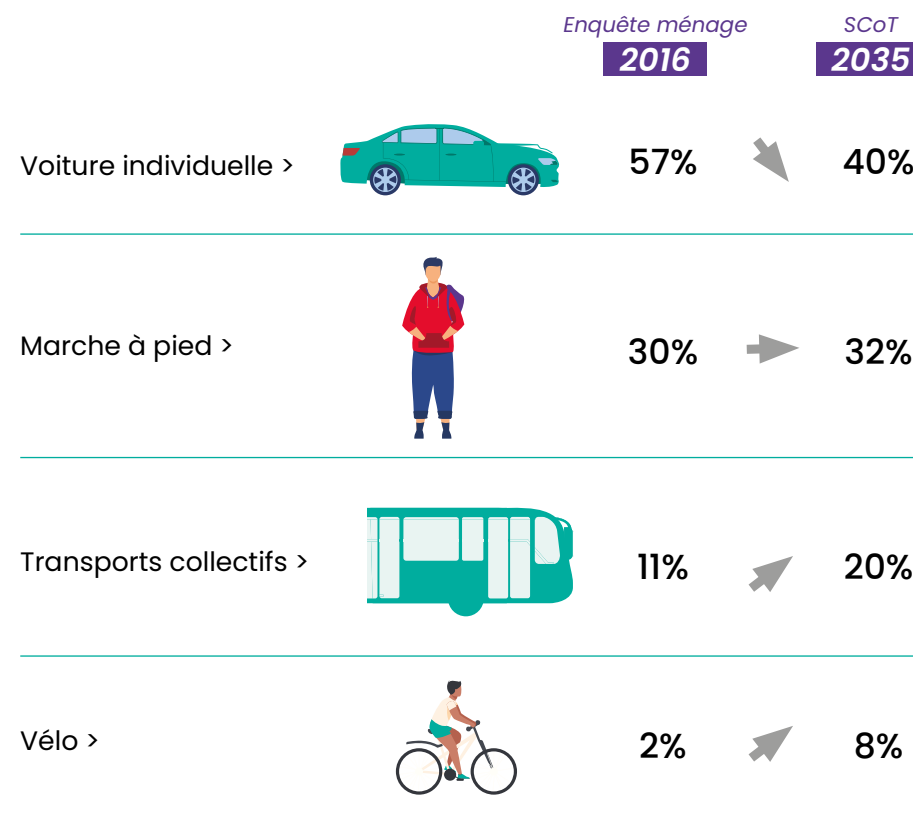
L'objectif est que la croissance soit prise en charge par le réseau de transports collectifs et les modes actifs.

Cette ambition implique un usage des transports collectifs à 20% et du vélo de 8 à 10%.

Pour inverser les tendances, il est donc nécessaire d'offrir des conditions optimales de déplacement pour les transports collectifs, indépendantes de la congestion automobile pour desservir les principaux pôles de l'agglomération.

Le tramway et le BHNS ont des performances et une attractivité fortes (ce qui implique des aménagements tels que des sites propres). Ils s'inscrivent donc, dans la continuité des grandes politiques mises en place par la MEL telles que le **Plan Climat Air Énergie Territorial**, validé lors du Conseil métropolitain du 19 février 2021, le **futur Plan de Mobilité** PDM, anciennement PDU et du **Schéma de Cohérence Territorial de Lille Métropole** (SCOT) à horizon 2035.

Répartition des modes de déplacement



L'ambition est d'inverser la tendance actuelle avec un objectif d'usage des transports collectifs à 20% et du vélo à 8%.

Une métropole attentive aux questions de santé publique

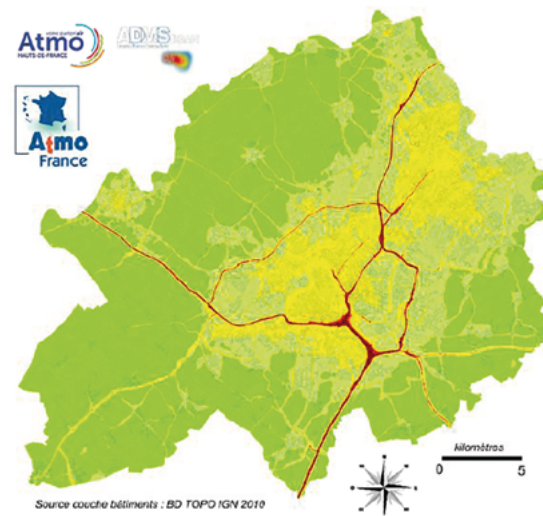
La pollution de l'air est une cause de mortalité importante et une préoccupation majeure des habitants de la Métropole.

Les professionnels de la santé confirment qu'il n'y a pas d'effet de seuil. L'impact sur la santé résulte de l'exposition permanente à des niveaux de pollution même inférieurs aux seuils réglementaires des pics de pollution. Dès lors, toute baisse des concentrations de polluants, induit systématiquement des effets positifs sur la santé.

Par ailleurs, la pollution chronique journalière a plus d'impact sur la santé que les quelques pics de pollution.

Or, le trafic automobile est un contributeur majeur de cette pollution urbaine. La solution pour diminuer cette pollution est **de minimiser le volume global du trafic quotidien** dans les espaces les plus denses.

Le programme des projets de nouvelles lignes de tramway et BHNS, objet de cette concertation, s'inscrit donc dans cet objectif en contribuant au report d'une partie du trafic routier vers le transport collectif.



Carte Stratégique de l'Air de la MEL
(édition mars 2018)

Années : 2014, 2015, 2016

Polluants : dioxyde d'azote NO_2 , particules PM_{10} et particules $\text{PM}_{2.5}$

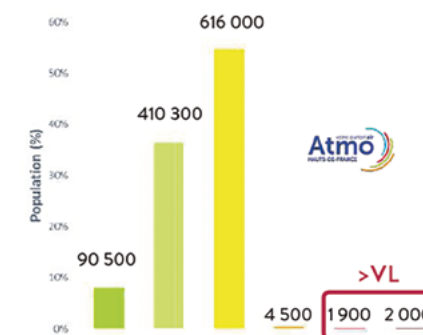
Valeurs limites (VL) : concentrations en moyennes annuelles ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour le NO_2 , $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les particules PM_{10} et $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les $\text{PM}_{2.5}$) et concentrations moyennes journalières ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ à ne pas dépasser plus de 35 jours par an pour les particules PM_{10})

Valeur OMS : concentration moyenne annuelle de $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les particules PM_{10}

$\mu\text{g}/\text{m}^3$: microgrammes par mètre cube d'air

Légende :

- zone "air prioritaire" (>120% de VL)
- zone en dépassement réglementaire (>100% de VL)
- zone en dépassement potentiel (>90% de VL)
- zone de vigilance (>75% de VL)
- zone en dépassement du seul OMS pour les PM_{10}
- zone à préserver



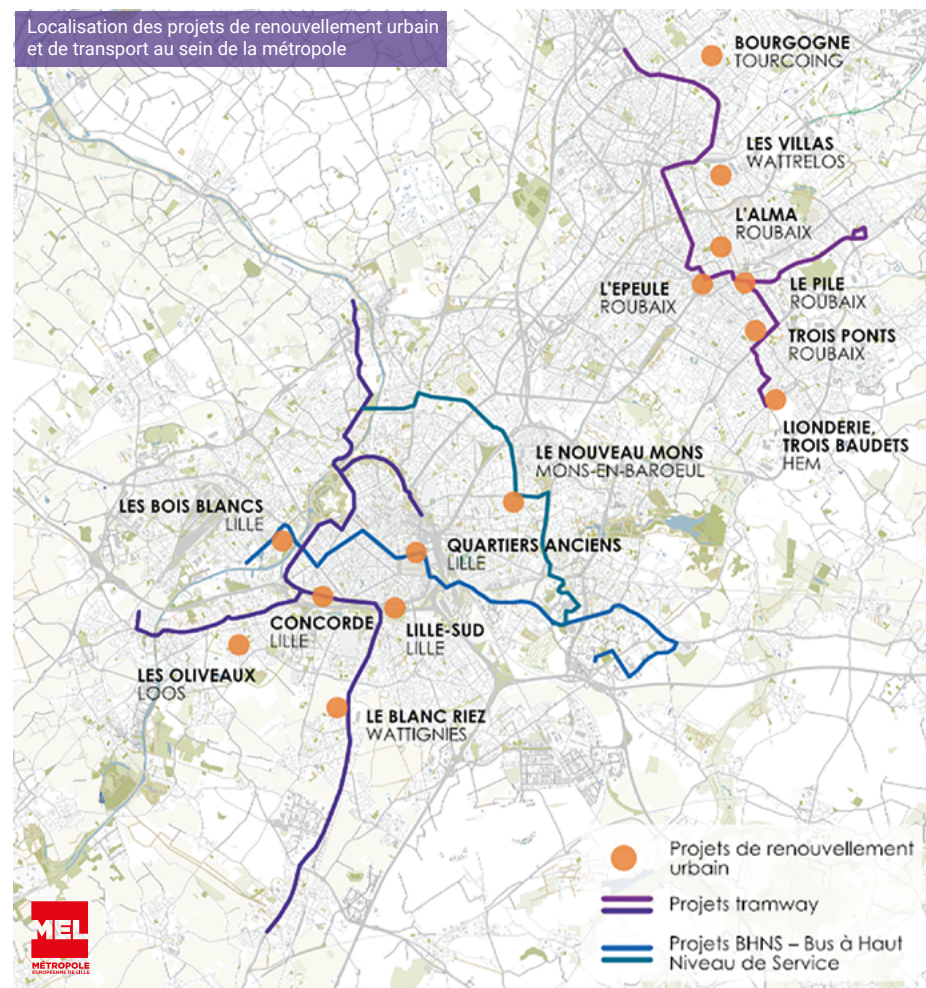
Exposition de la population de la MEL
(édition mars 2018)

Distribution de la population et du nombre d'habitants concernés selon les classes définies par les zones de la Carte Stratégique Air de la MEL

Une métropole qui contribue au renouvellement urbain

En décembre 2020, la MEL a acté la seconde phase du Nouveau Programme de Renouvellement Urbain. 1,88 milliard d'euros seront consacrés à la rénovation de treize sites métropolitains Politique de la Ville.

La transformation est à l'œuvre avec le Nouveau Programme de Renouvellement Urbain (NPRU). Comme son nom l'indique, ce « nouveau » programme fait suite au PRU 1, qui a permis la refonte de huit quartiers métropolitains depuis 2004. De quoi s'agit-il ? De transformer ce que l'on appelle communément « les quartiers » dans le cadre de la Politique de la Ville. Depuis 2015, la MEL est pilote du « contrat de ville », le document qui fixe les ambitions en matière d'amélioration de la qualité de vie des habitants des quartiers Politique de la Ville. Ce contrat de ville, signé en 2015 entre l'État, les collectivités locales, les partenaires économiques et les associations, fixe les ambitions et moyens engagés pour réduire les inégalités. La MEL mobilise ses propres compétences, comme l'habitat, l'aménagement, la mobilité, le développement économique. Et, en parallèle, elle coordonne l'action des acteurs locaux dans différents champs d'action : l'insertion, l'emploi, la politique éducative, l'accès aux soins, la sécurité et la prévention de la délinquance, le cadre de vie, l'accès au sport et à la culture ou encore la lutte contre les discriminations et l'illettrisme.



Le NPRU représente un volet très important de ce contrat de ville. Lors du conseil métropolitain du 12 décembre 2019, la MEL a approuvé la première phase d'une convention métropolitaine de renouvellement urbain. Celle-ci concerne huit des treize sites concernés : Lille-Concorde, Lille-Sud, Tourcoing-La Bourgogne, Loos-Les Oliveaux, Mons-Le Nouveau Mons, Hem-Lionderie Trois Baudet, Wattignies-Blanc Riez, et Wattrelos-Les Villas. Le NPRU prévoit un effort sans précédent de transformation en agissant sur les logements, les équipements publics et les aménagements urbains.

La réalisation de ce contrat de ville nécessite de reloger près de 6 000 familles à l'horizon 2029, soit 450 par an. Cette première phase a été complétée en 2020 avec les projets de Lille-Quartiers Anciens, Lille-Bois Blancs et Roubaix-quartiers de l'Alma, de l'Épeule, et du Pile. Au total, 1,88 milliard d'euros HT seront consacrés à la rénovation de ces quartiers.

Les projets de transport présentés dans ce dossier de concertation contribuent pleinement à la dynamique engagée par le contrat de ville de par les territoires qu'ils desservent. Des transports efficaces et performants permettent aux habitants concernés d'accéder plus facilement et plus rapidement aux équipements et à l'emploi dans toute la Métropole. Les projets participent à la rénovation des espaces publics et au développement économique local.

Une clause d'insertion par l'activité économique dans les marchés de ces projets permettra à des personnes sans emploi, rencontrant des difficultés sociales et professionnelles particulières, de bénéficier de contrats de travail en vue de faciliter leur insertion professionnelle.



Une réponse : le Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT)

Face à ce constat, la Métropole Européenne de Lille a lancé une démarche pour se doter d'un Schéma Directeur des Infrastructures de Transports répondant aux objectifs suivants :

- Densifier l'offre globale
- Apporter une vraie réponse à l'usage de l'automobile pour les déplacements sur les zones denses de la métropole
- Favoriser l'effet réseau
- Accompagner les grandes politiques environnementales de la Métropole

Un Schéma qui s'appuie sur une large concertation

Au 1^{er} semestre 2019, une large démarche de concertation (participation.lillemetropole.fr/processes/sdit) a été engagée avec les acteurs du territoire métropolitain et le public. Il en résulte un schéma directeur concerté largement et enrichi de l'expression du public.

Ce schéma a été adopté lors du conseil métropolitain du 28 juin 2019 et fait l'objet de la délibération n°19 C 0312.



Bilan de la concertation Grand Public

8 000 connexions internet

sur les 2 mois de concertation

859 contributions

d'Internautes

320 réponses au questionnaire

329 contributions sur les liaisons proposées par la MEL

99 propositions de liaisons d'internautes

111 contributions libres



Le Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) établit ainsi la feuille de route de la métropole en matière de grandes infrastructures de transports collectifs structurants à horizon 2035.

Un Schéma bien plus large que les projets mis en concertation

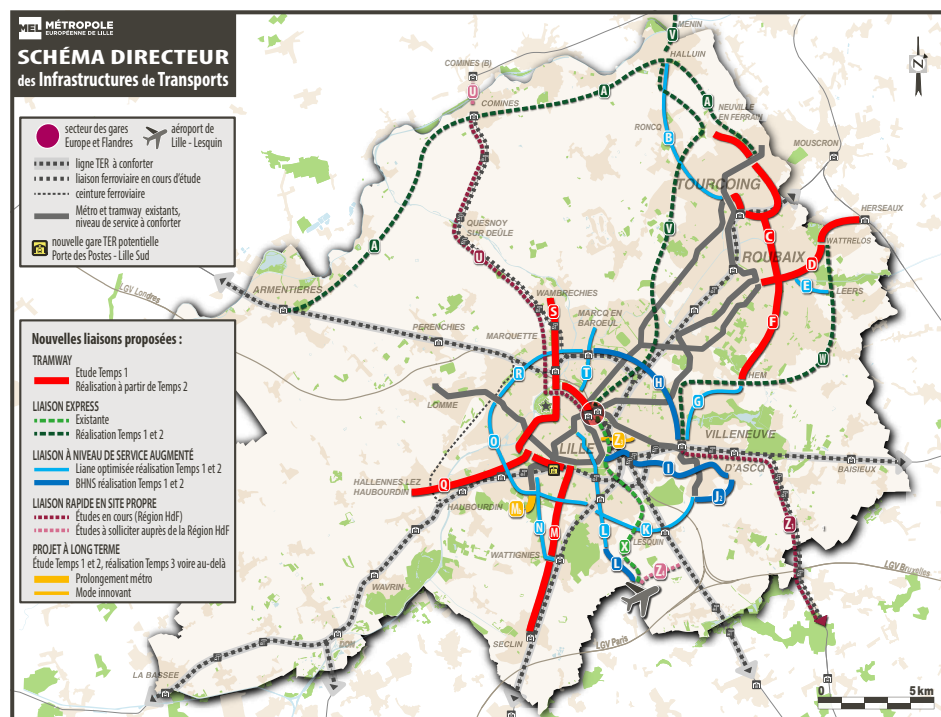
Le SDIT se décline opérationnellement en deux volets correspondants aux grandes infrastructures de transports collectifs en lien avec le territoire métropolitain :

- **Le réseau ferré régional**, dans son rôle d'articulation avec les réseaux métropolitains, devenant un élément constitutif du réseau de transports urbains, notamment grâce à son intégration tarifaire

- **De nouvelles liaisons « métropolitaines » qui sont hiérarchisées**

Maillage réseau

Les projets de cette concertation font partie des éléments les plus structurants de ces « nouvelles liaisons » comprenant une vingtaine de projets distincts, allant du prolongement du métro jusqu'à l'amélioration du niveau de service de certaines lignes existantes ou la création de lignes de bus circulaires et la mise en place de liaisons de bus express.



C D F

Tramway pôle
Roubaix- Tourcoing

H

BHNS Villeneuve d'Ascq
Marcq-en-Baroeul

I J

BHNS Lille
Villeneuve D'Ascq

M Q S

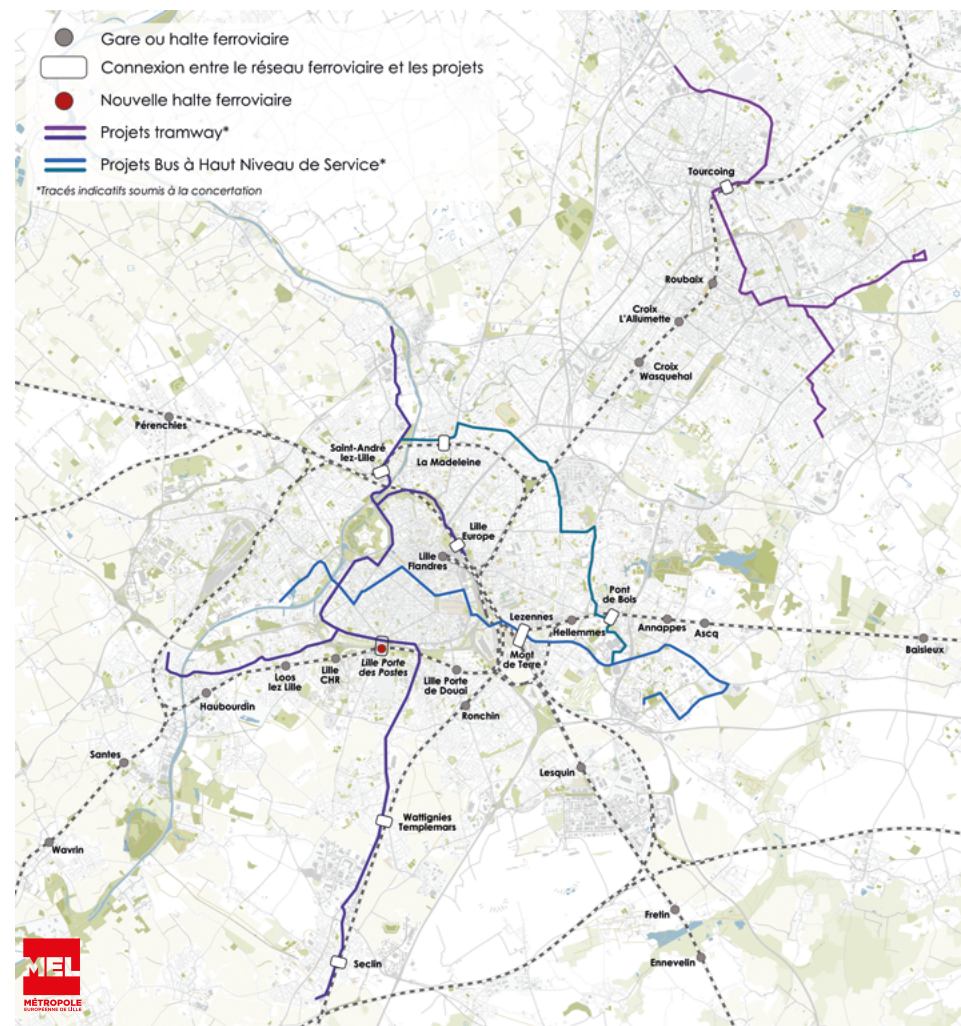
Tramway pôle Lille
et sa couronne

Ce schéma directeur répond ainsi :

- Aux perspectives de développement de la métropole en proposant de nouvelles liaisons dans les zones denses qui vont poursuivre leur croissance à horizon 2035.
- Aux ambitions de développement d'une mobilité durable par la création de nouvelles lignes de transports collectifs en complémentarité des lignes existantes permettant d'offrir un réseau maillé et un système de transport performant.
- Aux problématiques de santé publiques en favorisant le report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs.
- Au renouvellement urbain en étant un levier d'aménagement des territoires traversés par la future desserte en transport.

Ces nouvelles lignes offriront également de nombreuses connexions au réseau TER existant, permettant aux usagers de bénéficier de l'intégration tarifaire (titre unique sur le territoire de la métropole). Le tracé du futur tramway passera également à proximité de la future nouvelle halte ferroviaire de la Porte des Postes.

L'Etat, la Région, la MEL et SNCF Réseau ont engagé les études d'opportunités pour le projet de service express métropolitain de l'étoile ferroviaire de Lille. Il est prévu en moyenne un doublement de la fréquence en heure de pointe des TER sur les principaux axes, ce qui se traduirait par près de 50 000 déplacements en TER supplémentaires par jour.



Et si on ne faisait rien ?

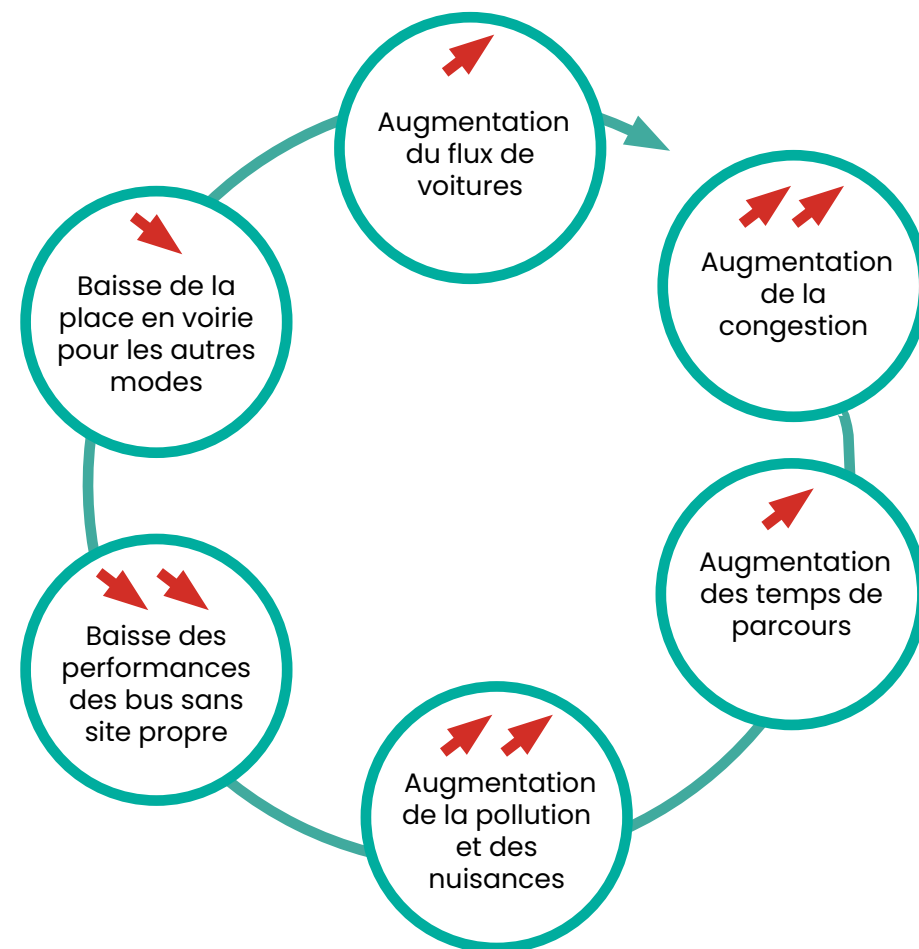
Le système tout voiture a montré ses limites sociales, avec le renchérissement du coût de l'énergie, et environnementales, avec une consommation excessive d'espaces et de ressources.

Concrètement, avec le maintien de l'usage de la voiture actuelle, ce sont près de **350 000 à 400 000 déplacements quotidiens supplémentaires en voiture (+10 à 12% par rapport à la situation actuelle), à l'horizon 2035**, que le cœur de la Métropole devrait absorber sans modification substantielle de son infrastructure routière.

Cette croissance du flux automobile induirait un cercle vicieux qui complexifierait les déplacements au sein de la métropole. Elle augmenterait les embouteillages, la pollution, les nuisances, et toujours plus d'espace public serait dédié à l'automobile.

Ce renforcement de l'usage de la voiture particulière induirait une diminution de la performance et du confort des autres modes, en particulier des bus sans site propre et des cyclistes.

Globalement, cet usage accentué de la voiture conduirait à une perte d'attractivité de notre territoire.





LES CARACTÉRISTIQUES DES PROJETS



Le choix d'un mode performant et innovant sur la Métropole

Chaque nouvelle ligne de transport vient constituer **un axe structurant** pour les territoires qu'elle traverse, et permet d'accompagner le développement urbain et économique de secteurs entiers.

Les tramways et BHNS viennent compléter le réseau de métro et de train existant en proposant une desserte plus fine des territoires. Ils offrent une capacité, une attractivité et des performances supérieures au bus.

Le tramway et le BHNS se distinguent des autres modes urbains de surface par :

- Le matériel roulant,
- Les infrastructures, moyens et équipements spécifiques (site propre, carrefours avec priorité...),
- Un travail particulier sur les stations,
- Des modalités de fonctionnement associées et un statut particulier dans le code de la route.

Chacun de ces éléments contribue **à la qualité et à la performance du système de transport pour atteindre le Haut Niveau de Service** qui se caractérise par :

- L'amplitude de fonctionnement dans la journée,
- La fréquence,
- Le temps de parcours et la vitesse commerciale,

- La régularité et la fluidité de la marche des véhicules, permettant la fiabilité dans les horaires,
- Le confort voyageurs, l'accessibilité pour tous, la performance et la lisibilité de l'information voyageurs.

Les critères du choix du mode

Le choix du mode est un consensus entre la capacité au regard du niveau de fréquentation attendu, les performances, le coût d'investissement et les impacts environnementaux.

L'analyse conduisant au choix du mode s'inscrit dans une vision à moyen et long terme **de l'évolution de la métropole**, des pratiques de mobilité et des potentialités et contraintes du territoire.



Pourquoi des tramways et des BHNS pour ces projets ?

Un peu d'histoire

Les tramways sont présents dans le paysage des transports métropolitains depuis de nombreuses années, les lignes T et R actuelles existant depuis 1909. Le surnom de ce tramway, le « Mongy », vient d'ailleurs du nom de l'ingénieur Alfred Mongy qui en est à l'origine. Contrairement à la très grande majorité des villes de France qui ont progressivement fermé leur réseau tramway, notamment pour faire de la place à l'automobile, notre métropole a préservé ces lignes structurantes.

Les nouveaux projets de tramway nés depuis les années 1980 en France se distinguent cependant des lignes T et R par une plus grande et plus moderne qualité de l'insertion urbaine (voies engazonnées, voies à niveau pour des traversées facilitées, intégration des voies...). Les Bus à Haut Niveau de Service sont apparus un peu plus récemment en appliquant les recettes qui ont fait le succès des nouvelles lignes de tramway.

Une trentaine d'agglomérations sont aujourd'hui dotées d'un réseau de tramway et une quarantaine d'un réseau BHNS.

Des tramways et des BHNS pour les projets de la Métropole

Les études menées pour le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport, puis dans le cadre des quatre projets soumis à la concertation, ont analysé les besoins de déplacements, les potentiels de desserte pour évaluer le nombre de voyageurs et son évolution à long terme. C'est un indicateur essentiel pour choisir de réaliser une ligne en tramway ou en BHNS, on parle de mode le plus pertinent.

Quelques éléments de comparaison

Le tramway est un mode de transport qui séduit par son aspect moderne, son confort et sa capacité à accueillir de nombreux passagers.

Il peut transporter de 200 à 270 passagers suivant la longueur de la rame.

L'engazonnement de la plateforme, dont pourraient éventuellement bénéficier certaines sections, participe tant à une requalification qualitative de l'espace public qu'à la réduction des îlots de chaleur urbains.

Coûteux en investissement, la durée de vie de l'infrastructure et des rames de tramways est cependant bien plus longue que celle d'un BHNS. **Le BHNS** exige des travaux d'infrastructure plus souples, et présente ainsi un coût d'investissement moindre, de l'ordre de 6 à 10 millions € par km contre 20 à 25 M € par km pour un tramway.

Le Bus à Haut Niveau de Service offre une performance et une qualité du transport équivalentes à celles d'un tramway.

Un BHNS de 18m peut transporter 110 passagers. Cette moindre capacité implique une grande vigilance dans les hypothèses de prévision de la fréquentation pour que la ligne ne soit pas « victime de son succès » et que les besoins n'excèdent pas l'offre.



BHNS



Tramway

Il est prioritaire sur l'ensemble des carrefours de la ligne, et emprunte une plateforme dédiée sur une majorité de son parcours. Ces aménagements le préservent des aléas de la circulation pour garantir le temps de parcours. Les stations sont conçues de la même façon que pour un tramway, accès facilité, attente confortable, information permanente, achat des tickets, tout est là. L'intérieur des bus est traité pour être au même niveau d'équipement qu'un tramway.

Le Bus à Haut Niveau de Service est soumis au code de la route (le tramway relève de la réglementation dite des transports guidés) ce qui lui offre dans certaines circonstances, notamment en site très contraint, une capacité à s'adapter plus importante que le tramway. Cette adaptation ne doit cependant se faire au détriment des performances de la ligne de BHNS qui doivent être assurées.

Le Bus à Haut Niveau de Service devant circuler sur une voirie en dur, il n'est pas possible d'engazonner la plateforme, néanmoins il s'accompagne lui aussi d'un traitement qualitatif de l'espace public.

Choix des modes pour les projets :

Les études d'opportunité et de faisabilité menées sur les projets ont confirmé les orientations pressenties lors de l'adoption en 2019 du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport. Ainsi les modes qui apparaissent les plus pertinents sont :

- Le tramway pour les pôles métropolitains de Roubaix-Tourcoing et de Lille et sa couronne
- Le BHNS pour les lignes Lille - Villeneuve d'Ascq et Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Barœul

A noter que pour le pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing, il existe sur Wattrelos une comparaison de solutions BHNS ou Tramway, les deux modes apparaissant pertinents sur des itinéraires différents.

Des transports en commun à Haut Niveau de Service

Les BHNS et les tramways disposent d'une priorité aux carrefours pour diminuer les temps de parcours.

Le matériel roulant :

- est à énergie propre
- est moderne, confortable et lumineux. Son plancher bas facilite l'accessibilité
- dispose d'une identité visuelle forte

Les quais sont larges et accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Les stations permettent une attente confortable et un accès aux différents services : distributeurs de titres et d'abonnements, information voyageurs en temps réel...

L'espace public est traité de façon qualitative au-delà de la seule voie transport. Les espaces urbains sont repensés.

Les stations sont bien intégrées et visibles dans l'environnement.

Les sites propres garantissent la vitesse et la régularité.

La fréquence de passage élevée diminue les temps d'attente.



Des projets pour dynamiser toute la mobilité métropolitaine

Une intermodalité renforcée

Un des objectifs prioritaires du programme est le renforcement de l'effet réseau et de l'intermodalité sur l'ensemble du territoire de la métropole.

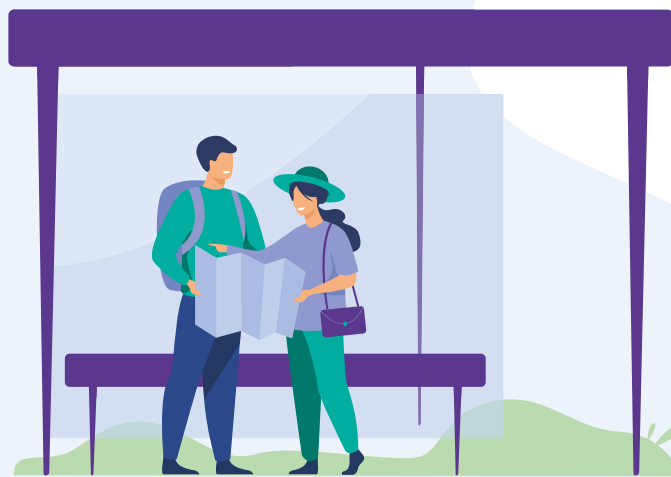
Chacun des projets présentés dans le cadre de la concertation préalable vient croiser sur son itinéraire les gares existantes de métro, tramway et train et ainsi créer des interconnexions permettant un véritable maillage du territoire.

Les principaux pôles de transport qui pourront être desservis par les projets de nouvelles lignes sont : les gares lilloises, les gares de Tourcoing, de Seclin et de Wattignies, les haltes de Pont de Bois, Hellemmes, mais aussi la Porte des Postes, Eurotéléport, Fort de Mons, Pont de Neuville, Place de la République et Hôtel de Ville de Villeneuve d'Ascq.

Des parcs relais au service de l'intermodalité

La voiture particulière reste un mode de transport nécessaire pour les zones présentant des carences en desserte en transports collectifs. Elle peut être utilisée pour effectuer un déplacement dans sa totalité ou en complémentarité de l'usage de transports en commun.

L'aménagement de parcs relais facilite cette complémentarité en incitant les automobilistes à utiliser les transports collectifs pour une partie de leur trajet. Il s'agit de les implanter dans un site pertinent au regard de l'étude des déplacements globaux à l'échelle du réseau métropolitain et d'en adapter le dimensionnement. Les stations de métro aux portes de la métropole s'y prêtent particulièrement. Dans le cadre des projets de lignes de tramway et BHNS, les études à venir analyseront l'intérêt d'implanter des zones de stationnements à des points stratégiques des tracés.



Un réseau de bus en complémentarité

La mise en œuvre de ces projets de nouvelles lignes structurantes s'accompagne obligatoirement d'une adaptation du réseau de bus actuel. En effet, très souvent, le tramway ou le BHNS utilise une partie d'une ligne existante, ou emprunte un axe voisin, ce qui nécessite une restructuration de certaines lignes qui peut se concrétiser par un raccourcissement ou une déviation de son itinéraire. Par ailleurs, les tramways et les BHNS ne répondent pas seuls à l'ensemble des besoins de mobilité. C'est bien le réseau dans son ensemble qu'il faut considérer. Aussi une réflexion sera menée dans la poursuite des études afin de réorganiser le réseau bus à l'horizon de la mise en service des nouvelles lignes de tramway et BHNS.

Les autres projets du SDIT, s'appuyant sur le mode bus, sont pleinement intégrés à cette démarche pour être mis en œuvre progressivement et que l'ensemble du réseau s'en trouve amélioré dans sa desserte, son fonctionnement et sa performance.

Les modes actifs comme partie intégrante des projets

Les projets de nouvelles lignes de tramway et de BHNS s'accompagneront d'un développement important du réseau cyclable le long des différents tracés, en cohérence avec le Schéma Directeur cyclable **Vélo +** de la MEL et les projets des communes.

Pour rappel, **Vélo +** est la **démarche pour l'intensification du réseau cyclable à travers** :

- un réseau intercommunal qui relie les territoires et communes entre eux,
- un réseau qui le complète en assurant la diffusion ou le rabattement vers celui-ci et permette de faire le lien avec les générateurs de trafic et les cœurs de quartiers

Le réseau intercommunal intégrera désormais une composante magistrale, dite « vélo + », qui proposera pour tous les cyclistes plus de confort, plus de priorité et plus de lisibilité à travers une identité spécifique qui les démarquera du reste du réseau cyclable. Ce réseau « vélo + » a vocation à concerner les 10 à 15 liaisons métropolitaines les plus structurantes à l'échelle du territoire.

Par ailleurs, des aménagements seront également prévus pour faciliter le stationnement des cycles aux abords des stations et des terminus.



Un partage de l'espace public renouvelé

L'aménagement d'un transport en commun en site propre ne se réduit pas qu'aux sujets d'infrastructure ou de déplacements, **les projets de tramway et de BHNS s'accompagnent d'une profonde recomposition des espaces publics.**

L'arrivée de ces modes de transport que l'on le veut performants à travers la mise en place de sites propres bouscule notamment l'ordre établi par et pour la voiture. Elle impose de s'interroger sur la ville de demain, ses pratiques, ses usages, et son cadre de vie. Le champ des possibles s'ouvre. Les projets tramways et BHNS agissent ainsi comme **un accélérateur de la requalification urbaine sur les axes empruntés.**

Par cette capacité à façonner la ville selon plusieurs échelles, du grand territoire jusqu'à la place de quartier, le tramway et le BHNS désenclavent, suturent les territoires, transforment les habitudes, embellissent les villes, les intensifient.

Une hiérarchie de l'espace repensée

La manière de se déplacer est requestionnée avec l'arrivée de tramways et de BHNS. Les modes actifs, piétons et cycles retrouvent un rôle prépondérant. L'apaisement des axes et lieux traversés, tout en les desservant, permet l'émergence d'usages inédits pour une urbanité renouvelée. Des itinéraires cycles continus et sécurisés sont mis en place.

Grâce aux nouvelles possibilités de déplacement offertes, la place utilisée par la circulation automobile est réévaluée.

Une requalification des espaces publics

Ces projets de transports en commun possèdent une dimension urbaine et paysagère forte. Ils sont l'occasion d'effectuer un aménagement de « façade à façade », de redéfinir tous les espaces publics dans le corps de rue.

Le tramway et le BHNS sont l'occasion d'embellir et de revaloriser les sites traversés. Ils apportent une lisibilité des espaces et contribuent à former une nouvelle image et attractivité pour les villes et les quartiers concernés.



Une place à retrouver pour le végétal

La qualité de l'aménagement urbain passe par l'intégration d'une place pour le végétal. Il répond à plusieurs objectifs de qualité esthétique, d'ambiance avec l'affirmation d'une armature paysagère, mais aussi climatique. Les plantations contribuent à la réduction des îlots de chaleur, la génération d'espaces ombragés confortables, ou l'infiltration des eaux pluviales. L'aménagement joue un rôle écologique avec le prolongement des corridors biologiques et la création d'un écosystème.

Dans cette perspective, les projets seront accompagnés par la plantation de nouveaux arbres, une végétalisation des espaces publics et une articulation plus harmonieuse avec les espaces verts existants. La plateforme du tramway pourra être végétalisée aux endroits le permettant.



Quelques principes de dimensionnement des espaces publics

L'aménagement des espaces publics traversés par un tramway ou un BHNS est conditionné par les fonctionnalités souhaitées, le confort de chaque usager et les nécessités réglementaires.

En pratique, ces fonctions se déploient sur les largeurs suivantes :

- une plateforme Transport Collectif en Site Propre (TCSP) est de l'ordre de 6,5m hors bordures,
- un trottoir nécessite une largeur minimale confortable de 2m à 2,5m (le minimum réglementaire est de 1,4m),
- une piste ou bande cyclable sera de 2m, 1,5m si contraint,
- une file de stationnement aura une largeur de 2m,
- une voie de circulation automobile fera de 3 m à 3,5m suivant la vitesse que l'on veut lui donner et l'intensité de son trafic,
- une bande plantée avec un arbre mesure de l'ordre de 2m à 3m, voire plus selon l'ambiance paysagère souhaitée.

Ces tramways et BHNS diffèrent notamment sur les sujets de systèmes, avec le besoin d'alimentation électrique du tramway pendant son parcours, mais ils conservent une emprise comparable en ligne droite. Compte-tenu de cette emprise similaire de la plateforme tramway et BHNS, seul le profil sur le mode ferré sera présenté dans la suite.

De l'avenue à la rue, quelques exemples d'insertion

Les possibilités d'aménagement dans un espace donné sont dépendantes de **l'emprise disponible** mais aussi **des usages et fonctionnalités urbaines souhaités**. Pour différentes largeurs de rues, plusieurs solutions d'aménagement des espaces publics sont envisageables. Les exemples présentés ci-dessous illustrent ici une répartition des usages possibles. Bien évidemment d'autres combinaisons ou priorisation des usages sont possibles, le choix de largeurs plus ou moins confortables pour chaque mode est adaptable dans les limites réglementaires ou pratiques.

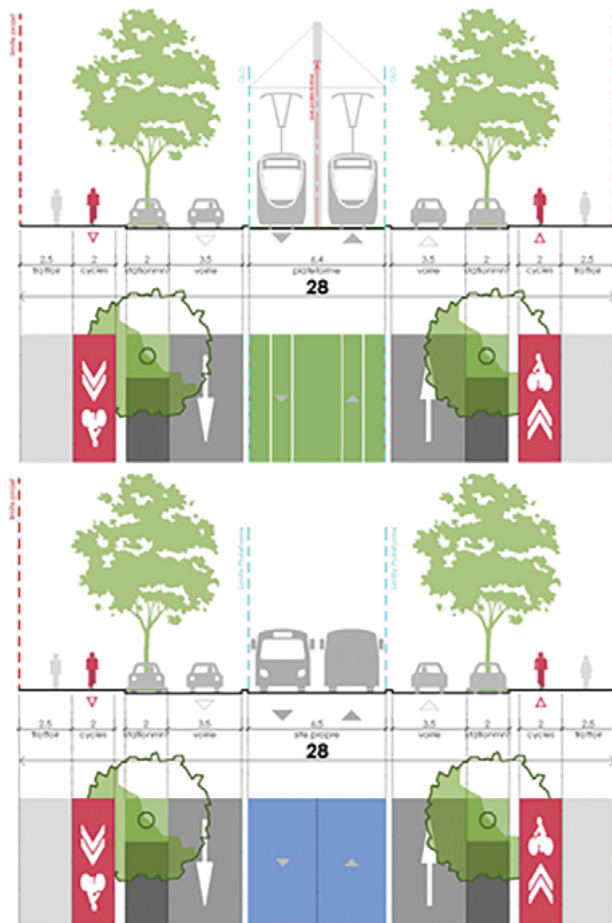


Pour une largeur de 28m

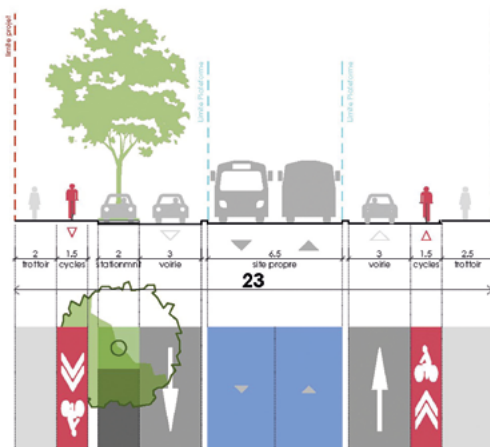
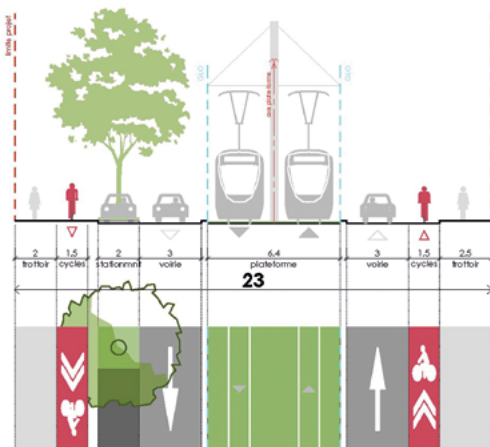
Une rue à 28m assure de conserver de nombreux usages bien distincts, piétons, cycles, circulation routière même stationnement. Le panel d'aménagement des espaces publics est large. Il offre aussi l'opportunité d'intégrer une trame végétale structurante.

Les coupes ci-contre présentent un aménagement possible avec le passage d'un tramway et d'un BHNS dans une avenue de 28m de largeur.

Les rues de cette largeur sont notamment par exemple, à Tourcoing le boulevard Industriel, à Roubaix, l'avenue Alfred Motte, à Wattrelos, la rue Vallon, à Lille, les boulevards Vauban, Robert Schuman, Président Hoover, à Saint-André-Lez-Lille, la rue Felix Faure, à Marquette-lez-Lille, l'avenue Industrielle, ou encore, à Villeneuve d'Ascq, les boulevards de Tournai et de l'Ouest



© l'oeil du pigeon



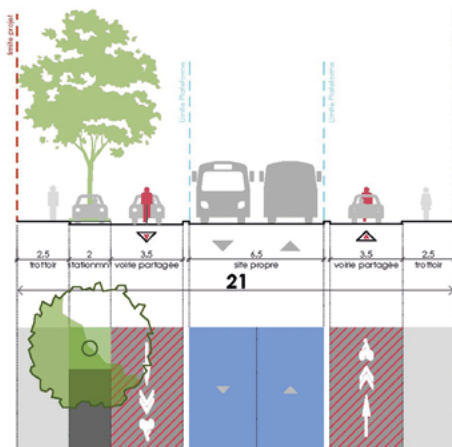
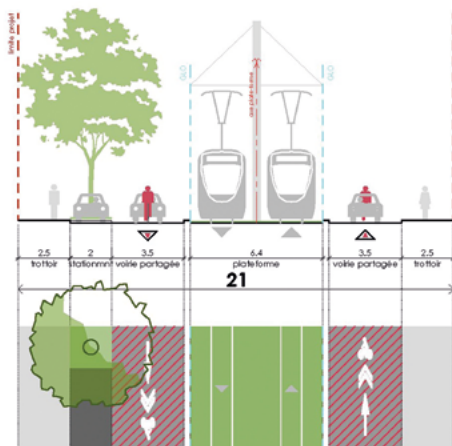
Pour une largeur de 23m

Une rue de l'ordre de 23m permet aussi d'aménager de nombreuses fonctionnalités en site propre. Il s'agit de les installer dans le même espace avec des largeurs plus contraintes, comme présenté sur la coupe ci-contre, ou de les prioriser pour maximiser le confort des usagers.

Les rues de cette largeur sont notamment par exemple, à Roubaix, l'avenue de Verdun, à Wattrelos, le boulevard Pierre Mendès France, à Saint-André-Lez-Lille, la rue du Général Leclerc, à Haubourdin, l'avenue de l'Europe, à Wattignies, la rue Clémenceau, à Seclin, la route de Lille, à Hellemmes, le boulevard de Lezennes, ou encore, à Lille, la rue Nationale.



© l'oeil du pigeon



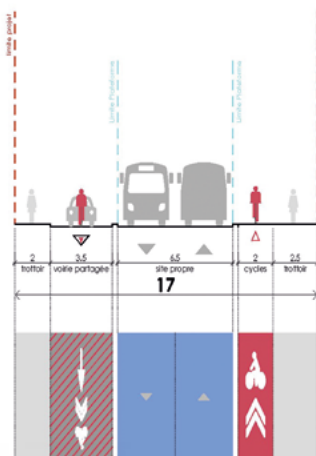
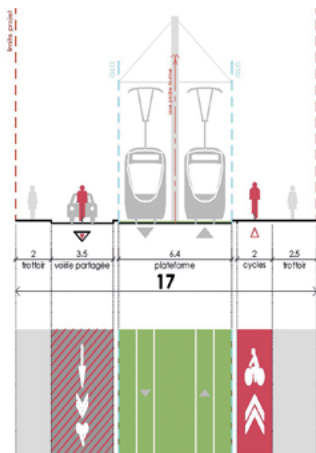
Pour une largeur de 20-21m

Dans une rue de l'ordre de 20m, l'ensemble des fonctions circulatoires en site propre pour tous les modes, transport, route cycle, piétons, n'est plus envisageable, dans de bonnes conditions de confort ou réglementaire. Une hiérarchie est nécessaire selon les besoins des lieux traversés. Des fonctions peuvent être mutualisées sur un même espace comme les cycles et les véhicules routiers. Une trame paysagère végétale peut encore s'implanter par touches.

Les rues de cette largeur sont notamment par exemple, à Roubaix, l'avenue de la Fosse aux Chênes, le boulevard Beaurepaire, la rue de Tourcoing, à Hem, la rue des Trois Fermes, à Lille, les rues Solferino, du Faubourg d'Arras, du Faubourg de Béthune, l'avenue Léon Jouhaux, à Loos, les rues Georges Potié et du Maréchal Foch, ou encore, à Villeneuve d'Ascq, les rues des Fusillés et du Président Paul Doumer



© l'oeil du pigeon



Pour une largeur de 17m

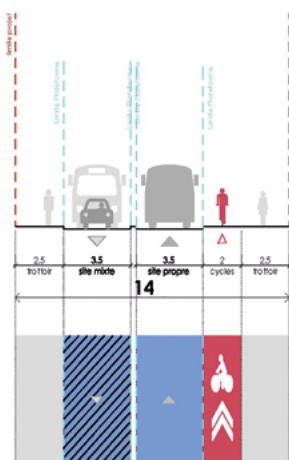
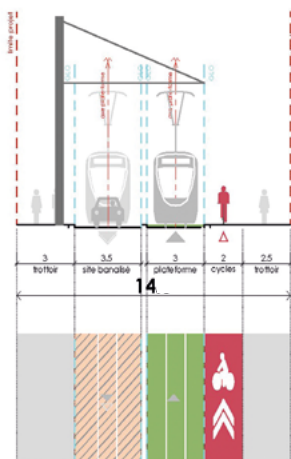
Dans un espace de l'ordre de 17m, les usages sont à arbitrer selon les besoins de desserte en lien avec les aspects réglementaires

Souvent les aspects circulatoires priment dans un cadre urbain tenu pour assurer une desserte. Il est également souhaitable de maintenir le transport en site propre pour une exploitation efficace. L'aménagement d'une trame végétale n'est que rarement envisagé (une plateforme tramway engazonnée permet de conserver une composante végétale).

Les rues de cette largeur sont notamment par exemple, à Roubaix, la rue de Lannes, à Lille, la rue Hegel, les avenues Marx Dormoy et de Dunkerque, à Wattignies, la rue du Général Leclerc, ou encore, à Haubourdin, la rue Sadi Carnot



© l'œil du pigeon



Pour une largeur de 14m

Le passage d'un mode de transport lourd dans un corps de rue de l'ordre de 14m questionne les priorités sur les usages, souvent les aspects circulatoires priment.

Dans des rues résidentielles, l'aménagement de trottoirs fonctionnels et confortables est un prérequis. L'espace disponible pour la circulation est alors restreint. Un arbitrage des fonctions, basé sur la refonte de la logique de déplacement des modes individuels, est nécessaire. La mutualisation de la circulation sur la plateforme de transport est aussi considérée.

Les rues de cette largeur sont notamment par exemple, à Tourcoing, la rue de Roubaix, à Hem, la rue Jules Guesde, à Saint-André-Lez-Lille, la rue Sadi Carnot (partie sud), ou encore à Wambrechies, la rue Obert.



© l'oeil du pigeon

Une adaptation de la circulation et du stationnement

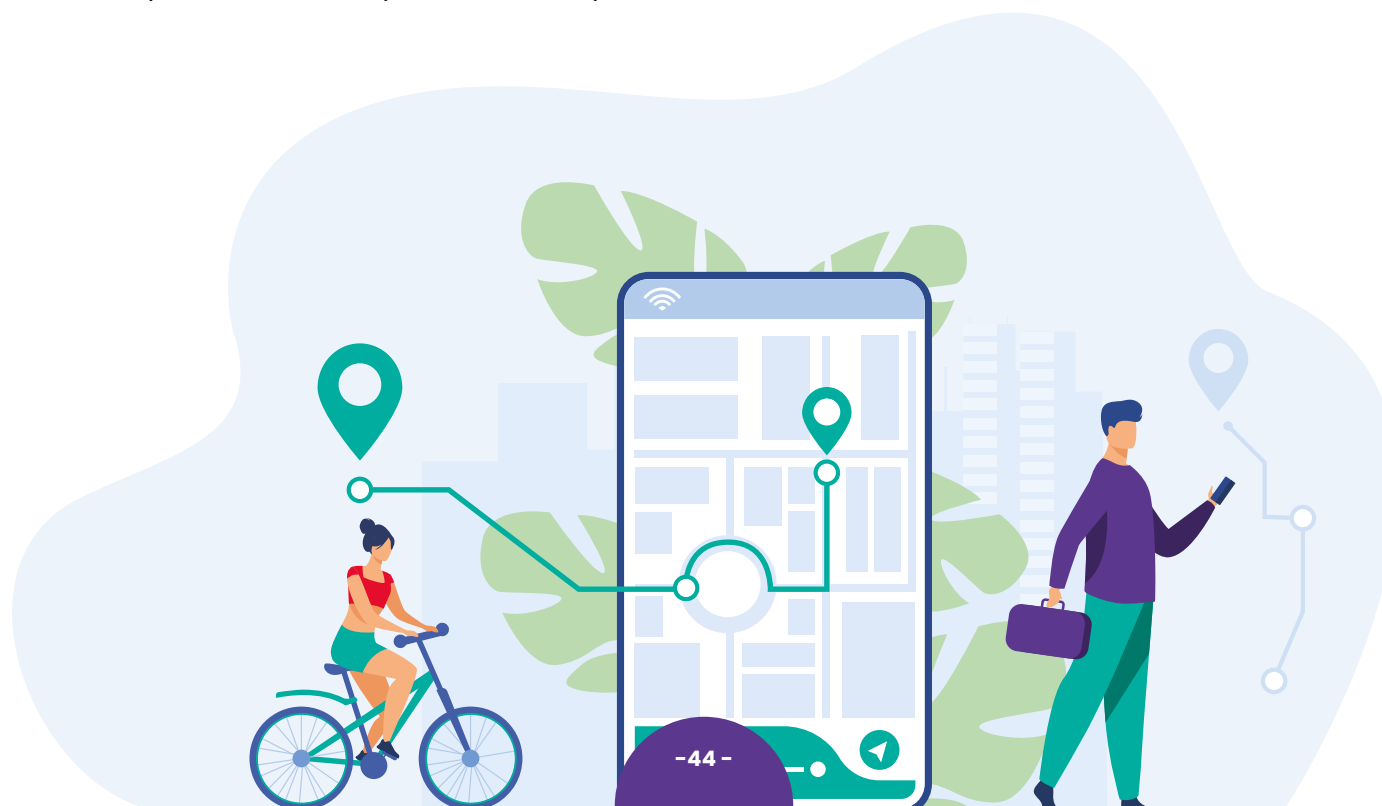
La création d'une ligne de tramway ou de BHNS sur la chaussée existante implique, bien souvent, la réduction du nombre de voies routières pour garantir la performance du transport collectif.

Les territoires traversés par les projets de cette concertation ont des voiries de gabarit très variables, dont certaines assez étroites. Cette caractéristique va obliger à mettre en place de nouveaux plans de circulation pour maintenir les accessibilités existantes.

Aujourd'hui, rien n'est encore décidé. Ces adaptations seront travaillées avec les différents acteurs pour trouver le meilleur compromis dans la redistribution des flux de véhicules, le partage entre les différents usages notamment les modes actifs, les spécificités urbaines de chacun des lieux traversés, et la performance du système de transport.

Pour les mêmes raisons, les projets vont aussi engendrer une réorganisation de l'offre de stationnement existante le long du tracé.

L'offre de stationnement, et notamment les besoins spécifiques de type livraisons, sera analysée dans les études ultérieures afin de limiter l'impact du projet et de trouver la meilleure solution possible pour les différentes problématiques rencontrées. Sans oublier que la mise en place d'un tramway ou BHNS induira un report des usagers de la voiture vers les transports en commun et que la création des itinéraires pour les modes doux favorisera l'utilisation du vélo ou la marche à pied.



Les sites de maintenance et de remisage

A ce stade, les schémas d'exploitation des différents projets objets du présent dossier de concertation ne sont pas arrêtés. Néanmoins, on estime le nombre de nouvelles rames pour le tramway à environ 50 rames pour le pôle métropolitain Lille et sa couronne et environ 35 rames pour le pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing.

La politique de maintenance et de remisage du matériel roulant sera définie afin de garantir les performances exigées pour le système de transport.

Les rames de tramway actuelles sont entretenues, maintenues et remisées sur un site situé à proximité du triangle des Rouges Barres à Marcq-en-Barœul. Ce site contraint par le tissu urbain et une voie ferrée pourrait évoluer de façon limitée, mais ne pourra pas accueillir toutes les nouvelles rames.

Le programme prévoit donc la création de nouveaux sites de maintenance et de remisage dont a minima un sur le secteur du tramway du pôle métropolitain Roubaix Tourcoing et un sur le secteur du tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne.

L'estimation surfacique nécessaire aux sites de maintenance et de remisage est, à ce stade d'avancement du projet, pour le pôle Roubaix-Tourcoing d'environ 4 à 6 ha et pour le pôle Lille et sa couronne d'environ 5 à 8 ha.

La localisation de chaque site cherchera à optimiser les coûts d'exploitation, en limitant les coûts liés aux circulations à vide. Ils seront implantés à proximité des tracés des lignes pour répondre à cet objectif.

Chaque site de maintenance sera conçu dans une logique de hauts standards de qualité environnementale et prendra en compte

l'environnement urbain dans lequel il sera inséré ainsi que le confort des travailleurs qu'ils accueilleront.

Les recherches de sites susceptibles d'accueillir ces installations sont en cours.

Dans le cadre des projets de BHNS, il est prévu de s'appuyer sur les dépôts bus existants qui seraient reconfigurés pour accueillir ces nouveaux matériels roulants.

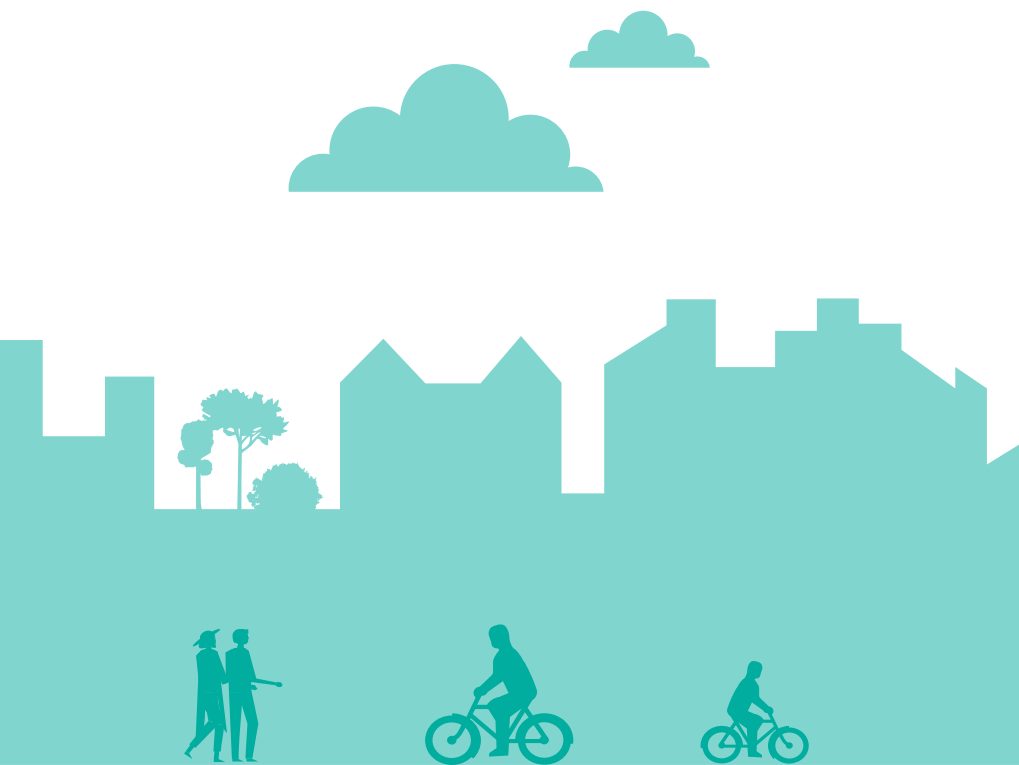
Ces projets nécessiteront également la construction de locaux d'exploitation à minima aux terminus, ainsi que des postes de distribution d'énergie le long des lignes.

Le centre de contrôle tramway, actuellement situé à Lille Flandres, devra être repensé pour accueillir la gestion de ces nouvelles lignes.

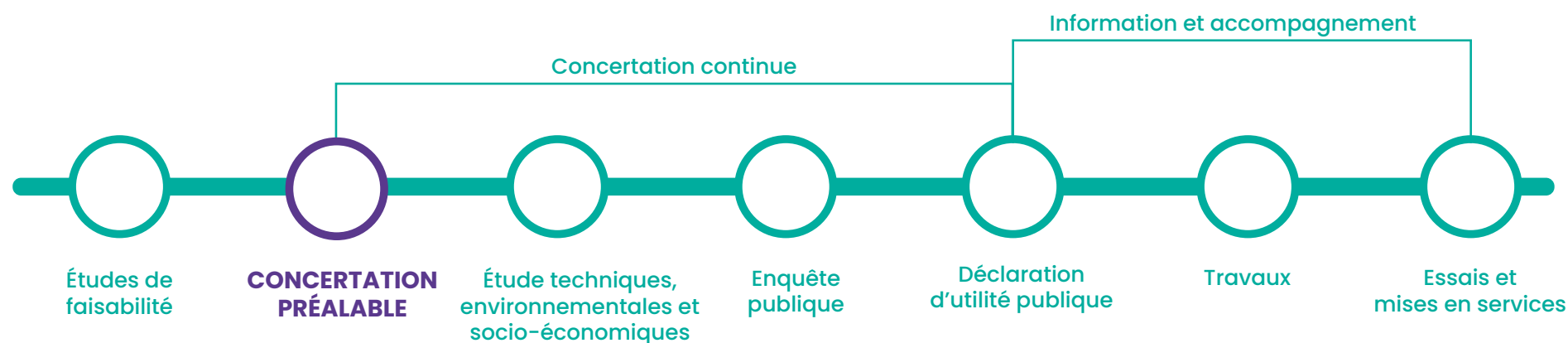




OÙ EN SOMMES-NOUS ?



Les grandes étapes d'un projet de tramway et de BHNS

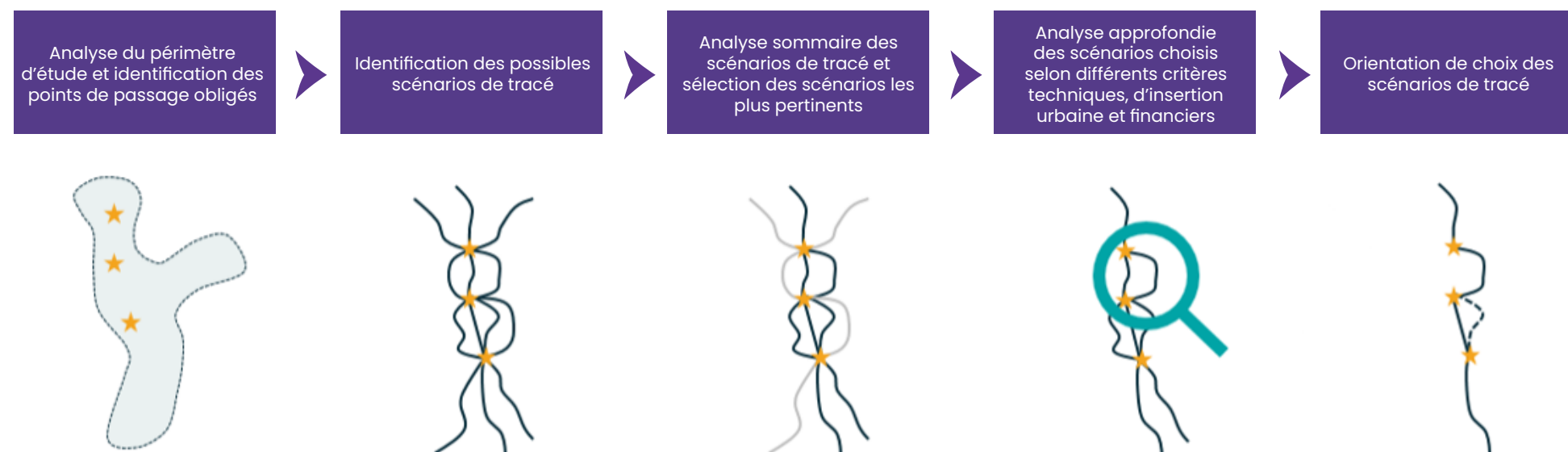


La méthode pour concevoir les projets proposés

Depuis 2019 et l'adoption du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport, la MEL a engagé des études dites d'opportunité et de faisabilité pour transformer ce qui était un « schéma » avec des principes de liaisons, en différents tracés.

Pour aboutir à des choix entre les nombreuses possibilités d'itinéraires, la démarche de ces études s'est organisée suivant 5 grandes étapes. Chaque étape a fait l'objet d'échanges importants, notamment avec les communes, pour confirmer les orientations et poursuivre l'avancement.

C'est ce travail, et les propositions de tracés qui en découlent, qui sont aujourd'hui soumis à la concertation.



Le mode d'emploi des présentations des projets

Pour l'essentiel des secteurs traversés par les projets, la démarche d'étude a permis de faire émerger un tracé privilégié, dénommé ici « tracé de référence », qui concentre les qualités attendues pour ces projets et une maturité des réflexions. Parmi les variantes étudiées, certaines constituent une alternative intéressante à ces tracés de référence quand d'autres s'avèrent insuffisamment pertinentes pour être retenues.

Pour chacun des secteurs repris sur les cartes générales, un tracé de référence et des variantes vous sont ainsi présentés. Celles-ci ont été définies en fonction des contraintes techniques et/ou des orientations politiques issues des ateliers et des rencontres avec les représentants des différentes communes du territoire traversées par le projet.

Afin de forger votre avis, vous pourrez trouver à la suite les éléments suivants :

- Les enjeux propres au secteur
- Le descriptif et les caractéristiques du tracé de référence
- Les détails des différentes variantes comparées au tracé de référence
- La présentation de tracés non retenus

Pour vous diriger dans cette concertation, une série de questions (non exhaustives) jalonne le document, vous pouvez les retrouver « dans les encarts suivants ».

LA DESSERTE DU
CENTRE-VILLE DOIT-
ELLE SE FAIRE PAR CET
ITINÉRAIRE ?

Qu'en pensez-vous ?
Pourquoi ?





PRÉSENTATION DU PROJET DE TRAMWAY SUR LE PÔLE MÉTROPOLITAIN DE ROUBAIX-TOURCOING



Fiche d'identité du projet*

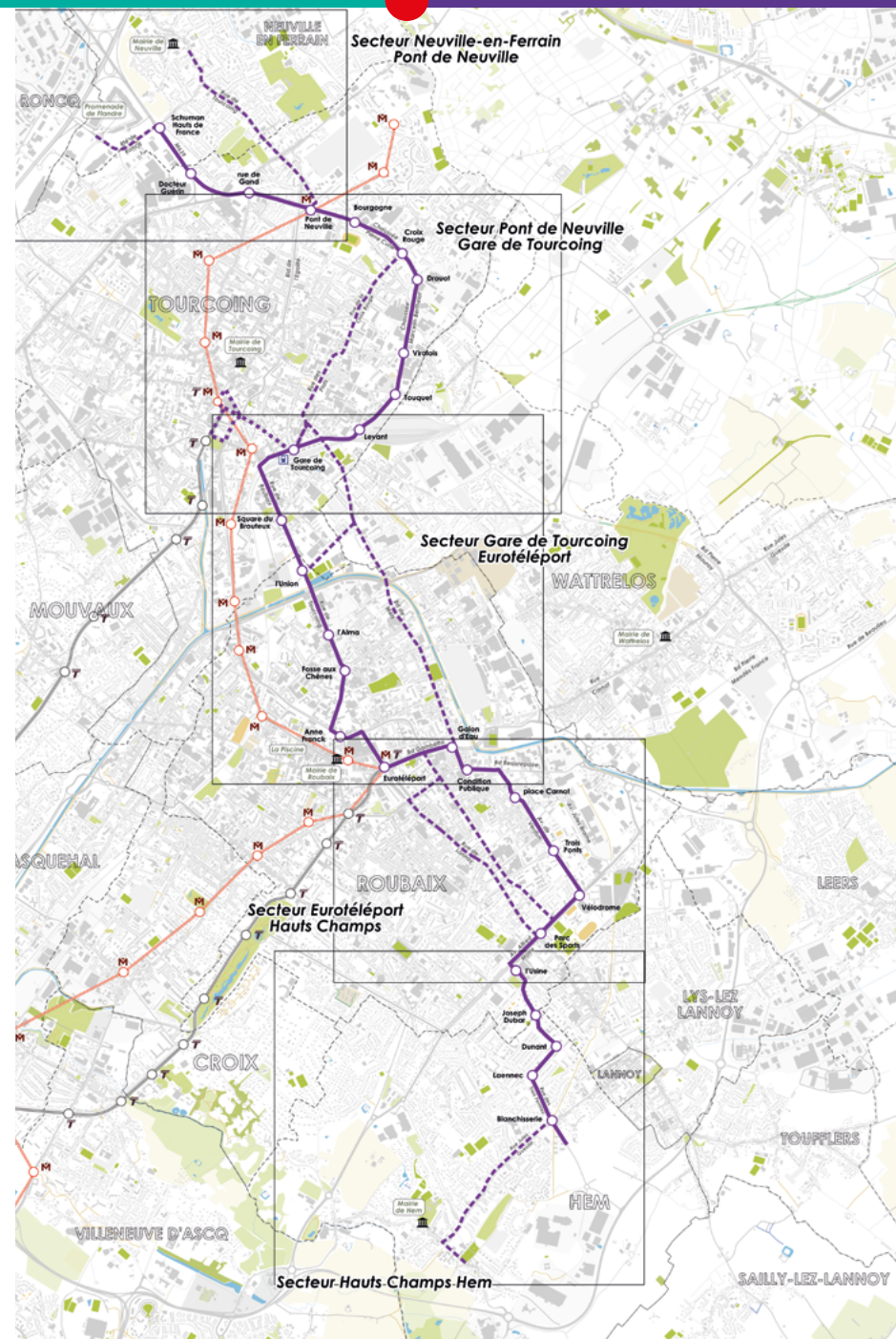
Axe de Neuville-en-Ferrain à Hem :

- 14km
- 28 stations
- Nombre de rames : 22
- Fréquence de 6 min en heure de pointe
- Fréquentation > 46 000 voyageurs par jour
- Communes desservies : Neuville-en-Ferrain, Tourcoing, Roubaix, Hem
- Grands pôles desservis : Centre Commercial Promenade de Flandre, Gare de Tourcoing, Eurotéléport, l'Usine, centres-villes de Roubaix et Tourcoing

Extension du Mongy – De Tourcoing Centre à la gare :

- 1 km
- 2 stations
- Fréquence de 7 min en pointe

* Données indicatives à ce stade du projet

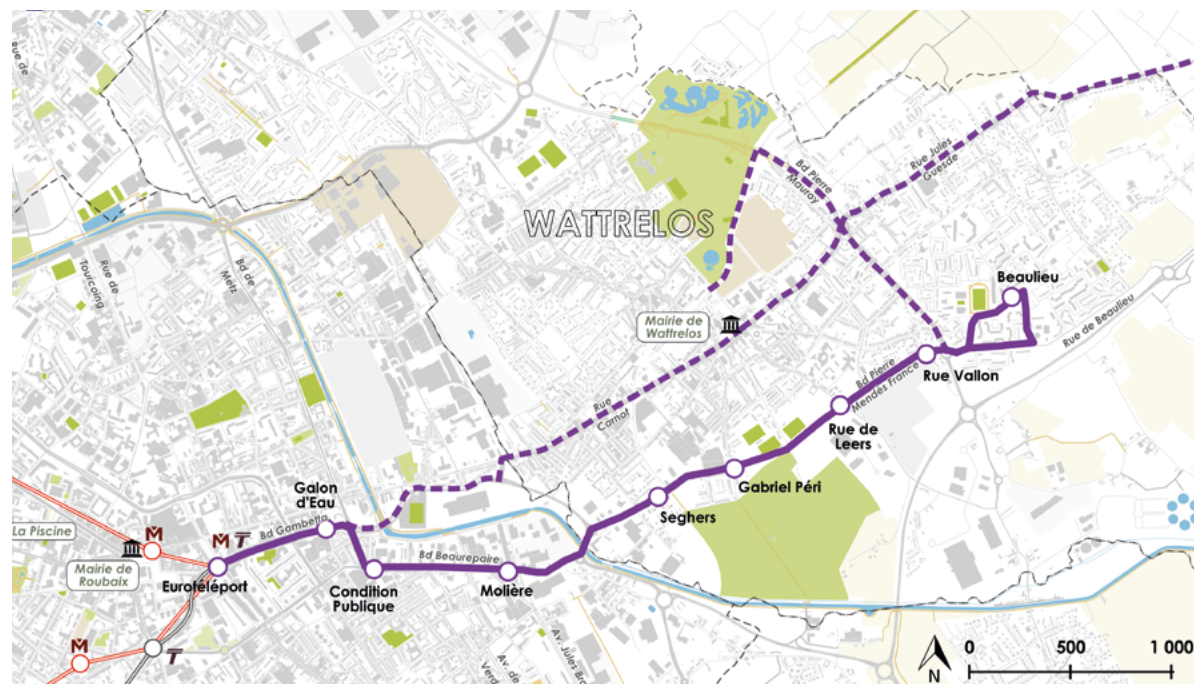


Axe de Roubaix à Wattrelos* : MODE TRAMWAY :

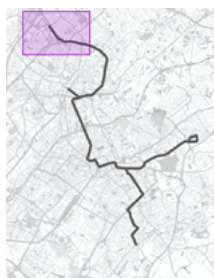
- 5,2 km
- 9 stations
- Nombre de rames : 10
- Fréquence de 7 min en pointe
- Fréquentation > 15 000 voyageurs par jour
- Communes desservies : Roubaix, Wattrelos
- Grands pôles desservis : Eurotéléport, quartier Beaulieu à Wattrelos

MODE BHNS :

- 5,7 km
- 18 stations
- Fréquence de 5 min en pointe
- Fréquentation > 12 000 voyageurs par jour
- Communes desservies : Roubaix, Wattrelos
- Grands pôles desservis : Eurotéléport, centre-ville de Wattrelos



* Données indicatives à ce stade du projet



SECTEUR NEUVILLE-EN-FERRAIN – PONT DE NEUVILLE

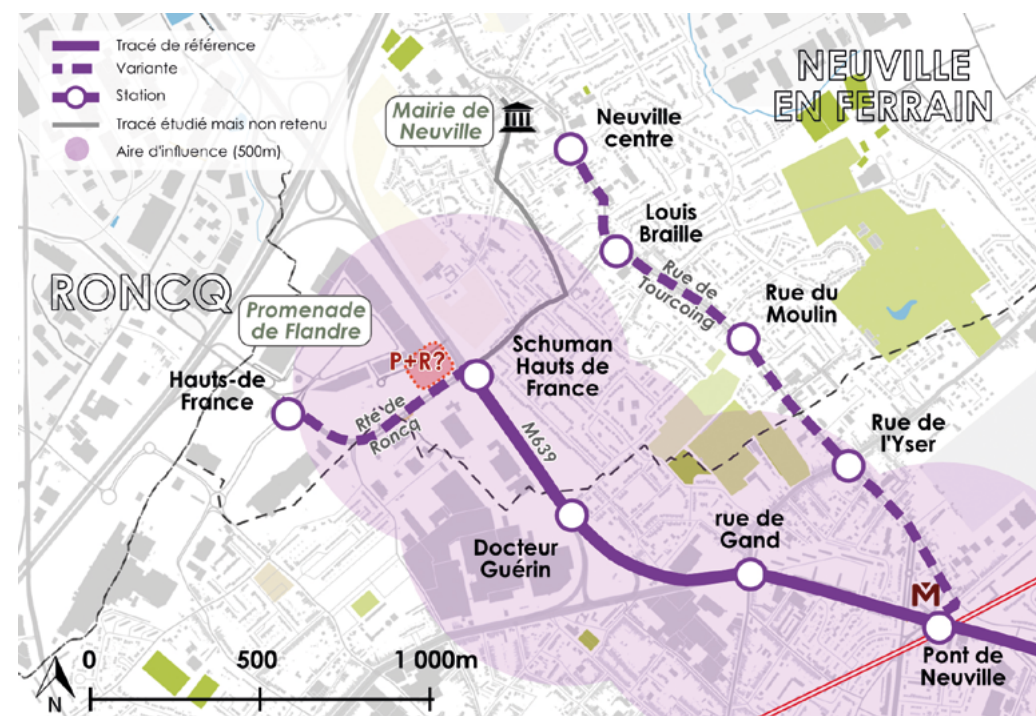
Ce secteur se caractérise par la présence du quatrième centre commercial français, avec 9 millions de visiteurs par an. Le centre-ville de Neuville-en-Ferrain, résidentiel, est relativement peu dense.

L'offre de transport se concentre actuellement sur des lignes de bus très locales et la ligne de métro à la station Pont de Neuville, éloignée des points d'intérêts du secteur notamment du centre-ville de Neuville-en-Ferrain. La mise en place d'une desserte performante par le tramway permettrait l'irrigation des pôles d'attractivité, le lien avec le réseau de transport actuel et la connexion au centre de Tourcoing.

LA MISE EN PLACE D'UN
PARC-RELAIS AU TERMINUS
DE LA LIGNE VOUS PARAÎT-
ELLE INTÉRESSANTE ?
Qu'en pensez-vous ?
Pourquoi ?

OBJECTIFS

- Proposer une offre de transport performante pour les Neuvilleois
- Permettre une desserte du centre-ville de Neuville-en-Ferrain par le renforcement des liaisons douces avec le boulevard des Hauts-de-France
- Accompagner le projet de développement urbain à l'ouest du stade Van de Veegaete



LE TRACÉ DE RÉFÉRENCE

Depuis son terminus situé sur le boulevard des Hauts de France, à l'intersection avec la rue Robert Schuman, le tracé rejoint la station de métro Pont de Neuville en empruntant le boulevard des Hauts de France puis le boulevard Industriel (Chaussées Gramme et Fernand Forest).

Du carrefour Schuman-Hauts-de France à Pont de Neuville :

1,6 km

4 stations

Potentiel de desserte **à moins de 500m du tracé** en 2035 (en 2018) :

11 000 habitants (10 600)

4 200 emplois (4 100)

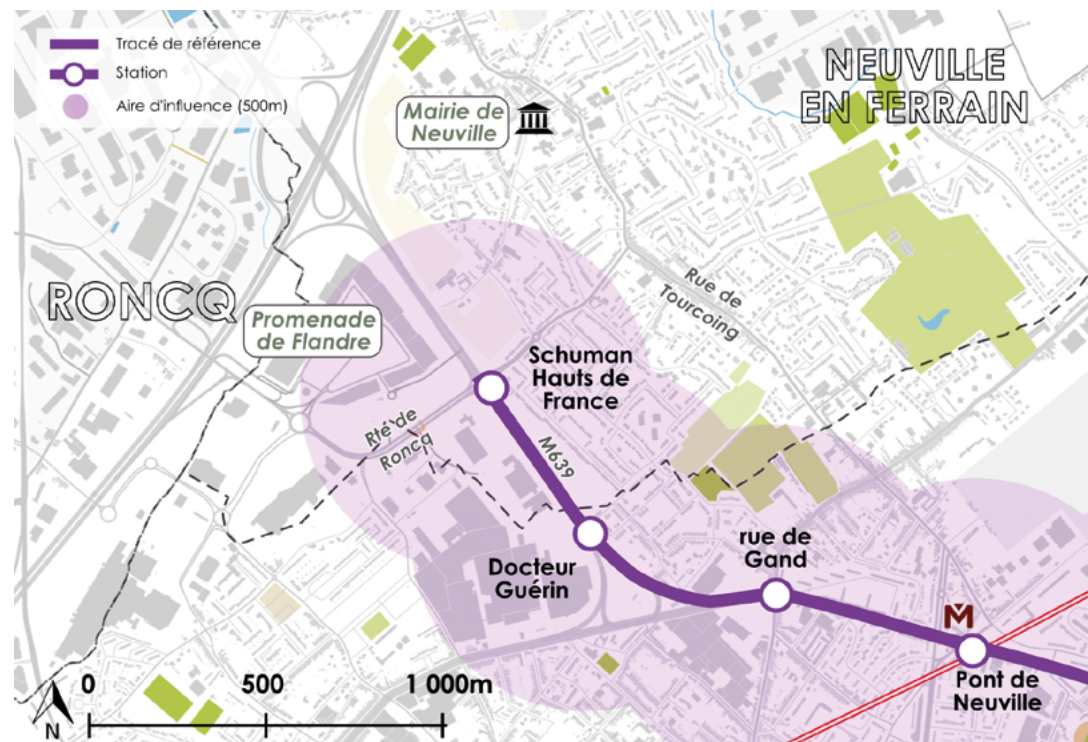
1 300 scolaires (1 300)

5 min environ de trajet

>> Connexion avec le métro à Pont de Neuville

La réalisation du tramway sur le boulevard des Hauts de France pourra être accompagnée par l'amélioration des cheminements piétons et cyclables vers le centre de la commune de Neuville-en-Ferrain (située à environ 900m du tracé, soit 13min à pied). Ces aménagements permettront aux habitants un accès confortable, sécurisé et rapide à la nouvelle offre de transport.

Cet itinéraire satisfait les objectifs de desserte et présente peu de difficultés d'insertion géométrique. Il suppose la réalisation d'une étude de circulation approfondie sur le boulevard industriel de Tourcoing (tronçon entre rue du Pont Rompu et Pont de Neuville, intégrant le carrefour avec la rue de Gand) compte tenu des charges de trafic et du rôle d'entrée de ville de ce secteur.



LES VARIANTES

Variante par la rue de Tourcoing

L'itinéraire de cette variante part du centre-ville de la commune de Neuville-en-Ferrain pour rejoindre le tracé de référence au niveau de la station de métro Pont de Neuville. Le tracé emprunte les rues de Tourcoing et du Pont de Neuville.

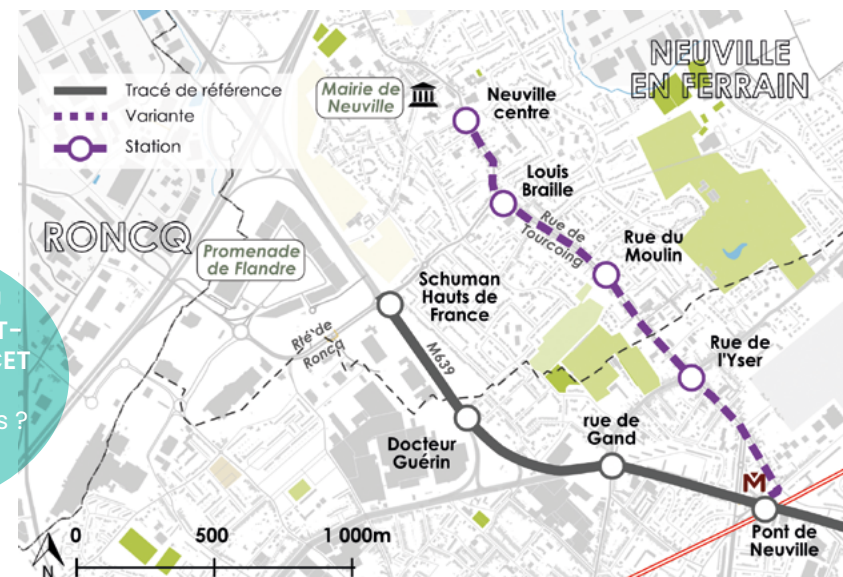
- Ce tracé permet une desserte directe du centre-ville de Neuville-en-Ferrain mais s'éloigne du centre commercial (la station la plus proche du centre commercial se situe à plus de 800m).
- Les voiries très étroites de l'axe Tourcoing-Pont de Neuville (entre 10m et 14m de largeur disponible) ne permettent pas de maintenir l'ensemble des usages, or elles constituent le principal axe d'entrée et de circulation. L'insertion du tramway est difficile du fait des emprises disponibles et de l'importance des autres usages (circulation, stationnement) à restituer. Cette configuration conduirait à une exploitation dégradée et à contraindre les autres usages.

Extension du tracé vers le centre commercial

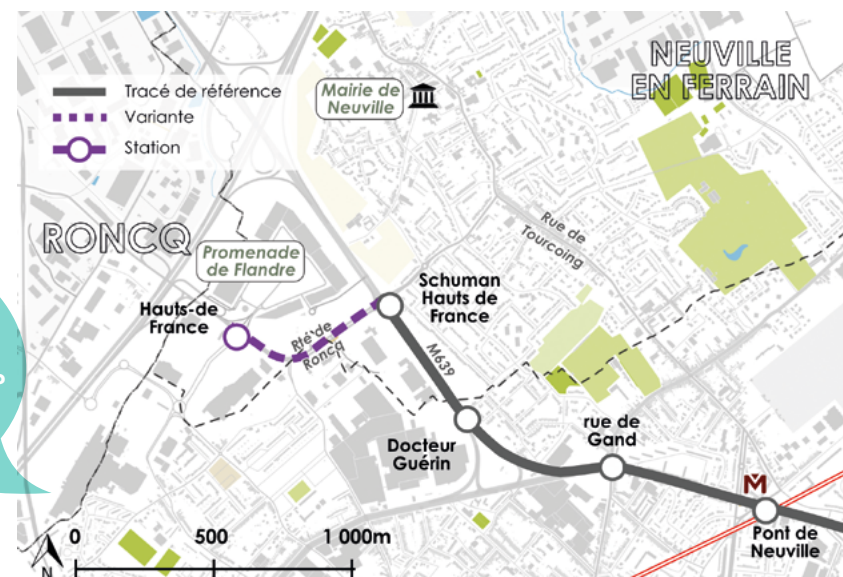
A partir de l'arrêt Schuman, l'extension emprunte la route de Roncq pour rejoindre le centre commercial Promenade de Flandre et effectuer son terminus à hauteur de l'intersection avec la route du Petit Menin.

- Cette extension permet la desserte plus au cœur du centre commercial. Le tracé relie notamment le centre commercial à la ligne 2 du métro.
- Dans la zone du centre commercial, afin de garantir la performance du tramway, la création des voies tramway impliquera la suppression de places de stationnement.
- Cette extension d'une longueur de 650 m aurait un coût supplémentaire de l'ordre de 17 M€.

LA DESSERTE DU
CENTRE-VILLE DOIT-
ELLE SE FAIRE PAR CET
ITINÉRAIRE ?
Qu'en pensez-vous ?
Pourquoi ?



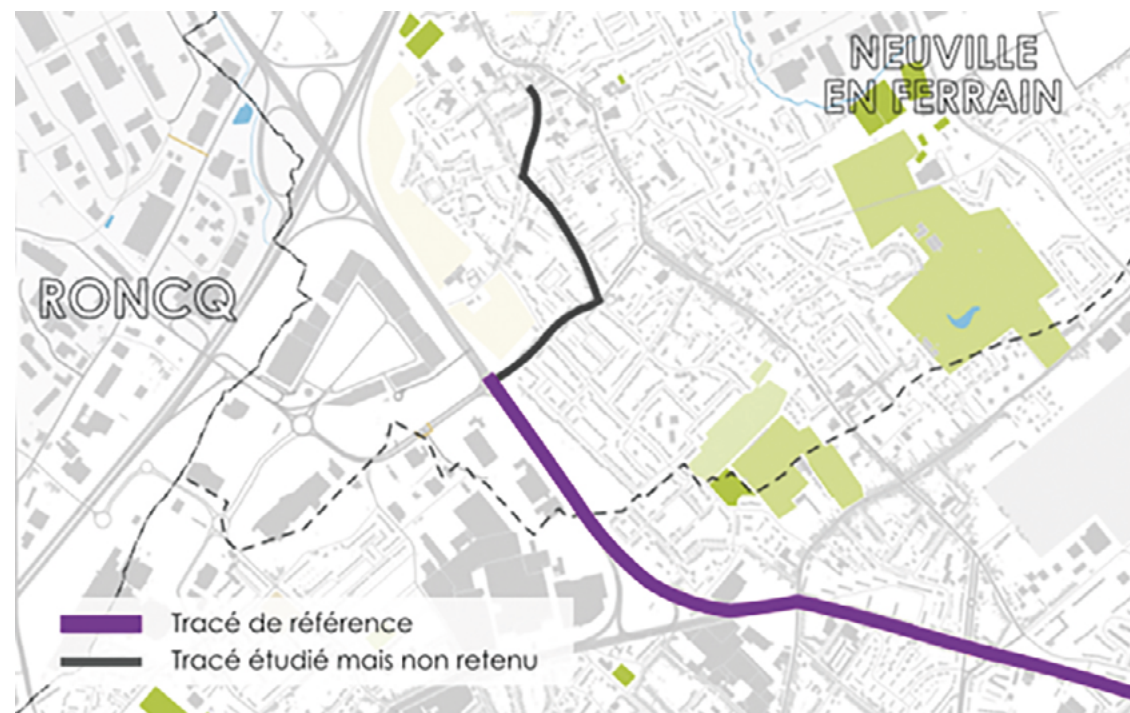
UNE DESSERTE PLUS
AU CŒUR DU CENTRE
COMMERCIAL VOUS
PARAIT-ELLE NÉCESSAIRE ?
Qu'en pensez-vous ?
Pourquoi ?



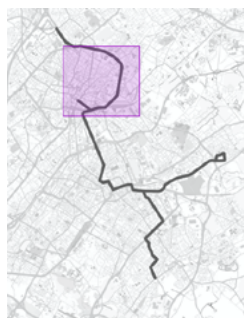
Un autre tracé a été étudié mais non retenu

Extension vers le centre-ville de Neuville-en-Ferrain

- L'extension poursuit le tracé de référence en empruntant les rues Schuman, du Bailly et Fernand Lecroart.
- En rejoignant le centre-ville par la rue Robert Schuman et la rue du Bailly, le tracé décrit un parcours sinueux et emprunte des rues très étroites où de nombreuses fonctions urbaines (sens de circulation, stationnement, itinéraire deux roues, accès riverains) devraient être supprimées.



SECTEUR PONT DE NEUVILLE – GARE DE TOURCOING

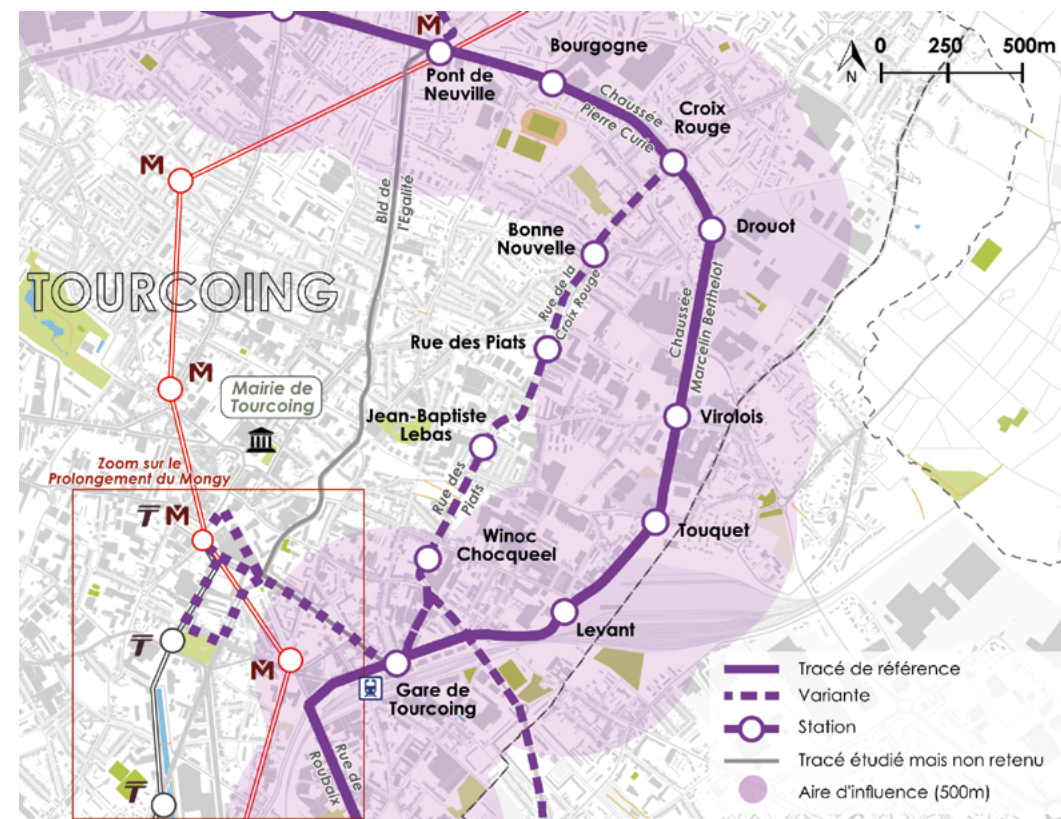


Un important projet de ceinture verte est actuellement à l'étude avec pour ambition de transformer le boulevard Industriel en y aménageant espaces paysagers qualitatifs et pistes cyclables.

Les zones d'habitats denses et les grands équipements existants se concentrent majoritairement à l'intérieur de la ceinture des boulevards, à l'exception du quartier de la Bourgogne.

OBJECTIFS

- Apporter un caractère plus urbain sur le boulevard Industriel pour réduire la fracture entre les deux rives et accompagner les mutations en cours
- Desservir les quartiers Est de Tourcoing
- Accompagner la mise en œuvre de la ceinture verte aménagée le long du boulevard industriel autour du cœur urbain de Tourcoing, en tant que support de paysage, de qualité résidentielle et de mobilités actives
- Aménager les espaces publics à proximité de Pont de Neuville pour optimiser l'intermodalité
- Maintenir les capacités de desserte résidentielle et économique du boulevard Industriel



LE TRACÉ DE RÉFÉRENCE

Depuis la station de métro Pont de Neuville, le tracé rejoint la gare de Tourcoing par le boulevard Industriel. Il emprunte les chaussées Gramme, Pierre Curie, Marcelin Berthelot (largeurs de 28 à 30m), les rues du Levant et Chateaubriand, l'avenue Alfred Lefrançois et enfin la place Pierre Semard.

Les largeurs confortables offertes par le boulevard Industriel permettent une insertion aisée du tramway et des performances garanties. Cela est de nature à accroître l'aire d'attraction de la ligne. Les secteurs résidentiels à l'ouest immédiat du boulevard seront intéressés par cette offre de transports collectifs.

De même, de nombreuses opportunités foncières existent à l'Est du boulevard. L'arrivée d'une desserte efficace en transport en commun et l'attractivité qu'elle va générer sera une impulsion pour leur développement et plus globalement pour la mutation du secteur en cours.

Entre la station Pont de Neuville et la Gare de Tourcoing :

3,4 km

8 stations

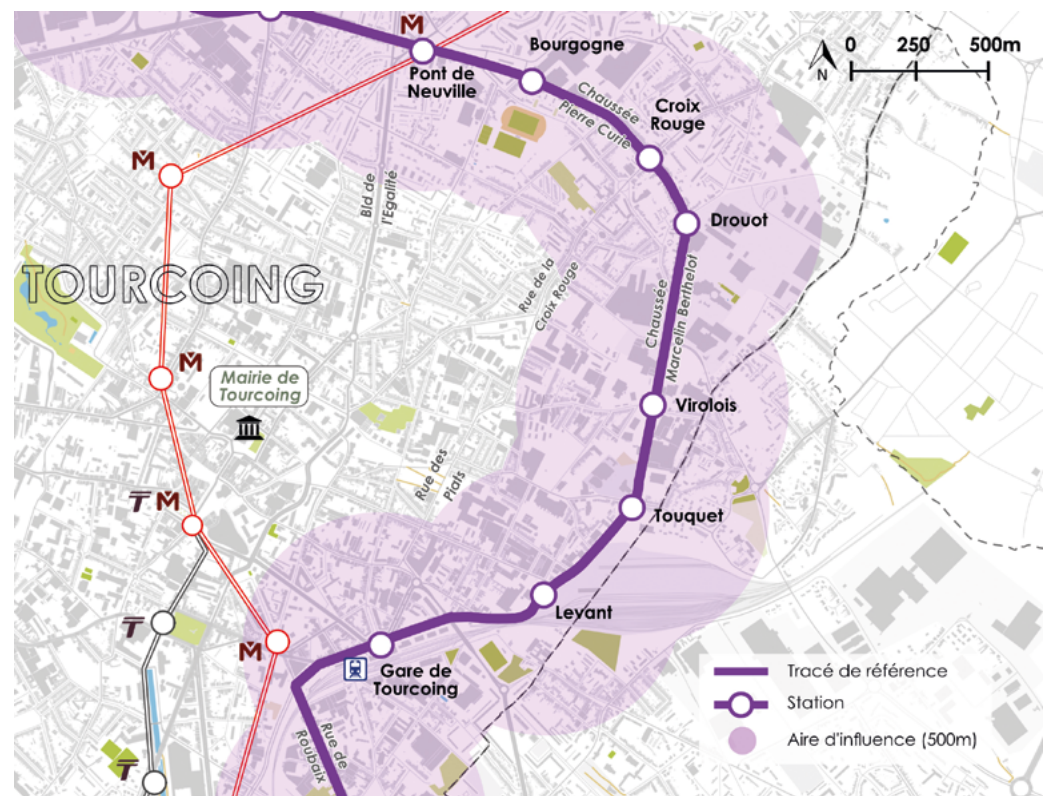
Potentiel de desserte **à moins de 500m du tracé** en 2035 (en 2018) :

25 000 habitants (24 300)

6 800 emplois (6 500)

2 500 scolaires (2 500)

➤ **Connexion avec le métro au Pont de Neuville et avec l'offre de TER et TGV à la gare de Tourcoing**



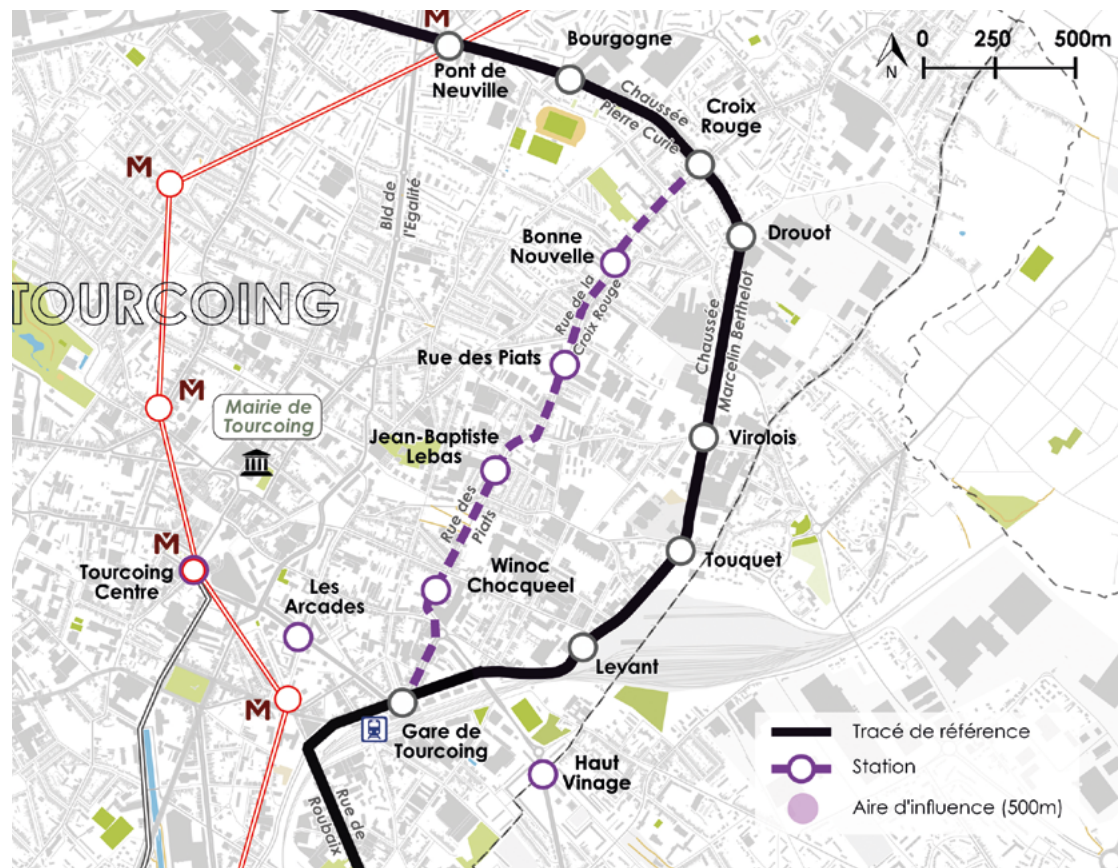
LA VARIANTE

Variante par la rue de la Croix Rouge et la rue des Piats

Depuis le Pont de Neuville, cette variante emprunte successivement le boulevard industriel (chaussées Gramme et Pierre Curie), la rue Achille Testelin, la rue de la Croix Rouge, la rue des Piats et enfin l'avenue Lafayette pour rejoindre la Gare de Tourcoing.

- Ce tracé permet la desserte directe du quartier résidentiel et des centralités situées à l'intérieur du boulevard Industriel.
- L'exploitation du tramway serait dégradée sur l'ensemble du parcours du fait de la cohabitation avec toutes les fonctions urbaines sur un espace réduit.
- La rue de la Croix-Rouge et plus encore la rue des Piats (largeurs d'environ 10 mètres) présentent des caractéristiques et des usages actuels (stationnement, accès riverains, cheminements piétons et aménagements deux-roues) difficilement compatibles avec l'insertion d'un tramway, qui impliquerait soit un site propre partagé soit une suppression de certains usages.

CET ITINÉRAIRE AU CŒUR
DU QUARTIER EST-IL À
PRIVILÉGER
Qu'en pensez-vous ?
Pourquoi ?

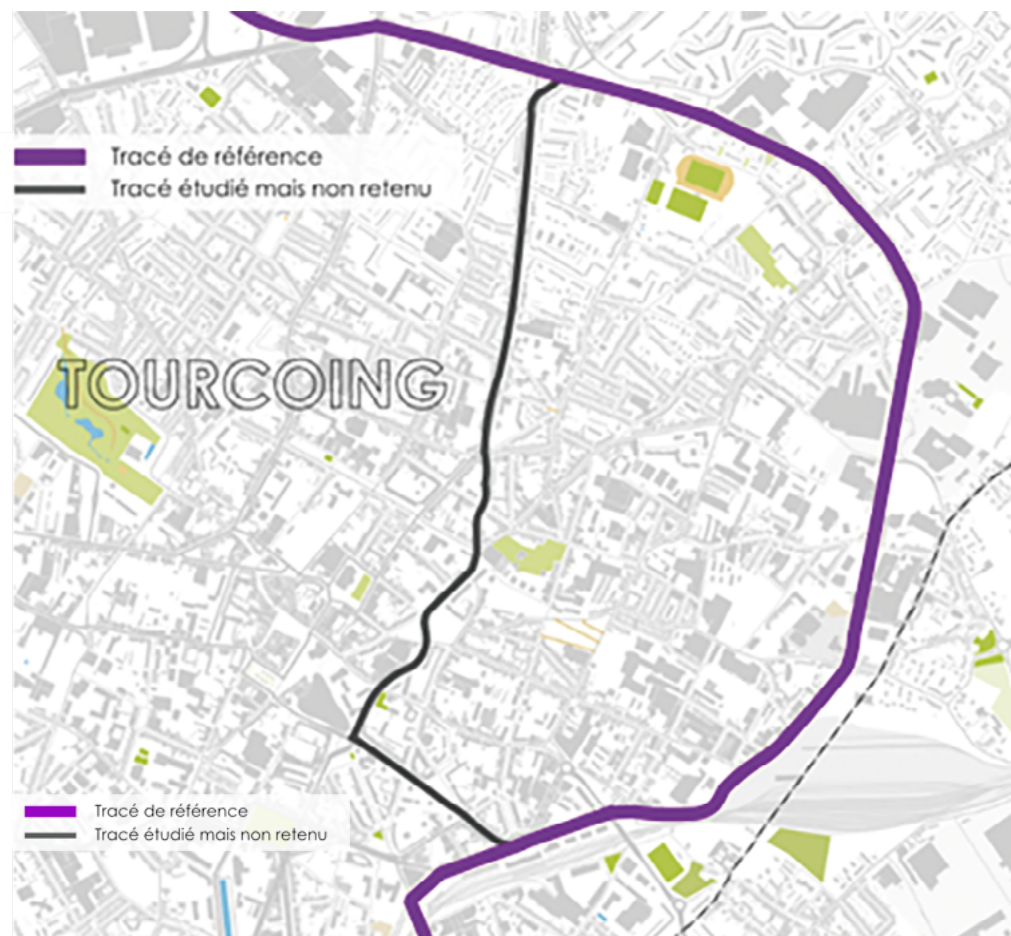


Un autre tracé a été étudié mais non retenu

Tracé par le boulevard de l'Egalité

Depuis Pont de Neuville, cette variante emprunte successivement le boulevard de l'Egalité, la rue de Chantilly, la rue des Bourleux, la rue de la Cloche puis les avenues Salvador Allende et Gustave Dron.

- Le corridor desservi par ce tracé se superpose largement à la zone d'influence directe du métro (situé à moins de 700m). De plus, il présente de très fortes difficultés d'insertion dans la partie centrale (rue de Chantilly, rue des Bourleux)





EXTENSION DE LA BRANCHE T DU TRAMWAY ACTUEL À LA GARE DE TOURCOING

Le terminus de la branche T du tramway (communément appelé Mongy) se situe actuellement à proximité immédiate de la place de la République et de la station métro. Le tramway ne dessert pas la gare de Tourcoing. Sans prolongement, cette ligne ne serait donc pas connectée à la future infrastructure tramway Neuville-en-Ferrain – Hem par Tourcoing et Roubaix.

OBJECTIFS

- Conserver au mieux la desserte de Tourcoing-centre depuis et vers Lille-Flandres et les territoires le long du Grand Boulevard
- Établir un lien fort entre le centre-ville et la gare
- Offrir une desserte rapprochée de la gare ferroviaire et du Pôle d'Échanges Multimodal par la ligne de tramway existante
- Conserver au maximum les correspondances métro-tramway-bus à la station Tourcoing-centre



LES VARIANTES

**A ce stade, aucun tracé de référence ne se dégage sur ce secteur.
Quatre variantes encore en étude sont présentées.**

0,75 à 1 km (selon la variante) de Tourcoing centre à la Gare de Tourcoing
2 stations (hors station Tourcoing centre)
 Potentiel de desserte **à moins de 500m** en 2035 :
7 100 habitants
5 500 emplois
3 min de trajet
**<> Connexion avec le métro à Tourcoing-centre ainsi qu'avec
 les TER et les TGV à la gare de Tourcoing**

Variante 1 – rebroussement :

Depuis la station Tourcoing centre, le tramway emprunte la rue Fidèle Lehoucq via un rebroussement puis l'avenue Gustave Dron. Dans cette hypothèse, le conducteur du tramway change de poste de conduite, pendant l'arrêt à la station Tourcoing centre, pour repartir dans l'autre sens et emprunter la rue Fidèle Lehoucq. Les études doivent se poursuivre pour : identifier les mesures géométriques à prendre au niveau de la station Tourcoing centre pour permettre la giration en sortie de station vers Lehoucq, pour préciser les impacts potentiels sur le bâtiment, pour identifier les impacts en termes d'exploitation (perte de temps avec voyageurs >1minute) et enfin pour définir les impacts sur la circulation sur la rue Fidèle Lehoucq.

Variante 2 – Lehoucq :

Depuis la rue Chanzy, le tracé bifurque vers la droite rue Fidèle Lehoucq avant de poursuivre par l'avenue Gustave Dron. Dans cette variante, la station est située rue Lehoucq, entre la sortie de parking et la zone de livraison du centre commercial Saint Christophe. Les études doivent se poursuivre pour préciser les contraintes induites par ce positionnement de station, notamment en termes d'impact sur la circulation sur la rue Fidèle Lehoucq avec sa mise en sens unique, et sur les parcours piétons d'accès à la nouvelle station Tourcoing centre.



> Variante 1 – Rebroussement



> Variante 2 – Par la rue Fidèle Lehoucq

LES VARIANTES

Variante 3 – place de la République

Au lieu de se diriger directement vers la gare, le tracé bifurque vers la gauche sur la rue Fidèle Lehoucq sur 50 mètres environ en direction de la place de la République et du parvis de l'église Saint-Christophe. Le tracé s'inscrit sur la place (parallèlement aux façades ou le long de la voirie) puis emprunte la promenade de la Fraternité pour rejoindre l'avenue Gustave Dron.

Ce tracé permet la mise en place d'une station de la rue Carnot (à proximité de la place de la Résistance) en connexion immédiate avec la centralité de Tourcoing et la station de métro. Un travail d'intégration harmonieuse doit être réalisé pour traiter notamment les sujets de : prise en compte du patrimoine bâti à forte dimension patrimoniale, prise en compte et redéfinition des usages de la place de la République (marché, foire, événements) en interface avec le tramway, impacts des chantiers et interventions sur les espaces publics et sur le fonctionnement de l'hypercentre commerçant. Cette variante permet de desservir directement le centre-ville et ainsi d'en ouvrir la desserte.

Variante 4 – sens uniques Chanzy et Faidherbe

Depuis la place de la Victoire, le tracé emprunte dans un sens la rue Faidherbe et dans l'autre sens la rue Fidèle Lehoucq et la rue Chanzy, puis dans les deux sens, l'avenue Gustave Dron

- Cette disposition permet de conserver la circulation à double sens dans la rue Faidherbe et permet à cet axe de continuer à assurer son rôle de desserte depuis l'hypercentre depuis et vers les principaux axes (Egalité, Dron, Gambetta, Wattinne).
- Cette disposition permet également de supprimer la circulation tramway à double sens sur la voie unique rue Chanzy qui ne serait dans cette variante utilisée que dans le sens nord-sud.
- Dans le sens depuis Lille, la station du centre est implantée sur le parvis de la Laïcité. Dans le sens depuis la gare de Tourcoing, la station se positionne dans la rue Fidèle Lehoucq entre la sortie du parking du centre commercial et l'accès des livraisons de l'espace commercial Saint Christophe.
- Le dédoublement de la station Tourcoing centre entre la rue Fidèle Lehoucq et le parvis de la Laïcité est moins lisible pour les usagers et éloigne la station de sa position actuelle.
- La configuration de la rue Faidherbe (environ 15 m de largeur) ne permet pas de maintenir l'ensemble des usages actuels et nécessitera une réorganisation des espaces.

QUELLE EST POUR
VOUS LA MEILLEURE
OPTION DE TRACÉ ?
QU'EN PENSEZ-VOUS ?
Pourquoi ?



> Variante 3 – Place de la République



> Variante 4 – Sens uniques Chanzy et Faidherbe

D'autres tracés ont été étudiés mais non retenus

Prolongement du Mongy – par Faidherbe et Dron

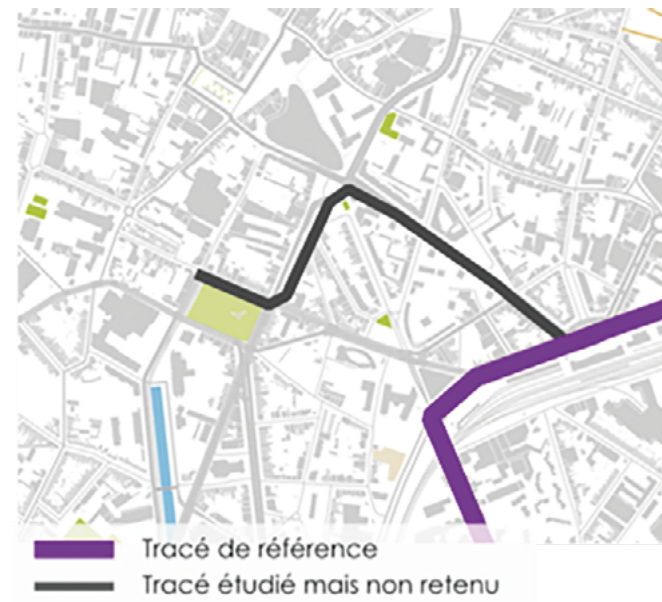
Ce tracé part de la station Victoire et utilise la rue Faidherbe et l'avenue Gustave Dron jusqu'à la gare de Tourcoing.

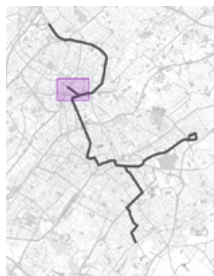
- L'insertion de la voie double sur la rue Faidherbe, nécessaire pour garantir un fonctionnement normal de la ligne, implique de limiter la circulation automobile, réduite à un seul sens. Ce qui ne permettrait plus à cette voie de continuer à assurer son rôle de desserte de l'hypercentre depuis et vers les principaux axes (Egalité, Dron, Gambetta, Wattinne). De plus, dans cette hypothèse, aucun aménagement pour les vélos ne semble possible. La station « centre », positionnée au bout de la rue Faidherbe, est relativement éloignée du centre-ville.

Prolongement du Mongy – par les rues Wattinne et Faidherbe puis l'avenue Gustave Dron

Cette variante décroche de l'infrastructure actuelle au niveau du pont hydraulique pour emprunter successivement les rues Wattinne et Faidherbe puis l'avenue Gustave Dron.

- La longueur nouvelle d'infrastructure est supérieure à toutes les autres variantes, le coût d'investissement est donc le plus élevé. La compatibilité du pont hydraulique avec la circulation du tramway n'est pas garantie et la contrainte sur la circulation dans les rues Wattinne et Faidherbe est importante sur cet axe d'entrée et de sortie du centre-ville (même contraintes que le tracé « Prolongement du Mongy – par Faidherbe et Dron »).





SECTEUR GARE DE TOURCOING - EUROTÉLÉPORT

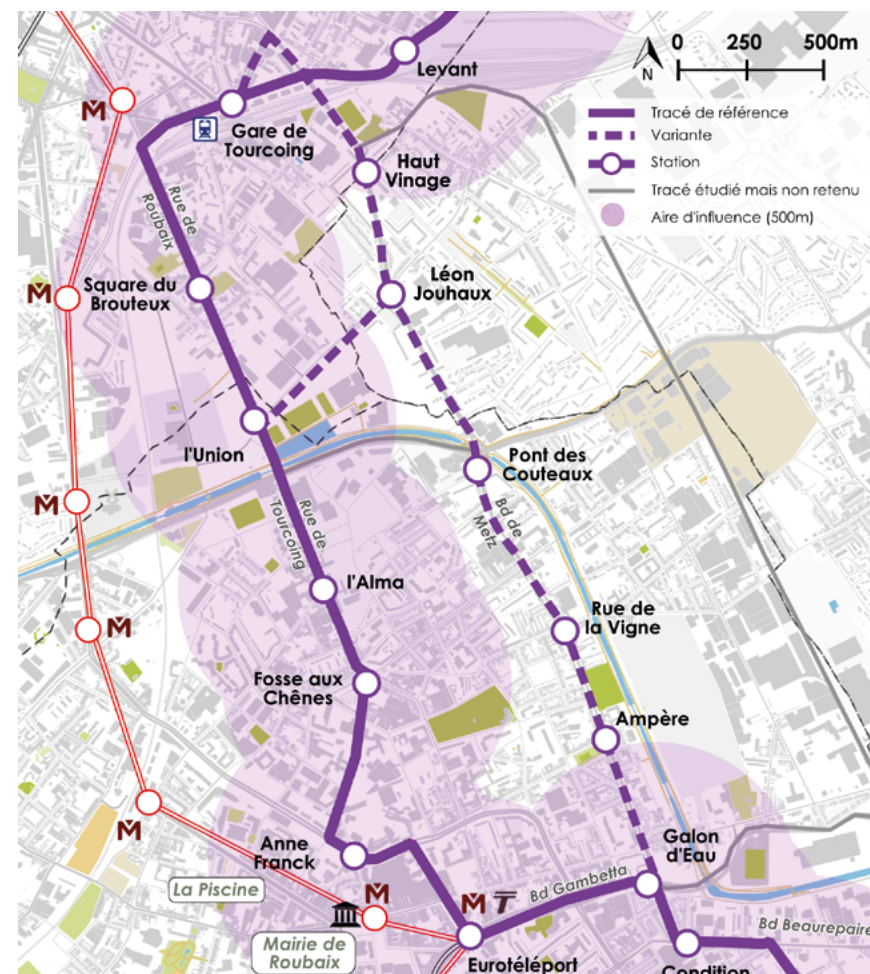
De nombreux quartiers en rénovation au titre de la politique de la ville sont localisés au sein de ce secteur caractérisé par de fortes densités (Epidème, Villas, Couteaux, Alma, Fosse aux Chênes, Cul de Four et Hommelet). Le tramway participera à la requalification, au désenclavement des quartiers et à leur liaison avec

l'ensemble du territoire métropolitain.

Au niveau de l'Union, un important projet urbain mixte développe un nombre conséquent de logements (3 200 habitants) et un potentiel de 6 000 emplois sur 79 hectares. Le passage du tramway à proximité de ce quartier permettrait de le relier aux équipements du centre-ville et viendrait renforcer le dynamisme de ce projet.

OBJECTIFS

- Désenclaver les quartiers tourquennois au sud du faisceau des voies ferrées
- Connecter les quartiers nord de Roubaix à Euroteléport afin de permettre une ouverture du centre-ville et un accès au pôle multimodal d'Euroteléport
- Assurer une desserte de proximité au cœur du pôle Roubaix-Tourcoing
- Accompagner et rechercher une synergie avec les programmes de renouvellement urbain des quartiers
- Assurer la desserte du nouveau quartier de l'Union



LE TRACÉ DE RÉFÉRENCE

Depuis la gare de Tourcoing, le tracé emprunte successivement l'avenue Lefrançois, la rue de Roubaix, la rue des Retrouvailles, puis, après le franchissement du canal, la rue de Tourcoing, l'avenue de la Fosse aux Chênes, l'avenue des Nations Unies, la rue Jean Monnet et la place de la Liberté pour rejoindre le pôle d'échanges multimodal Eurotéléport.

Ce tracé répond aux objectifs de desserte sur le secteur Gare de Tourcoing – Eurotéléport.

Le passage par la rue de Roubaix à Tourcoing (largeur de 14m) nécessite de repenser et d'apaiser les espaces en réduisant les nuisances automobiles et en sécurisant les espaces tout en préservant les besoins de la vie locale. Une réflexion sur le plan de circulation devra accompagner cette réorganisation, pouvant se traduire par des mises à sens unique sur certains tronçons.

Le tronçon Sud de la rue de Tourcoing à Roubaix, contraint (13m de largeur) et la place de la Fosse aux Chênes seront également à réaménager avec des impacts sur les bâtiments. La circulation sur le secteur sera repensée, qui pourrait se traduire par une mise à sens unique des rues de Tourcoing et de la Fosse aux Chênes.

Le tracé emprunte ensuite l'avenue des Nations Unies ce qui participera au projet d'apaisement de cet axe.

Dans le cadre du projet, le pôle Eurotéléport sera repensé pour une meilleure intégration urbaine en lien étroit avec les projets de redynamisation du centre-ville de Roubaix.

Entre la gare de Tourcoing et Eurotéléport :

3,8 km

7 stations

Potentiel de desserte **à moins de 500m du tracé** en 2035 (en 2018) :

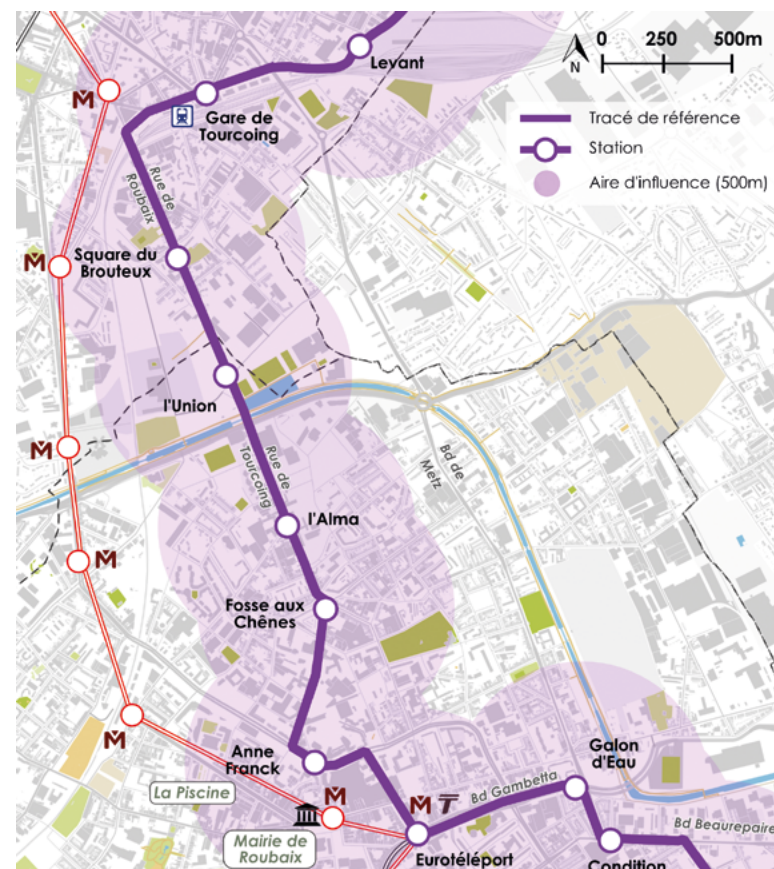
35 400 habitants (32 600)

28 000 emplois (21 800)

4 700 scolaires (4 700)

Moins de **12 min** de trajet

<> Connexion avec le métro à la gare de Tourcoing et Eurotéléport



LES VARIANTES

Variante par les boulevards Léon Jouhaux, des Couteaux, de Metz et de Strasbourg

Cette variante parallèle au tracé de référence part de la gare de Tourcoing en empruntant l'avenue Lafayette puis bifurque sur l'avenue du Maréchal Joffre. Le parcours rejoint ensuite le boulevard Léon Jouhaux puis poursuit sur le boulevard des Couteaux. Après avoir traversé le canal via le Pont des Tilleuls, l'itinéraire utilise les boulevards de Metz et de Strasbourg, la rue Nadaud et le boulevard Gambetta jusqu'à Eurotéléport.

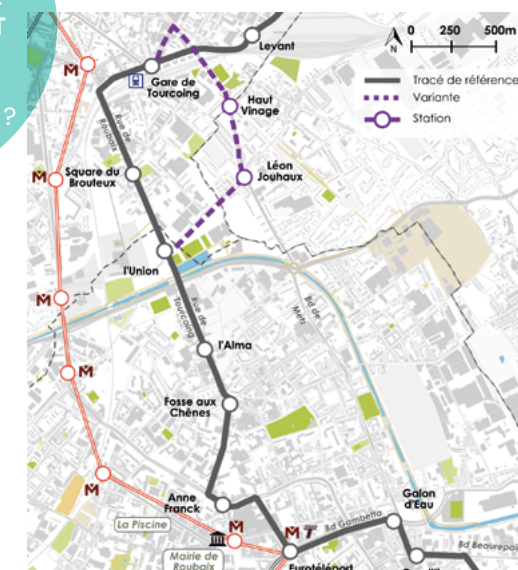
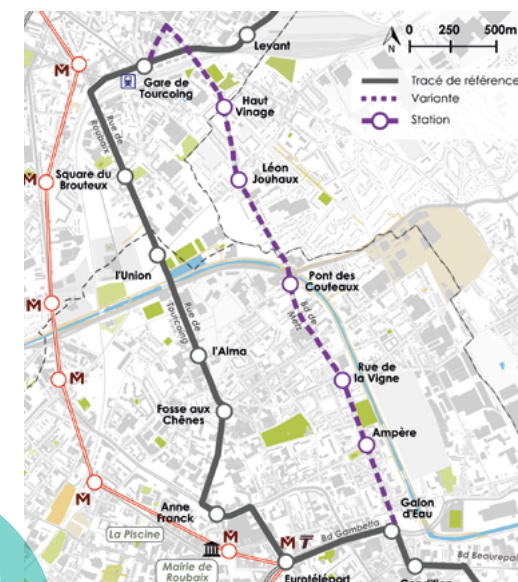
- Le tracé offre une desserte pour les quartiers watrelosiens du Tilleul et des Villas (ANRU) ainsi que pour l'Est du quartier de l'Union.
- Ce tracé ne permet cependant de desservir que la moitié du potentiel de desserte du tracé de référence. De plus, le tracé sinueux aux abords de la gare de Tourcoing ne permet pas d'installer une station sur le parvis de la gare (possiblement avenue Lafayette à un peu plus de 100m de l'entrée de la gare). La desserte d'Eurotéléport rend complexe la poursuite du projet vers le sud.
- La géométrie et la structure du Pont des Tilleuls ne sont actuellement pas compatibles avec le passage du tramway. La reprise du pont a un impact très important sur le coût du projet et son planning de réalisation.
- Le pont mobile des Couteaux constitue un risque lors du fonctionnement car il peut entraîner des coupures de la voie sur plusieurs minutes, entraînant une dérégulation de la ligne.

Variante par les boulevards Léon Jouhaux et la rue de l'Union

Cette variante part de la gare de Tourcoing en empruntant l'avenue Lafayette puis bifurque sur l'avenue du Maréchal Joffre. Il rejoint ensuite le boulevard Léon Jouhaux puis poursuit son itinéraire vers le tracé de référence en utilisant la rue de l'Union.

- Comme la variante, précédente, le tracé offre une desserte pour les quartiers watrelosiens du Tilleul et des Villas (ANRU) ainsi que pour l'Est du quartier de l'Union.
- Il s'agit d'un tracé sensiblement plus long, avec un nombre d'habitants desservis supérieur de 8 %.
- Evitant la rue de Roubaix, ce tracé conserve cependant les inconvénients décrits pour la variante précédente.

L'UNE OU L'AUTRE
DE CES VARIANTES
DEVRAIT-ELLE ÊTRE
PRIVILÉGIÉE PLUTÔT
QU'UN PASSAGE
PLUS À L'OUEST ?
Qu'en pensez-vous ?
Pourquoi ?



D'autres tracés ont été étudiés mais non retenus

Variante empruntant l'ancienne voie ferrée

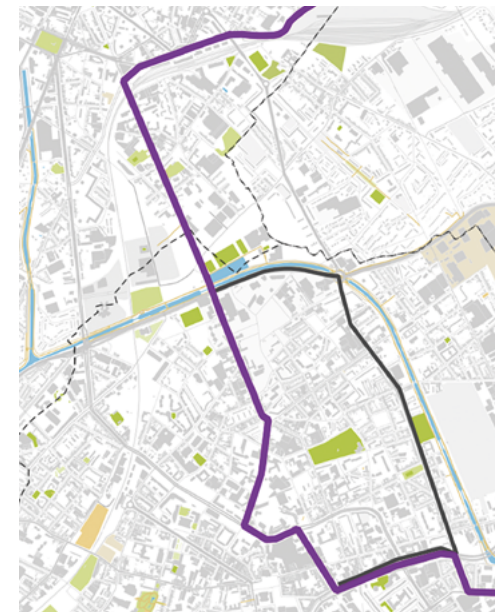
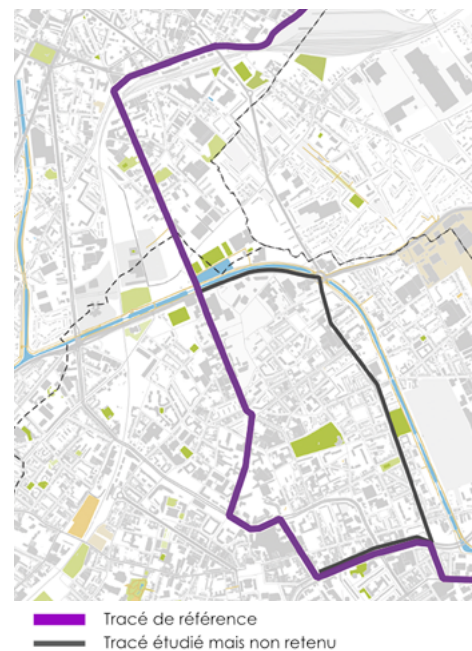
Ce tracé part de la gare de Tourcoing en empruntant l'avenue Lafayette puis bifurque sur l'avenue du Maréchal Joffre avant de rejoindre les emprises de l'ancienne voie ferrée. Enfin, il récupère le Pont Nyckes et le boulevard Gambetta jusqu'à Eurotéléport.

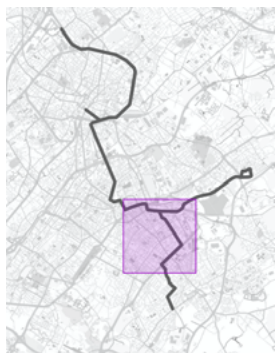
- Le tracé s'inscrit dans une zone à l'écart de l'urbanisation actuelle. Cette option ne répond pas aux objectifs de lien entre les quartiers et leur centre-ville respectif. Depuis le nord, l'accès à cette emprise est très complexe du fait de la largeur des voiries et du passage par le pont des Tilleuls.

Variante par la rue de Roubaix, le quai de Gand et les boulevards de Metz et Strasbourg

Ce tracé suit le quai de Gand jusqu'au boulevard de Metz puis utilise les boulevards de Strasbourg, la rue Nadaud et le boulevard Gambetta jusqu'à Eurotéléport.

- Ce tracé est moins direct, avec plus de virages et plus long. Le potentiel d'emplois desservis est moindre (-21 %). Des difficultés d'insertion sur le quai de Gand existent.
- Ce tracé cumule de plus de nombreux inconvénients de la première variante notamment pour la desserte d'Eurotéléport.





SECTEUR EUROTÉLÉPORT – HAUTS CHAMPS

Le secteur du centre et du Sud de Roubaix est dominé par la présence de l'important pôle d'échanges Eurotéléport, situé au cœur de la ville. Actuellement, ce pôle est en limite de capacité. De plus, son aménagement actuel contribue à la coupure entre les rives Nord et Sud du boulevard Gambetta et est peu urbain. L'arrivée du nouveau projet de tramway participera au réaménagement et à réorganisation du

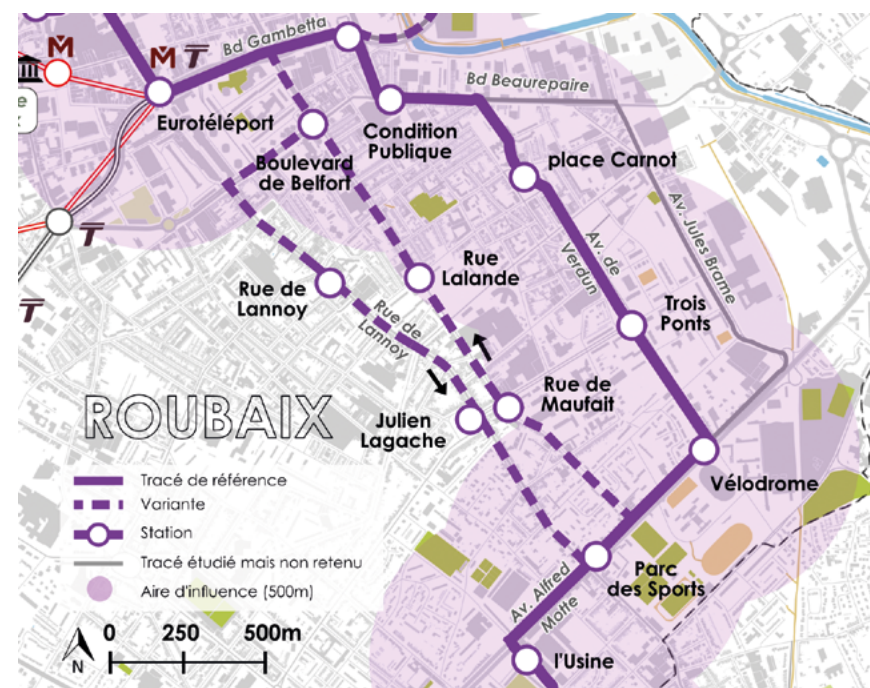
boulevard et du pôle. De plus, le nouveau tramway viendra en correspondance avec l'actuel tramway Mongy et le métro, exigeant de proposer une liaison lisible et aisée entre ces lignes.

De nombreux équipements sont également situés au sud du boulevard Gambetta et pour lesquels une desserte par un tramway se justifie.

Le secteur est concerné par un événement sportif d'ampleur internationale, le Paris Roubaix, qui emprunte l'axe Motte-Salengro, caractérisé par un espace central pavé et un patrimoine arboré de qualité.

OBJECTIFS

- Proposer un aménagement du boulevard Gambetta permettant de réduire l'effet de coupure urbaine
- Desservir les pôles attractifs du secteur : grands établissements scolaires, la Condition Publique, le vélodrome et les grands équipements sportifs et commerciaux
- Contribuer et accompagner les opérations de rénovation urbaine des quartiers Trois Ponts et Pile
- Requalifier la place Carnot et l'avenue de Verdun



LE TRACÉ DE RÉFÉRENCE

A partir du pôle d'échanges d'Eurotéléport, le tracé emprunte les boulevards Gambetta, de Colmar, de Beaurepaire puis la rue Lannes pour traverser la place Carnot. Il s'inscrit ensuite sur la rue Soult et les avenues de Verdun, Roger Salengro et Alfred Motte.

Le tracé dessert au plus près les grands équipements du secteur ainsi que les quartiers denses du Pile et de Trois Ponts. Il offre des opportunités d'aménagement et de valorisation d'espaces publics tels que la place Carnot.

Il s'inscrit sur des espaces publics pour la plupart bien adaptés à l'insertion d'un mode de transport structurant.

Le tracé s'insère principalement sur des voies de 20 à 30 mètres de large. La principale difficulté se situe sur la rue Soult d'une largeur actuelle de 11 m. Sur ce tronçon, un emplacement réservé inscrit au Plan Local d'Urbanisme prévoit un élargissement à 20 mètres avec un potentiel impact sur les bâtiments.

Entre Eurotéléport et la station Usine :

2,8 km

8 stations

Moins de **9 minutes** de trajet

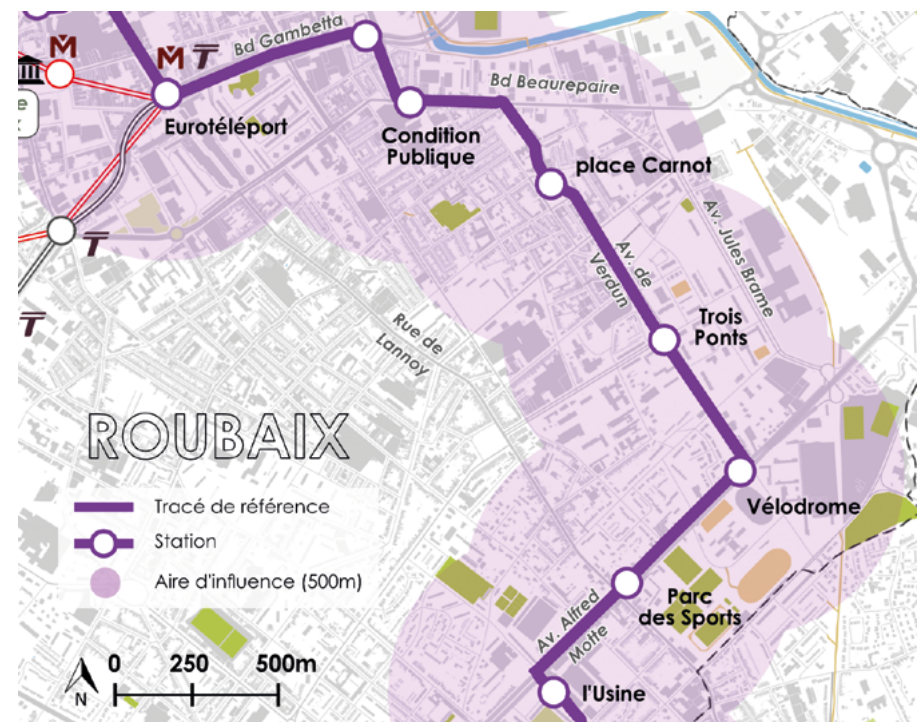
<> Connexion avec le métro et le tramway R à Eurotéléport

Potentiel de desserte **à moins de 500m** du tracé en 2035 (en 2018) :

25 900 habitants (24 600)

7 400 emplois (7 400)

4 400 scolaires (4 400)



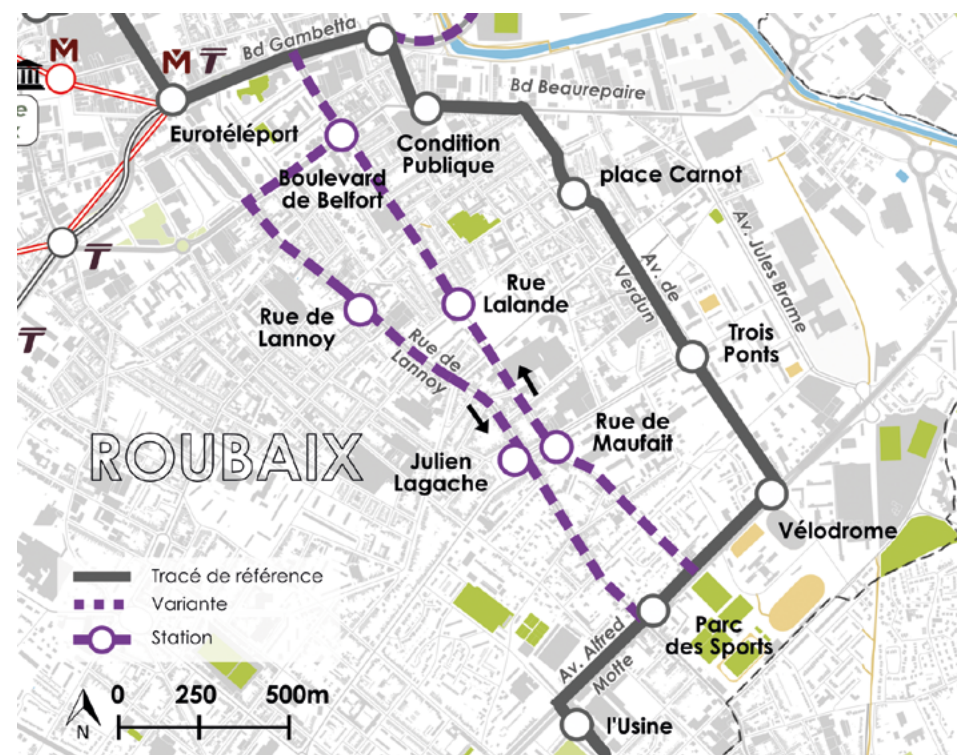
LA VARIANTE

Variante de tracés dissociés

Cette variante propose un tracé dissocié avec un passage par la rue de Lannoy dans le sens Nord-Sud et l'utilisation de la rue Pierre de Coubertin dans le sens Sud-Nord.

- Les deux axes Pierre de Roubaix et de Lannoy se caractérisent par des largeurs de 11 à 12 mètres. L'insertion d'une voie double de tramway y est donc délicate.
- Cette variante est donc bâtie sur un principe de sens aller et retour dissociés. Cette disposition permet de présenter des potentiels desservis importants, au prix d'un coût d'investissement élevé (+ 12,7 M€ HT). Les contraintes sur la circulation imposeront la mise en place d'un plan de circulation à l'échelle du quartier et impacteront le stationnement.

CETTE VARIANTE EST-ELLE À PRIVILÉGIER ?
Qu'en pensez-vous ?
Pourquoi ?



D'autres tracés ont été étudiés mais non retenus

Rue d'Orchies et avenue Jules Brame

Depuis Eurotéléport, le tracé suit les boulevards Gambetta, de Colmar et Beaupaire puis emprunte la rue d'Orchies, l'avenue Jules Brame, la rue Cohem et le Pont du Carihem avant de rejoindre les avenues Roger Salengro et Alfred Motte.

- Le tracé est à l'écart des potentiels de desserte des zones d'habitat. De plus, le scénario présente des surcoûts d'investissement (+ 13 M € HT outre les acquisitions foncières nécessaires sur l'avenue Salengro le long de la trémie routière) et d'exploitation liés à sa longueur.

Rue Pierre de Roubaix et rue de Maufait

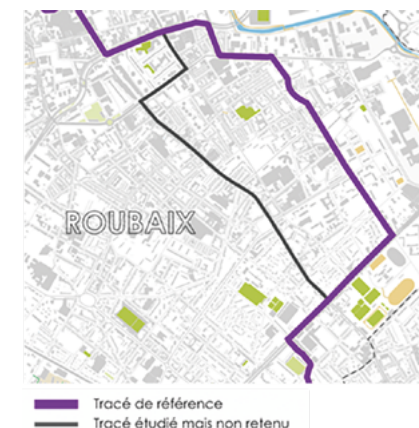
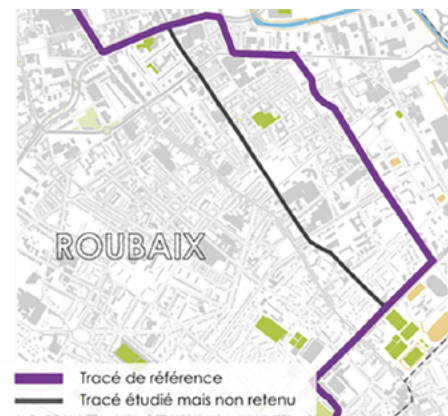
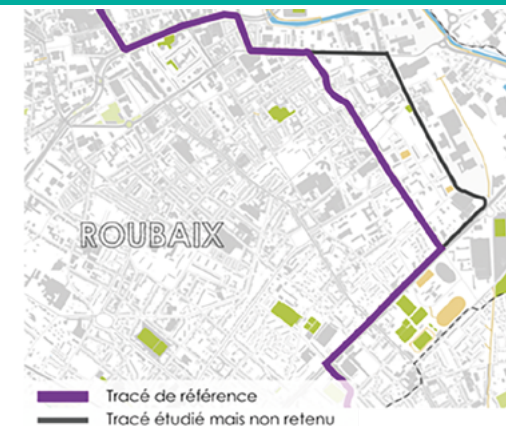
Après avoir emprunté le boulevard Gambetta, le tracé utilise la rue Pierre de Roubaix puis la rue Maufay pour rejoindre le tracé de l'itinéraire de référence.

- Ce scénario présente de très importants points durs notamment liés à l'étroitesse des rues qu'il parcourt avec des conséquences sur la vie du quartier : accessibilité réduite, stationnement résidentiel limité...

Boulevard de Belfort et rue de Lannoy

Le tracé suit, après avoir quitté le boulevard Gambetta, la rue Pierre de Roubaix puis le boulevard de Belfort et la rue de Lannoy jusqu'à rejoindre l'avenue Alfred Motte.

- L'étroitesse des rues impose de nombreux points durs à gérer, d'autant que la rue de Lannoy est particulièrement animée dans sa partie nord.





SECTEUR HAUTS CHAMPS - HEM

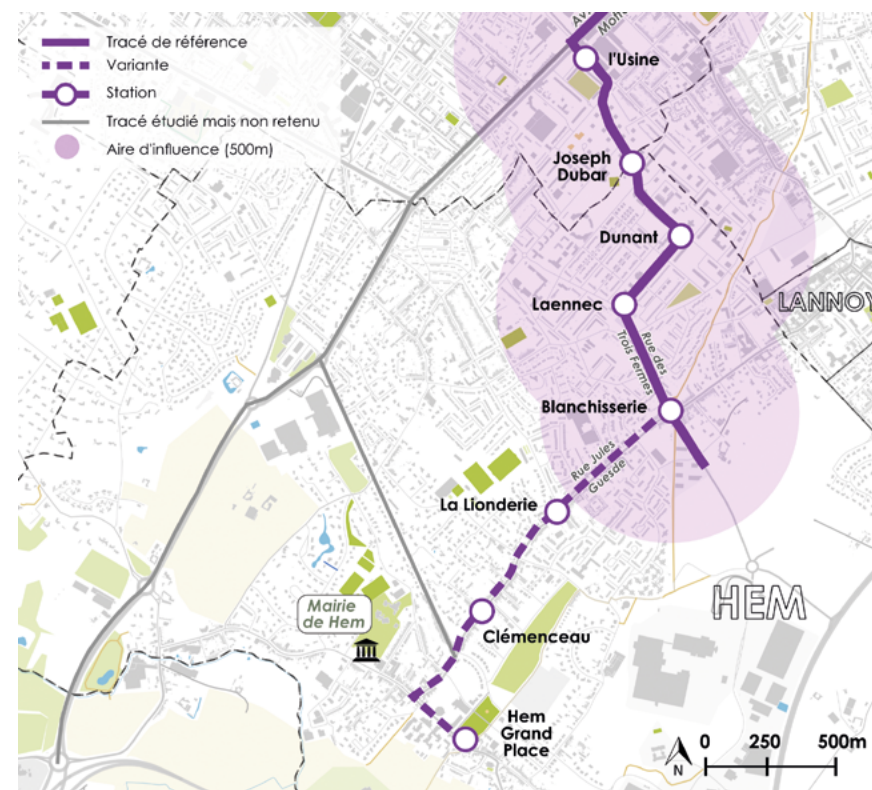
Le cœur de la ville de Hem se situe très au Sud tandis que les quartiers les plus denses sont localisés au Nord de la commune. Au Nord-Est, les quartiers sont caractérisés par une continuité urbaine avec les quartiers de Roubaix. Le projet de tramway permettrait de desservir les quartiers denses tout en créant un lien avec le Nord et le Sud de la commune. De plus, de nombreuses opérations de renouvellement urbain sont

en cours dans le secteur et pourraient être accompagnées de l'arrivée d'un mode de transport structurant à proximité.

Le projet de ligne de tramway sera complété par un renforcement de la liaison bus entre Hem et Villeneuve d'Ascq inscrite au SDIT (liaison G).

OBJECTIFS

- Desservir les secteurs d'habitations collectives denses se répartissant de manière continue sur Roubaix et Hem (dont le quartier intercommunal Hauts champs - Longchamp - Lionderie - 3 Baudets et ses 8 050 habitants)
- Créer une liaison entre les secteurs nord et sud de la Ville de Hem
- Accompagner les opérations de renouvellement urbain des quartiers



LE TRACÉ DE RÉFÉRENCE

Le tracé se développe à partir de l'avenue Alfred Motte puis sur les rues Michelet et Edgar Degas et l'avenue Président Coty, sur la commune de Roubaix puis les rues du Docteur Schweitzer, Henri Dunant, des Trois Fermes avec un terminus au début de l'avenue Aristide Briand dans le secteur Blanchisserie.

Ce tracé reprend le trajet de bus de la Liane 4 et s'insère dans des emprises publiques de plus de 20 mètres permettant une insertion de qualité, à la seule exception d'une courte section au sud de la rue des Trois Fermes pour laquelle la largeur passe de 17 à 12 mètres.

Entre l'Usine et la station Blanchisserie :

2,0 km

5 stations

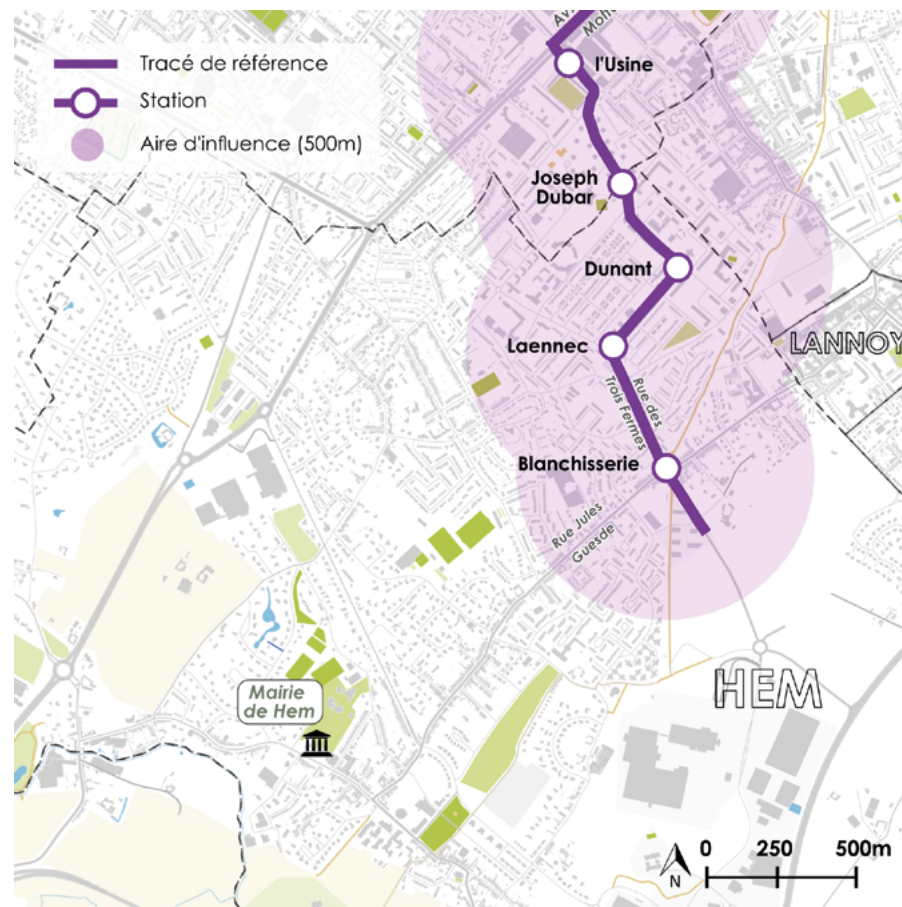
Potentiel de desserte **à moins de 500m** du tracé en 2035 (en 2018) :

15 500 habitants (15 400)

2 900 emplois (2 600)

1 300 scolaires (1 300)

6 min de trajet



LA VARIANTE

Variante Extension au centre du bourg de Hem par la rue Jules Guesde

- Cette variante consiste en un prolongement de la ligne de 1,2km vers le centre du bourg afin d'établir un lien entre les différentes parties de la commune de Hem. Ce tracé part de la rue des 3 Fermes puis emprunte la rue Jules Guesde pour ensuite bifurquer vers la rue du Dr Coubron et effectuer son terminus au niveau de la Grand Place.

Cette variante dessert un potentiel supplémentaire par rapport au tracé de référence de 5 000 habitants et 1 000 emplois. Il irrigue le quartier de Lionderie-3 Baudets, la ZAC la Vallée, la salle de spectacle Le Zéphyr et la salle des sports Jean Leplat. Il permet de pleinement desservir le centre-ville de Hem. Il présente un coût supplémentaire d'environ 33 M€ HT.

- L'axe emprunté est bordé par un habitat individuel continu avec une densité relativement forte. Son insertion impose des choix forts sur les fonctions urbaines à conserver ou à privilégier. En effet, la largeur de la rue Jules Guesde est de l'ordre de 15m et les autres rues environnantes ont des largeurs équivalentes n'offrant pas de meilleure opportunité d'insertion du tramway.

QUE PENSEZ-VOUS DU
PROLONGEMENT DE LA LIGNE
VERS LE CENTRE ET LA GRAND
PLACE DE HEM PAR LA RUE
JULES GUESDE ?
Pourquoi ?



D'autres tracés ont été étudiés mais non retenus

Tracé par l'avenue de l'Europe

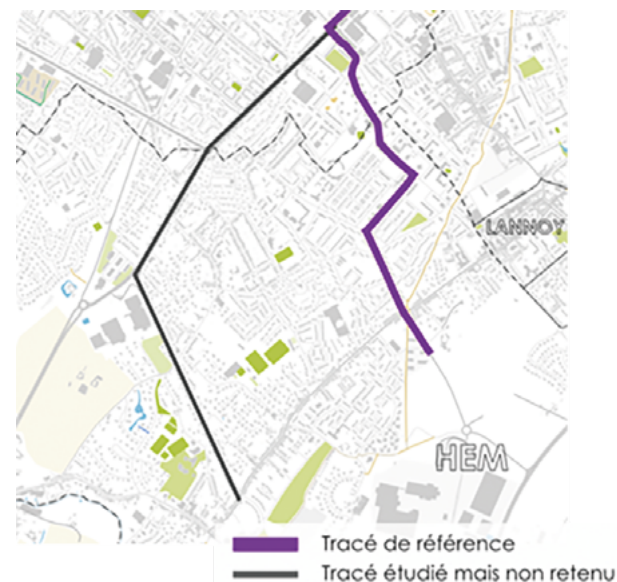
A partir de l'avenue Alfred Motte, le tracé emprunte l'avenue Charles de Gaulle puis le boulevard de l'Europe jusqu'au giratoire des voies M6 Rue de Lannoy et la M6D.

- Ce scénario s'inscrit dans des zones naturelles et dessert ainsi des potentiels (habitants, emplois, scolaires) nettement moindres que ceux des autres scénarios de tracé. Du fait du faible niveau de fréquentation attendu, une ligne de transports publics sur cet axe ne relève pas d'un mode à forte capacité tel que le tramway.

Tracé par l'avenue De Gaulle et boulevard Clémenceau

A partir de l'avenue Alfred Motte, le tracé emprunte l'avenue Charles de Gaulle puis le boulevard Clémenceau pour rejoindre le centre-ville.

- La fréquentation potentielle de ce tracé apparaît trop faible. Ce tracé ne permet pas la desserte des quartiers les plus denses du Nord de la Ville.





SECTEUR ROUBAIX – WATTRELOS

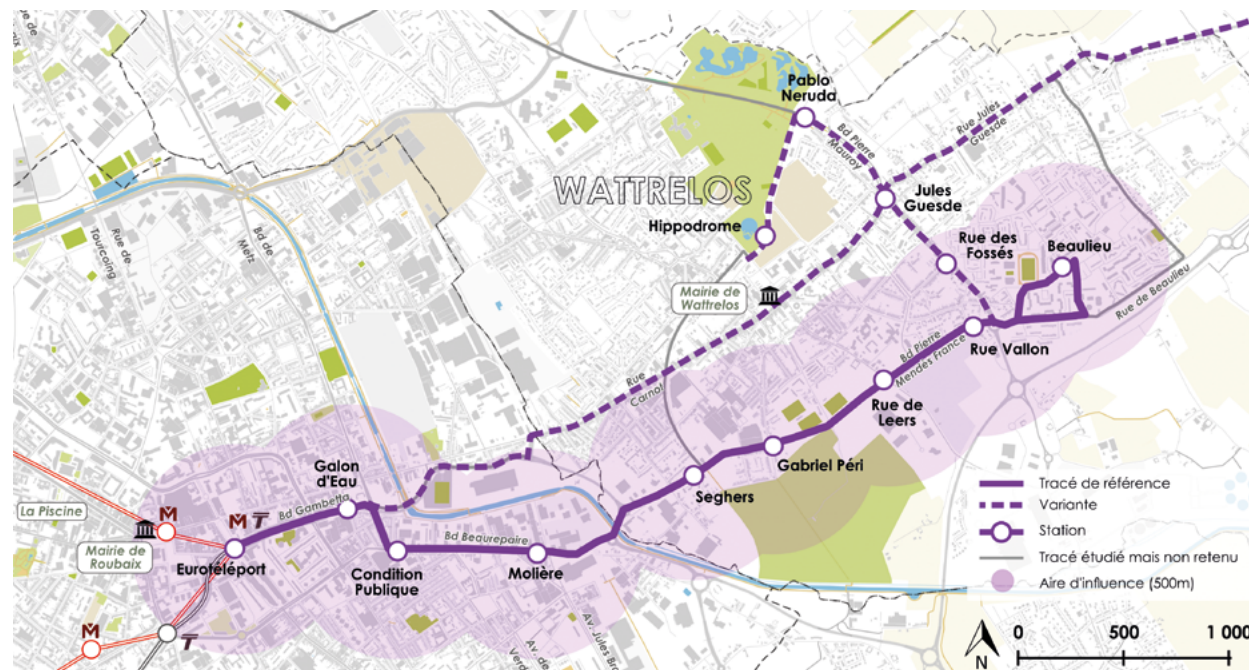
Les rues Carnot et Jean Jaurès constituent l'axe central de la ville de Wattrelos et traversent la partie la plus dense de la ville.

Un projet urbain se développe au nord de cet axe. L'hippodrome accueillera un potentiel de 1 800 habitants et 350 emplois. Le passage d'un mode de transport structurant à proximité permettra d'accompagner le développement de la commune.

Cependant, les voiries sur cet axe du centre-ville sont relativement étroites (de l'ordre de 15m de largeur pour les rues Jules Guesde et Carnot avec quelques points durs également sur la rue Jean Jaurès) et regroupent un nombre importants d'usages urbains (commerces, livraisons, stationnement riverain, circulation, ...). La pression en stationnement y est particulièrement importante. D'autres axes de la commune offrent des emprises plus généreuses tel que l'axe Mendès France avec 18 à 20 mètres de largeur.

OBJECTIFS

- Desservir, directement ou par l'organisation de cheminements, les fortes densités le long des rues Carnot et Jean Jaurès
 - Relier le quartier Beaulieu et le centre-ville
 - de Wattrelos d'une part, avec Roubaix et Eurotéléport d'autre part
- Mettre en place un service de transports collectifs pour le nouveau quartier de l'Hippodrome et le collège Pablo Neruda



LE TRACÉ DE RÉFÉRENCE EN MODE TRAMWAY

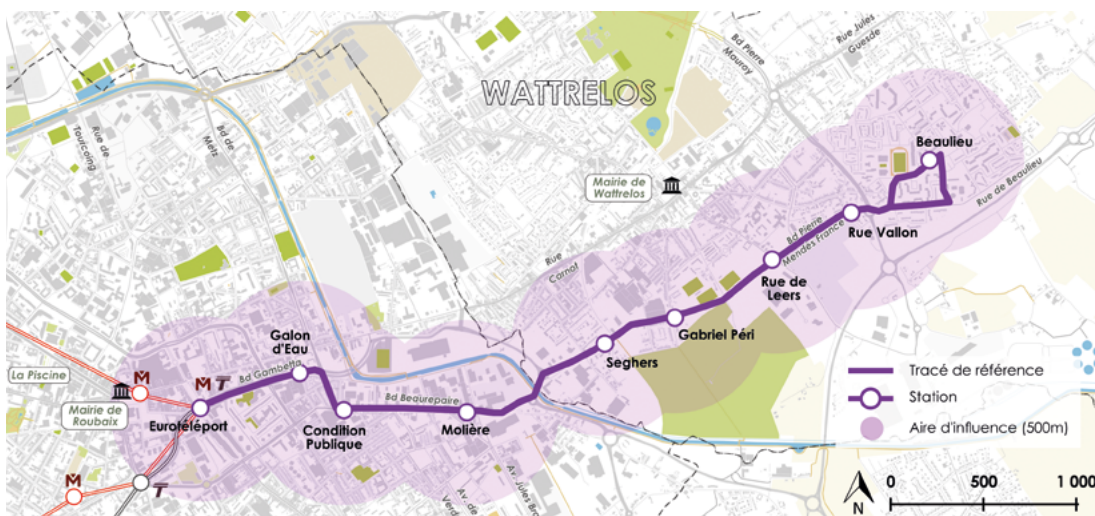
A partir d'Eurotéléport, le tracé emprunte d'abord le boulevard Gambetta, le boulevard de Colmar et le boulevard de Beaurepaire. Toute cette section est commune avec l'axe Neuville-en-Ferrain – Tourcoing – Roubaix – Hem.

Le tracé quitte le tronc commun pour se poursuivre sur le pont de Beaurepaire, puis sur le pont Albert 1er qui marque la limite communale. Après la rue Albert 1er, il s'inscrit sur le boulevard Pierre Mendès-France jusqu'au rond-point.

Afin d'atteindre le centre du quartier Beaulieu, il décrit une boucle en voie unique par l'avenue Aristide Briand, la rue Pierre Brossolette, la rue Emile Duhamel et l'avenue Pierre de Coubertin, cette disposition étant imposée par l'étroitesse des rues.

Le tracé de référence permet de desservir plusieurs secteurs et points d'intérêt que sont le quartier Beaulieu avec ses 5 500 habitants la Condition Publique à Roubaix, le musée des Arts et Traditions Populaires et le stade du Beck à Wattrelos.

L'insertion du tramway est facilitée par des largeurs suffisantes (de 15 à 25 mètres) ce qui assurera sa performance.



Néanmoins, le tracé, en évitant les secteurs les plus contraints en termes d'insertion, ne permet pas la desserte directe du centre-ville de Wattrelos (distance d'environ 600m de l'axe du centre-ville). Des cheminements de qualité pourront être mis en place. De plus, plusieurs fonciers au sud du tracé ne sont pas urbanisables et d'autres sont occupés par des activités peu en lien avec un Tramway (création envisagée d'une déchetterie par exemple).

Ce tracé pourrait offrir un point de connexion avec la ville de Leers.

Entre Eurotéléport et la station Beaulieu :

5,2 km

9 stations

Potentiel de desserte **à moins de 500m** du tracé en 2035 (en 2018) :

15 500 habitants (15 400)

2 900 emplois (2 600)

1 300 scolaires (1 300)

16 min de trajet

<> Connexion avec le métro à Eurotéléport

UN PARC-RELAIS SUR
CET ITINÉRAIRE EST-IL
INTÉRESSANT ?

Qu'en pensez-vous ?
Pourquoi ?

UN TRACÉ PAR L'AXE MENDÈS-
FRANCE VOUS PARAÎT-IL
PERTINENT ?

Qu'en pensez-vous ?
Pourquoi ?

LA VARIANTE EN MODE BHNS

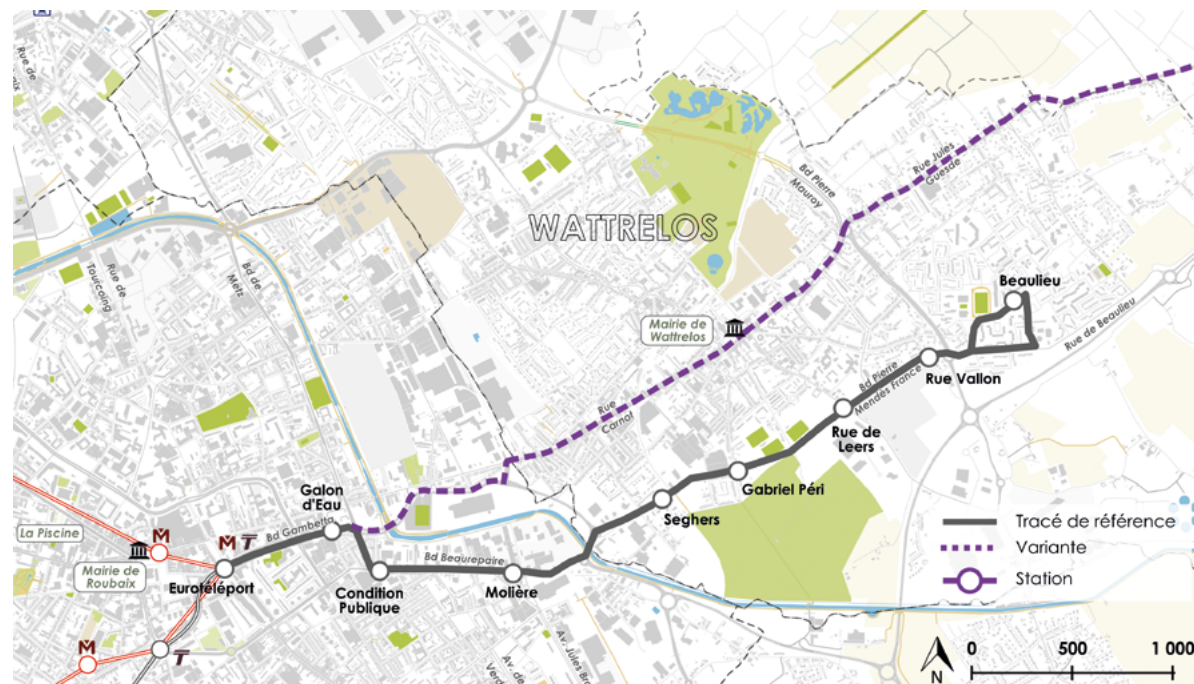
Variante par l'axe Carnot

Ce tracé emprunte le boulevard Gambetta, le pont Nyckès, la rue d'Avelghem puis l'axe Carnot – Jaurès – Lebas. Il poursuit sur l'avenue Jules Guesde jusqu'à la frontière avec la Belgique et la gare d'Herseaux.

- Ce tracé permettrait de desservir l'axe principal de la commune où les densités sont les plus fortes ainsi que le nouveau quartier de l'Hippodrome en développement. La liaison avec les territoires transfrontaliers est également permise.

Choix du mode BHNS :

- Les caractéristiques et les usages actuels des axes utilisés par ce tracé, notamment dans la rue Carnot, n'apparaissent pas compatibles de façon satisfaisante avec l'insertion d'un tramway dans une configuration qui permettrait d'assurer la régularité d'exploitation attendue (site propre pour les deux sens) et le maintien des nombreux usages (stationnement, circulation, modes actifs).
- Une insertion BHNS tout en permettant des performances fortes (vitesse commerciale, régularité, confort) se rapprochant de celles d'un tramway et une attractivité importante permet cependant une certaine flexibilité et permettrait d'installer un site propre dans un seul sens pour permettre au BHNS d'être prioritaire aux carrefours. Les usages de cet axe (stationnement, circulation, modes doux) seraient impactés dans une moindre mesure.



UNE DESSERTE AU CŒUR DU
CENTRE-VILLE EN BUS À HAUT
NIVEAU DE SERVICE, VOUS
PARAIT-ELLE À PRIVILÉGIER ?

Qu'en pensez-vous ?
Pourquoi ?

LA VARIANTE D'EXTENSION DU TRACÉ DE RÉFÉRENCE EN MODE TRAMWAY

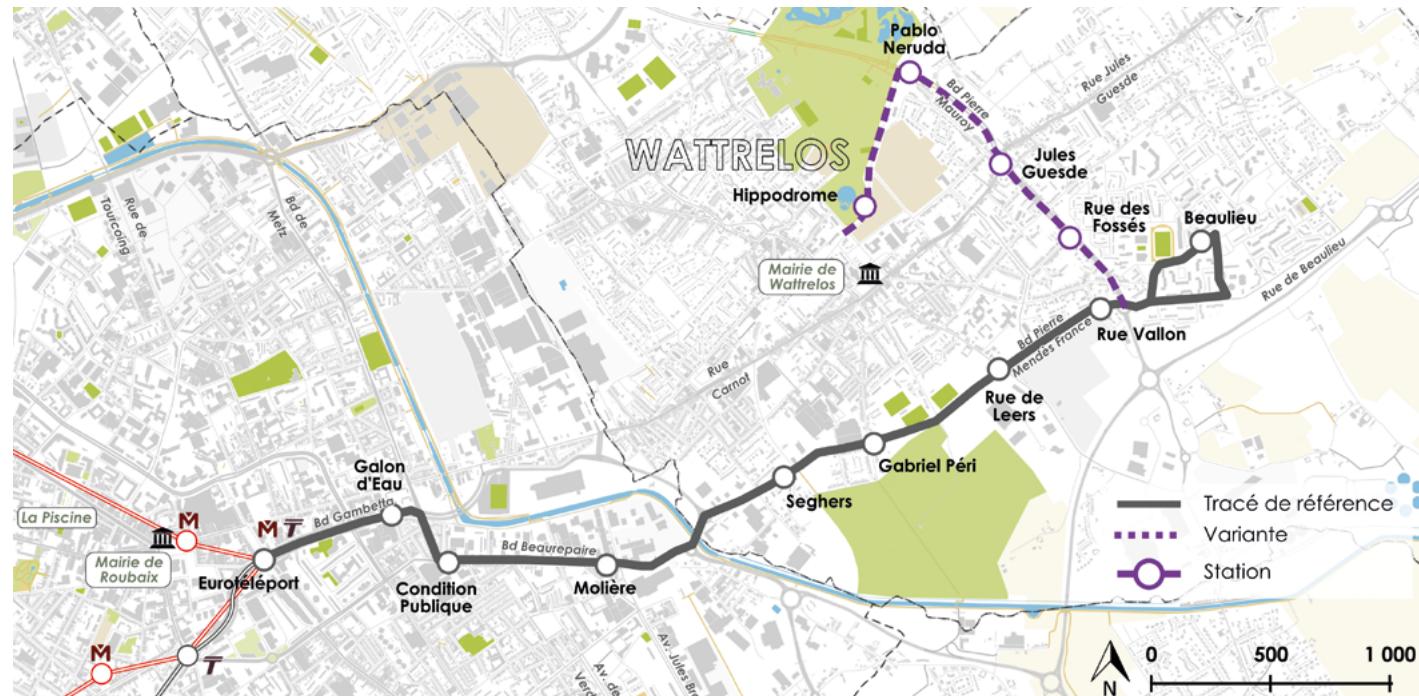
Variante d'extension jusqu'au quartier de l'Hippodrome

Ce tracé suit l'itinéraire de référence jusqu'au rond-point Mendès-France, puis remonte par la rue Vallon pour aller desservir le nouveau quartier de l'hippodrome par le boulevard André Cambray.

- Ce scénario présente des caractéristiques favorables à l'insertion du tramway sur toute son extension. La desserte du quartier de l'hippodrome n'est pas directe et le quartier Beaulieu n'est pas desservi en son centre.

Le coût de cette extension est estimé à 35,5 M € HT.

CETTE EXTENSION
VOUS SEMBLE-T-ELLE
PERTINENTE ?
Qu'en pensez-vous ?
Pourquoi ?



D'autres tracés ont été étudiés mais non retenus

Tracé par l'axe Carnot en mode Tramway

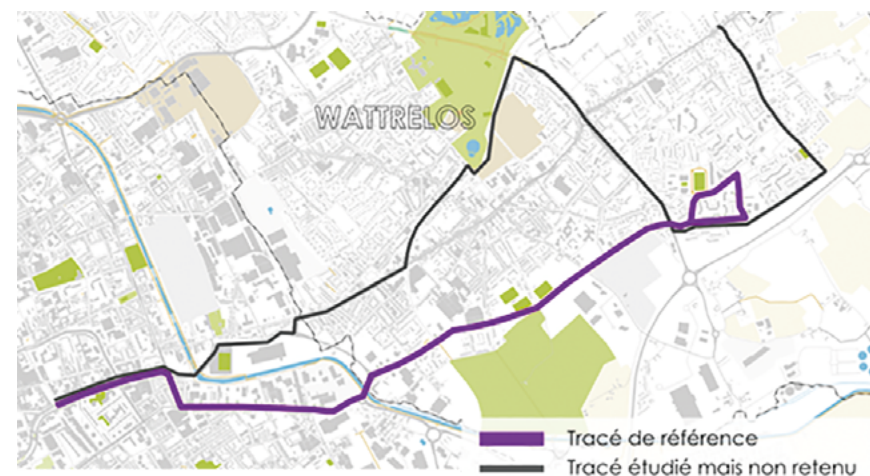
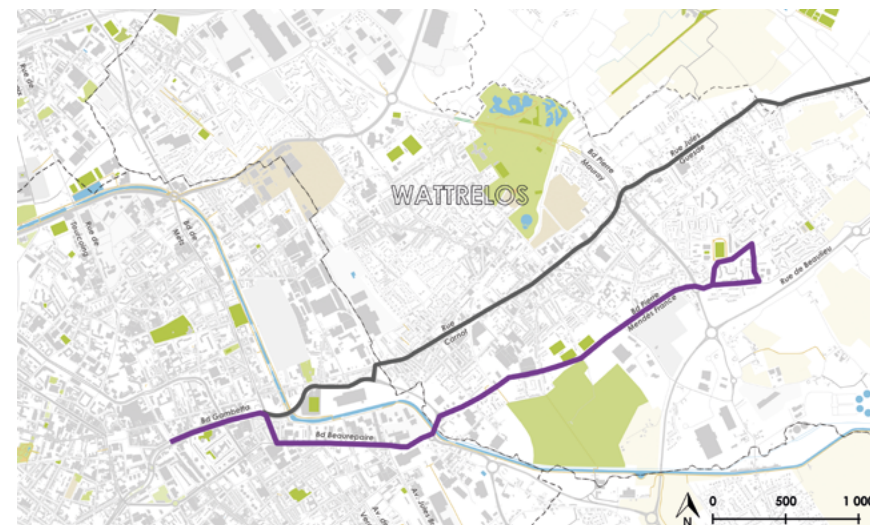
Dans cette variante, le tramway s'insère sur l'axe historique du centre-ville de Wattrelos (rues Carnot et Jaurès), avec un terminus positionné le plus au cœur possible du centre-ville selon les contraintes, ou au-delà pour desservir le quartier de Beaulieu. La ligne pourrait être prolongée jusqu'à la frontière belge (par la rue J Guesdes), en recherchant une interconnexion avec la Gare d'Herseaux en Belgique.

- Néanmoins, les caractéristiques et usages actuels des axes utilisés par ce tracé, notamment dans la rue Carnot, n'apparaissent pas compatibles de façon satisfaisante avec l'insertion d'un tramway dans une configuration qui permettrait d'assurer la régularité d'exploitation attendue (site propre dans les deux sens) et le maintien des nombreux usages (stationnement, circulation, modes actifs).

Tracé par l'axe Carnot et l'ancienne voie ferrée

Le tracé emprunte le boulevard Gambetta, le pont Nyckès, la rue d'Avelghem puis l'axe Carnot puis l'itinéraire de l'ancienne voie ferrée jusqu'au boulevard André Cambray. Il suit ensuite le boulevard Pierre Mauroy, la rue Vallon, l'avenue Briand, les rues de Beaulieu, Leruste et Jules Guesde, jusqu'à la gare d'Herseaux

- Ce scénario présente un potentiel de desserte au kilomètre beaucoup plus faible que celui des autres variantes. Son insertion technique est contrainte, avec des acquisitions foncières substantielles. L'exploitation serait dégradée du fait de l'obligation de fonctionner en site banalisé sur certains tronçons afin de maintenir les fonctions existantes.



D'autres tracés ont été étudiés mais non retenus

Tracé par l'ancienne voie ferrée à Beaulieu

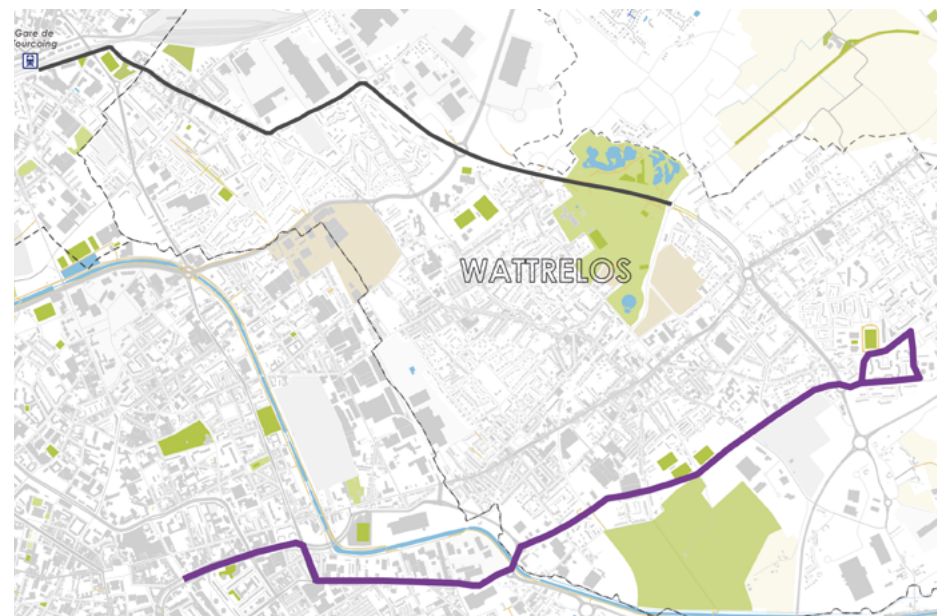
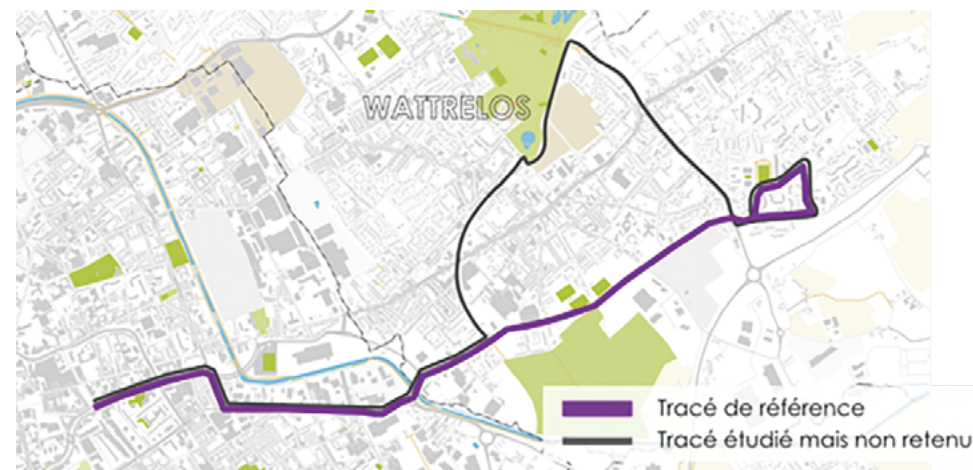
Ce tracé suit l'itinéraire de référence jusqu'à l'intersection avec la rue Stephenson qu'il emprunte jusqu'à récupérer le tracé des anciennes voies ferrées. Ensuite, il utilise les boulevards André Cambray et Pierre Mauroy et la rue Vallon et rejoint le tracé de référence au niveau de l'avenue Aristide Briand.

- Cet itinéraire présente un bon potentiel de desserte, mais avec un linéaire important. Son insertion impose des acquisitions foncières substantielles et vient modifier les usages actuels de l'ancienne voie ferrée. Son itinéraire permet de desservir le centre-ville tout en évitant l'axe de la rue Carnot avec un parcours cependant très sinueux. Le coût d'investissement est très important du fait de sa longueur.

Tracé par la rue Pierre Mauroy à la gare de Tourcoing

Depuis Wattrelos, l'itinéraire emprunte successivement le boulevard Pierre Mauroy et la rue de la Potente. Divers chemins, encore à l'étude, sont ensuite possibles pour rejoindre la place Pierre Sémar devant la gare de Tourcoing.

- Une liaison gare de Tourcoing – Hippodrome est intéressante pour un accès rapide au centre de la métropole depuis le centre de Wattrelos, en empruntant les TER. La fréquentation escomptée sur cet axe ne relève pas cependant pas d'un mode de transport de grande capacité comme le tramway.



LES EXPLOITATIONS POSSIBLES

Une infrastructure nouvelle va être créée, comprenant trois barreaux :

- Le barreau de Neuville-en-Ferrain à Hem par Tourcoing et Roubaix,
- Le barreau de Roubaix Eurotéléport à Wattrelos,
- L'extension de la branche T du Mongy de Tourcoing-centre à la gare de Tourcoing.

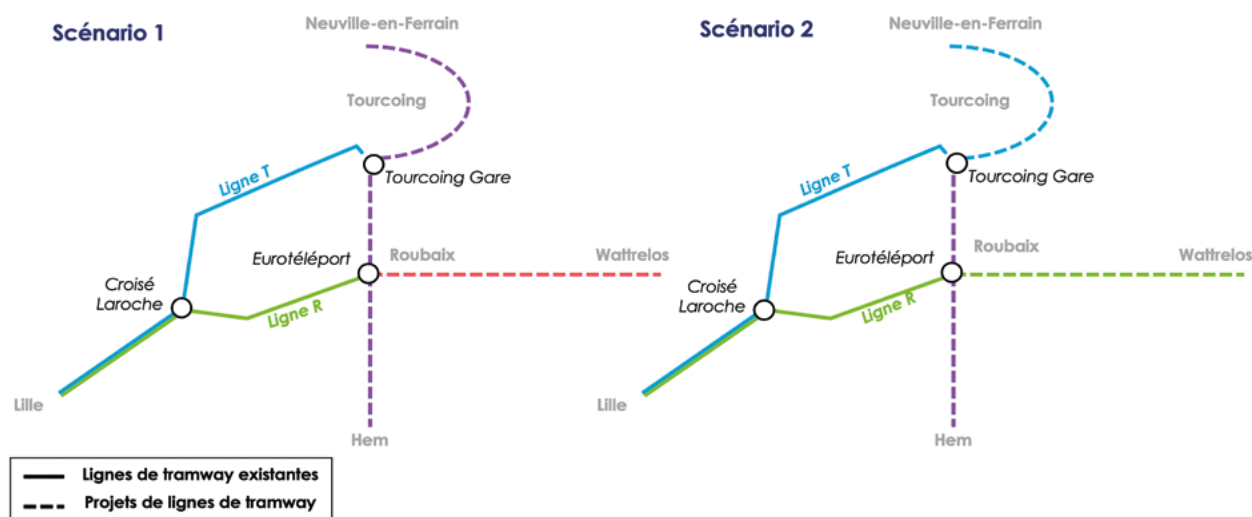
Il y a plusieurs façons d'exploiter cette infrastructure en lien également avec les lignes de tramway actuelles R et T (Mongy). Deux scénarios de fonctionnement sont présentés ci-après à titre d'exemple, d'autres combinaisons étant envisageables.

Chacune de ces solutions comporte ses avantages et inconvénients, ainsi le scénario 1, qui présente une continuité de la branche R du

Mongy avec le barreau de Wattrelos permet d'alléger la présence du tramway à Eurotéléport, site sur lequel la place des transports est forte : remplacer deux terminus par une seule ligne passante ouvre des possibilités plus importantes dans le réaménagement d'Eurotéléport.

Le scénario 2 permet de s'affranchir des contraintes de fréquences du Mongy sur les infrastructures nouvelles et assure le lien entre les quartiers tourquennois de part et d'autre du faisceau ferroviaire. Le projet sera conçu de manière à permettre les évolutions au fil du temps pour s'adapter notamment, si nécessaire, aux changements de mobilité des usagers.

QUEL SCHÉMA DE
FONCTIONNEMENT VOUS
PARAIT LE PLUS PERTINENT ?
Qu'en pensez-vous ?
Pourquoi ?





PRÉSENTATION DU PROJET DE TRAMWAY SUR LE PÔLE MÉTROPOLITAIN DE LILLE ET SA COURONNE



Fiche d'identité du projet*

Axe Nord :

- 5 km
- 9 stations
- Fréquence de 6 minutes en pointe
- Communes desservies : Wambrechies, Marquette-Lez-Lille, Saint-André-Lez-Lille
- Grands pôles desservis : Centre-ville de Wambrechies, future zone de développement urbain Marquette-lez-Lille/Saint-André-Lez-Lille

Axe Ouest :

- 4,9 km (jusqu'à la Place Tacq)
- 9 stations (jusqu'à la Place Tacq)
- Fréquence de 6 minutes en pointe
- Communes desservies : Haubourdin, Loos, Lille
- Grands pôles desservis : Centre-ville d'Haubourdin, Centre-ville de Loos, Place Tacq

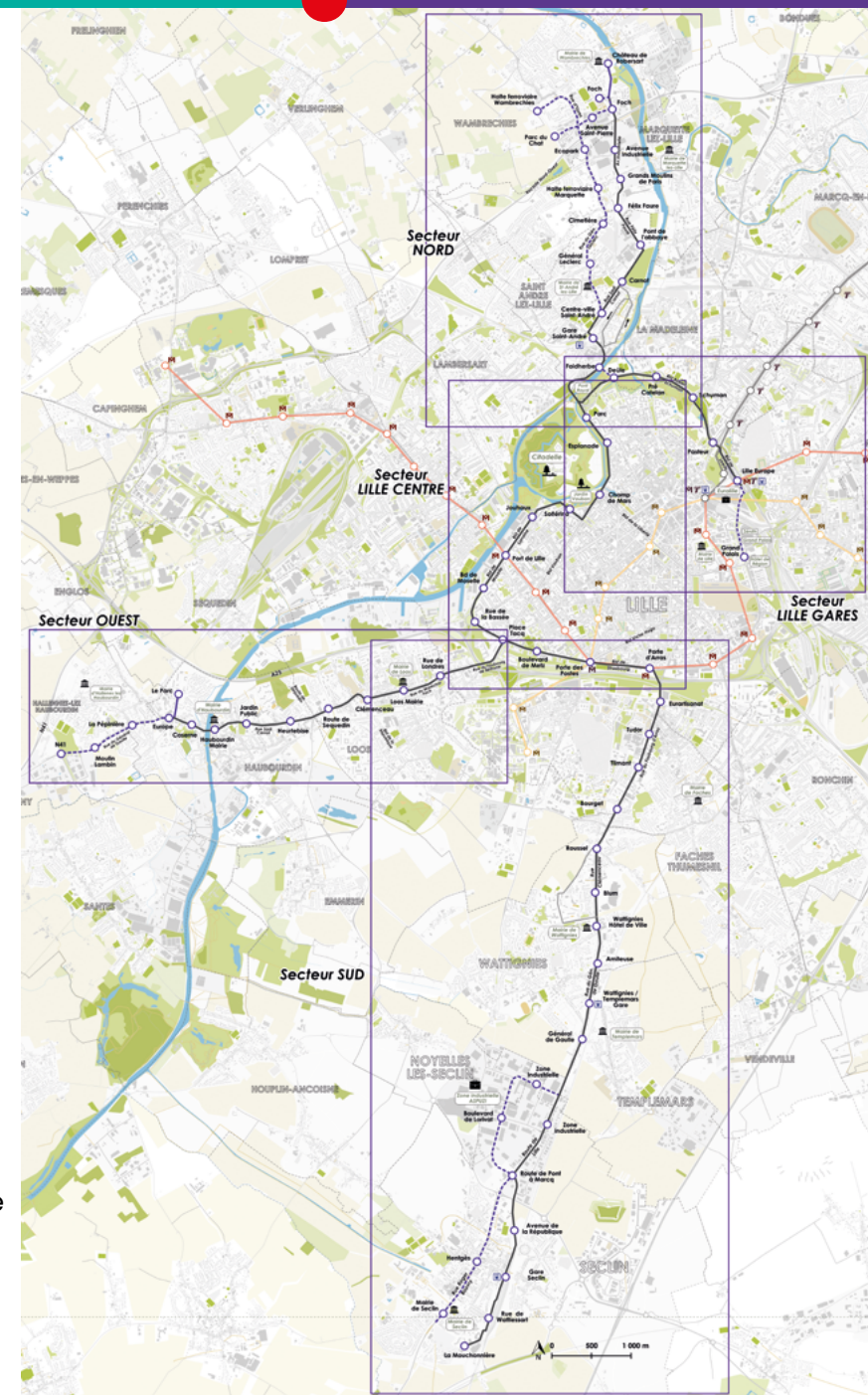
Secteurs Lille centre et gares :

- 9,2 km
- 17 stations
- Fréquence de 6 minutes en pointe
- Communes desservies : Lille, La Madeleine
- Grands pôles desservis : pôles des gares, Citadelle, établissements universitaires, Porte d'Arras, Porte des Postes

Axe Sud (via la ZI et la gare de Seclin) :

- 10,1 km
- 17 stations
- Fréquence de 6 minutes en pointe
- Communes desservies : Wattignies, Templemars, Faches-Thumesnil, Lille, Seclin
- Grands pôles desservis : gare de Seclin, zone industrielle de Seclin, Mairie de Wattignies, gare de Wattignies-Templemars, Cité des Métiers et de l'Artisanat, Porte d'Arras, Porte des Postes

* Données indicatives à ce stade du projet





SECTEUR NORD : WAMBRECHIES— MARQUETTE-LEZ-LILLE— SAINT-ANDRÉ-LEZ-LILLE

Le secteur Nord va fortement s'urbaniser dans les années à venir autour des Bords de Deûle (projets des Grands Moulins de Paris, Quai 22, Caby, ...). Il est nécessaire pour assurer une mobilité durable sur ce secteur de proposer une nouvelle offre de transports collectifs.

Le centre de Wambrechies, avec notamment son port de plaisance et le parc du Château de Robersart, constitue une

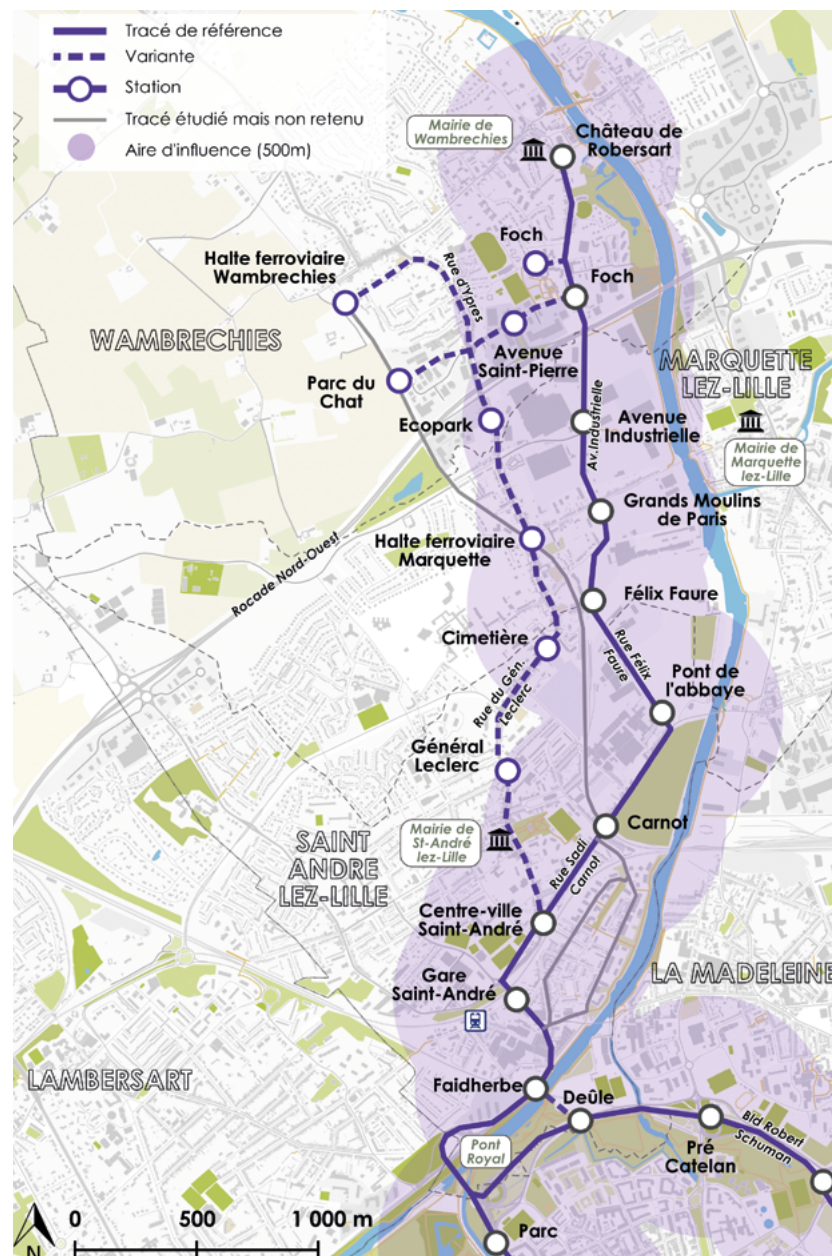
zone d'attractivité touristique.

A Marquette-lez-Lille, une future centralité se situera près des bords de Deûle.

A Saint-André-Lez-Lille, de nombreux projets urbains voient le jour au Sud et à l'Est de la commune, ce qui vient étendre le cœur dense qui se situe actuellement autour de la rue du Général Leclerc.

OBJECTIFS

- Assurer une liaison efficace à la fois vers Lille, mais également en interne du corridor
- Accompagner le développement des projets urbains le long de la Deûle et dans le centre de Saint-André-Lez-Lille
- Permettre la desserte de la future centralité urbaine de Marquette-Lez-Lille sur la rive Ouest
- Améliorer la desserte du centre-ville de Wambrechies



LE TRACÉ DE RÉFÉRENCE

Ce tracé relie le centre-ville de Wambrechies, à proximité de la mairie, au franchissement de la Deûle au niveau du Pont Royal. Cet itinéraire emprunte la rue Obert à Wambrechies puis les avenues Industrielle et Decauville à Marquette-lez-Lille et les rues Félix Faure, Sadi Carnot, du Général Leclerc, Gambetta et de Lille à Saint-André-Lez-Lille pour arriver au Pont Royal.

Ce tracé répond aux enjeux du secteur en venant desservir les centres-villes de Wambrechies et de Saint-André-Lez-Lille ainsi que l'ensemble des projets qui se développent le long de la Deûle. Sur ce linéaire, les surlargeurs réservées dans le cadre du projet de voirie LINO depuis la traversée de la Rocade Nord-Ouest jusqu'à la traversée de la voie ferrée de la rue Sadi Carnot (Saint André) permettent une insertion aisée du tramway (largeur supérieure à 26 m). Néanmoins certains tronçons étroits, particulièrement au niveau de la rue Obert à Wambrechies (de l'ordre de 10 m) et dans une moindre mesure sur le deuxième tronçon de la rue Sadi Carnot à Saint-André (largeur de 15 m) nécessiteront une refonte des usages avec de potentiels impacts sur le stationnement et un nouveau plan de circulation (éventuelle mise à sens unique de ces tronçons et/ou de suppression du stationnement).

Plusieurs options restent ouvertes pour le franchissement de la Deûle. La première est un nouvel ouvrage à côté du Pont Royal, celui-ci n'étant dans tous les cas pas emprunté par le tramway car trop fréquenté. La seconde option est un nouvel ouvrage à côté du pont SNCF dans le cadre d'un tracé plus direct vers les gares.

Entre Wambrechies Centre et Pont Royal :

5 km

9 stations

Potentiel de desserte **à moins de 500 m** en 2035 (en 2018) :

23 200 habitants (16 300)

8 100 emplois (7 300)

1 600 scolaires (1 600)

17 minutes environ de trajet

↔ **Connexion avec le TER à proximité de la Gare de Saint-André**

↔ **Potentielle correspondance au niveau de l'arrêt Carnot avec la future ligne de BHNS Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Barœul**



LES VARIANTES

Variante de terminus sur l'avenue du Maréchal Foch à Wambrechies

Cette variante reprend l'itinéraire emprunté par le tracé de référence mais positionne le terminus au niveau de l'avenue du Maréchal Foch.

- Elle permet d'éviter les parties les plus contraintes de la rue Obert et de profiter d'espaces plus généreux pour l'installation du terminus. Cependant, le centre-ville est moins bien desservi tout en restant dans la zone d'influence de la dernière station (400m).

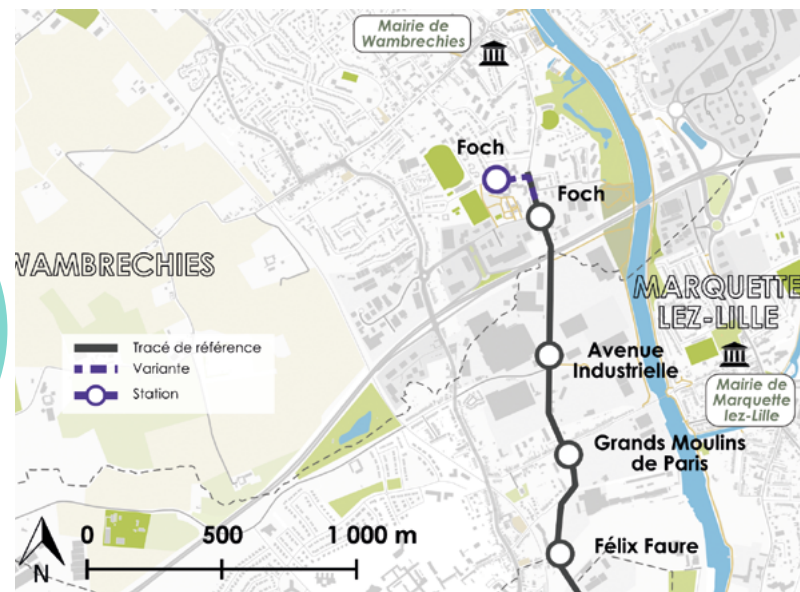
LA DESSERTE DU
CENTRE-VILLE DE
WAMBRECHIES EST-
ELLE SATISFAISANTE
AVEC UN TERMINUS AU
NIVEAU DE L'AVENUE DU
MARÉCHAL FOCH ?
Qu'en pensez-vous ?
Pourquoi ?

Variante de terminus au Parc d'activités du Chat

Cette variante reprend l'itinéraire du tracé de référence mais emprunte l'avenue Saint-Pierre à son intersection avec la rue Obert, pour rejoindre le parc d'activités du Chat.

- Le terminus s'effectuant au parc d'activités, la desserte du centre-ville n'est plus assurée : l'arrêt le plus proche se situe à près de 700 m de la mairie (environ 11 minutes à pied).
- Ce tracé permet une insertion aisée du terminus même si l'avenue Saint-Pierre nécessite un réaménagement.

EST-CE QUE LA DESSERTE
DU PARC D'ACTIVITÉS DU
CHAT EST À PRIVILÉGIER
PAR RAPPORT AU CENTRE-
VILLE ?
Qu'en pensez-vous ?
Pourquoi ?



LES VARIANTES

Variante de tracé par la rue du Général Leclerc – rue d'Ypres

Ce tracé relie la halte ferroviaire de Wambrechies au Pont Royal. Il rejoint le tracé de référence à la hauteur de la rue Sadi Carnot à Saint-André-Lez-Lille en empruntant la rue du Chemin de Fer, l'avenue de la Gare et la rue d'Ypres à Wambrechies et Marquette-lez-Lille puis la rue du Général Leclerc à Saint-André-Lez-Lille. Ce tracé reprend en majeure partie l'itinéraire des actuelles lignes de bus lianes 1 et 90.

- Le tracé est moins long (-200 m, -2 minutes de trajet) et dessert un peu moins de population (-6%). Il permet de rejoindre la gare TER (trafic ferroviaire interrompu depuis 2019) mais le centre-ville de Wambrechies n'est pas desservi, ni le corridor de développement le long de la Deûle.
- Il sera difficile de maintenir l'ensemble des usages de la rue d'Ypres et de la rue du Général Leclerc tout en assurant la performance du tramway. La configuration de ces rues devra être fortement repensée. Elles ont en effet des largeurs de 15 à 16 m. Le stationnement et la circulation seront impactés, une mise en sens unique pourrait être envisagée.
- Une offre de stationnement pourrait être proposée au niveau du terminus.

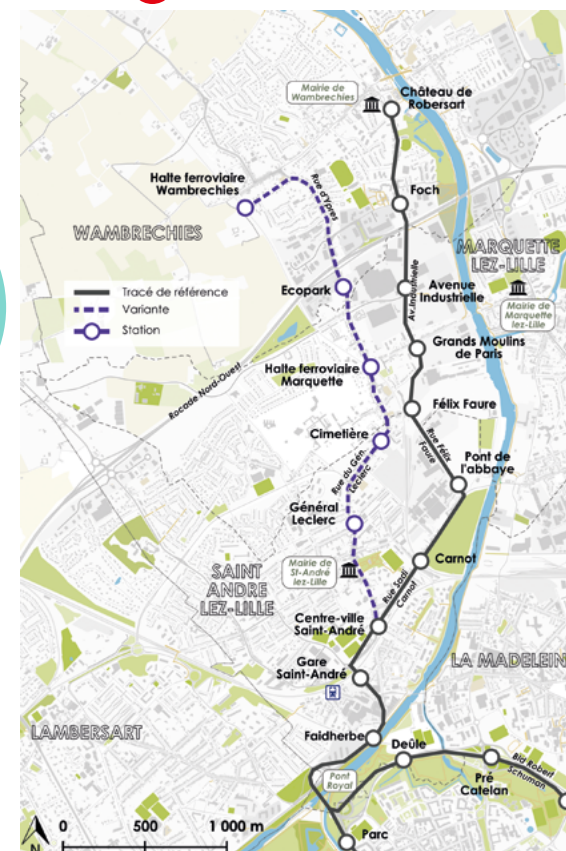
Variante de franchissement de la Deûle

Cette variante comporte la création d'un nouveau pont dédié au tramway, aux piétons et aux cyclistes à proximité du franchissement actuel de la ligne TGV.

- En fonction des variantes d'exploitation, ce nouvel ouvrage réduit de 3 minutes le trajet en direction des gares.
- L'implantation de rampes d'accès au pont sur une centaine de mètres sera nécessaire. La zone d'activités du parc de l'Europe et le nord de l'Esplanade à Lille ne sont plus directement desservis sur cet itinéraire.

LE TRACÉ DOIT-IL PRIVILÉGIER
L'ITINÉRAIRE ACTUEL DES
LIGNES DE BUS ?
Qu'en pensez-vous ?
Pourquoi ?

FAUT-IL PRIVILÉGIER UN
ACCÈS PLUS RAPIDE AUX
GARES ?
Qu'en pensez-vous ?
Pourquoi ?



D'autres tracés ont été étudiés mais non retenus

Tracé par Sainte-Hélène

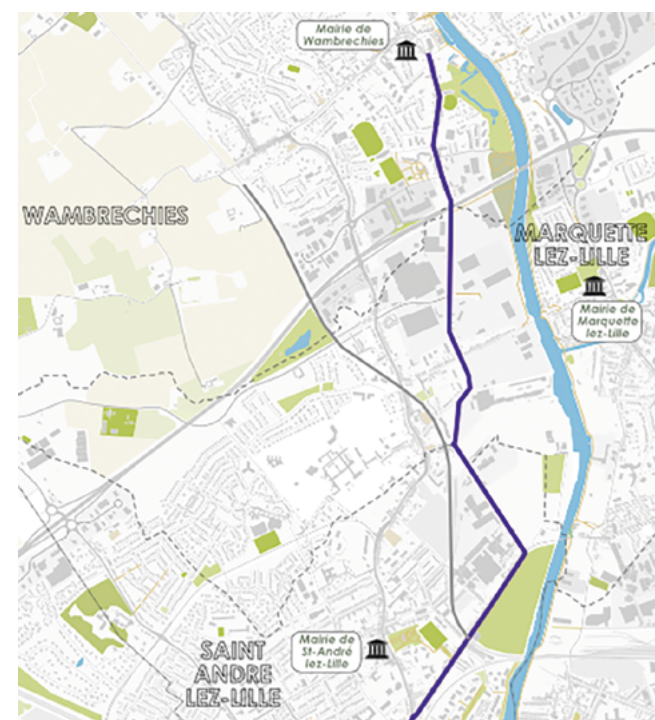
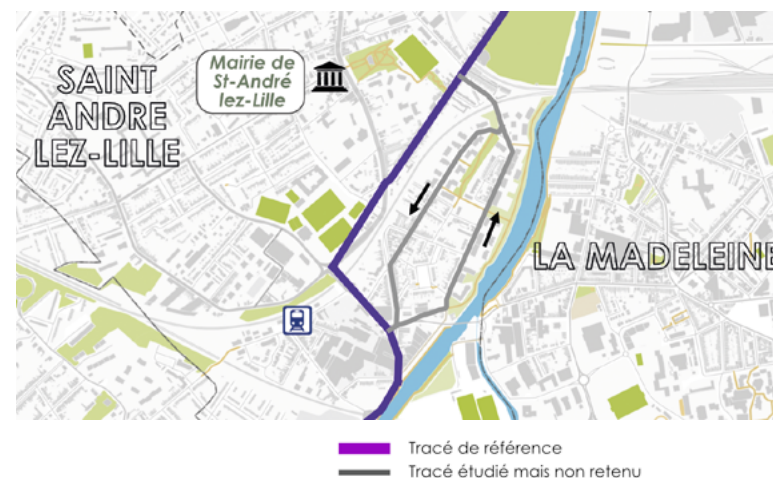
Ce tracé quitte la rue Sadi Carnot pour emprunter la rue Sainte-Hélène, passe sous la ligne ferroviaire avec la création d'un nouvel ouvrage puis utilise un itinéraire dissocié : vers le Sud via la rue Pasteur et la rue de Lille, vers le Nord via les rues Vrau et Sainte-Hélène.

- De fortes contraintes techniques pèsent sur ce tracé. L'ouvrage sous les voies SNCF doit être approfondi et élargi pour permettre le passage du tramway (nappe phréatique affleurante, interruption du trafic ferroviaire). De plus, le tracé dissocié rend moins lisible l'itinéraire tramway tout en augmentant son coût. Il s'éloigne également fortement du centre-ville de Saint André.

Tracé par la voie ferrée

Ce tracé emprunte l'emprise de la ligne ferroviaire Lille-Comines sur 2,6 km jusqu'au croisement avec la rue Sadi Carnot.

- Le tracé ne répond pas aux objectifs de desserte du projet. Il passe en effet derrière de nombreuses habitations et jardins, et ne dessert pas les zones urbanisées actuelles ou futures.





SECTEUR LILLE GARES

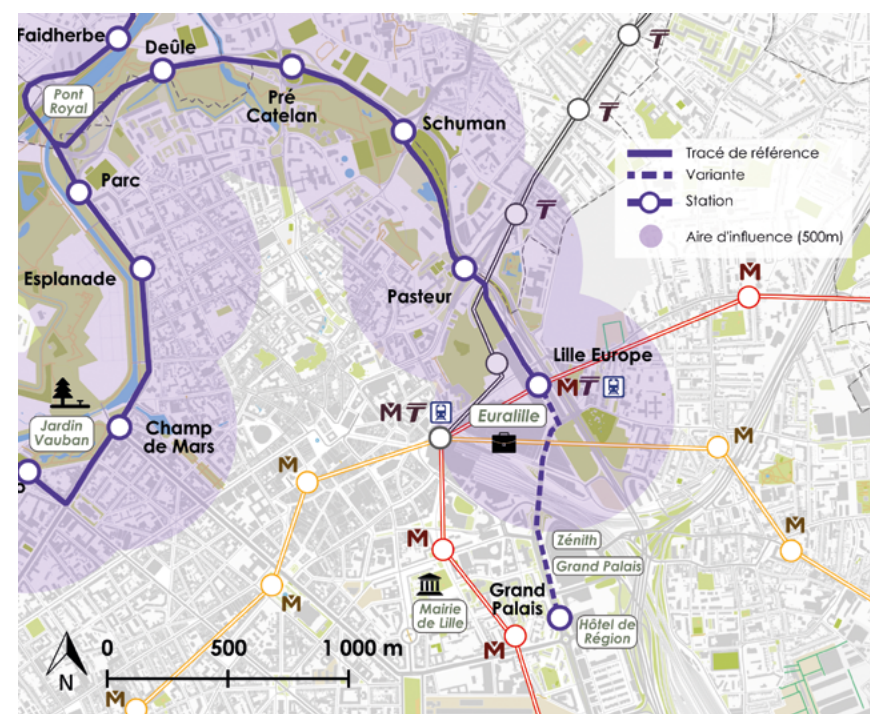
Un vaste projet de transformation des boulevards Robert Schuman, Pierre de Coubertin et Louis Pasteur, très autoroutiers en boulevards urbains, et de valorisation paysagère de cet espace (biodiversité, parc avec nouveaux usages) est envisagé. La ligne de tramway serait la colonne vertébrale de ce projet.

Le tracé par cet axe permet de connecter le secteur Vauban rapidement aux gares. Le passage par ce pôle multimodal est indispensable pour la nouvelle ligne. Il est un des pôles majeurs d'attractivité de la Métropole.

Le secteur d'Euralille se transforme, évoluant vers un quartier de ville, plus mixte. Néanmoins, l'espace urbain de ce pôle est limité, contraint et très fréquenté.

OBJECTIFS

- Connecter la nouvelle ligne avec les lignes de métro, de tramway, de TER et de TGV afin de permettre la meilleure diffusion possible dans la métropole
- Connecter la nouvelle ligne au pôle multimodal et économique des gares Flandres et Europe
- Permettre un accès au centre-ville de Lille
- Être acteur de la transformation des Boulevards Robert Schuman et Coubertin



LE TRACÉ DE RÉFÉRENCE

Le tracé se poursuit à partir du Pont Royal jusqu'à Lille Europe en empruntant l'axe des boulevards Schuman-Coubertin-Pasteur puis rejoint Euralille via les boulevards de Leeds et de Turin. Le terminus s'effectue à hauteur du parvis de Rotterdam.

Ce tracé s'inscrit dans le projet mixant nature en ville et réaménagement urbain « Grand Euralille ».

Ce tracé répond aux enjeux du secteur en venant connecter la ligne de tramway aux métros, au Mongy, et à la gare TGV/TER. C'est l'itinéraire le plus direct vers le pôle des gares.

Ce tracé présente peu de difficultés d'insertion. Il transite néanmoins par le carrefour Pasteur dont la multiplicité des ouvrages (3 niveaux) rend l'insertion complexe. Une réorganisation globale des usages des boulevards Leeds et Turin sera nécessaire et s'inscrira dans le réaménagement du parvis de la gare Lille Europe.

Entre Pont Royal et Gare Lille Europe :

3 km

6 stations

Potentiel de desserte **à moins de 500 m** en 2035 (en 2018) :

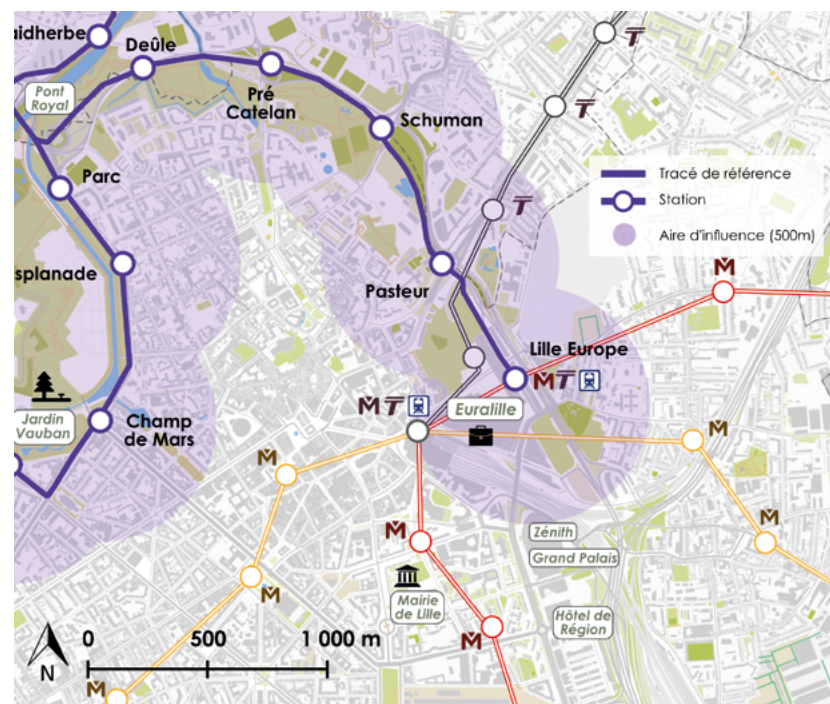
24 700 habitants (19 100)

38 500 emplois (27 600)

1 600 scolaires (1 600)

8 minutes environ de trajet

➤ **Connexion avec les lignes de métro 1 et 2, les Tramways T et R et les lignes de TER et TGV**



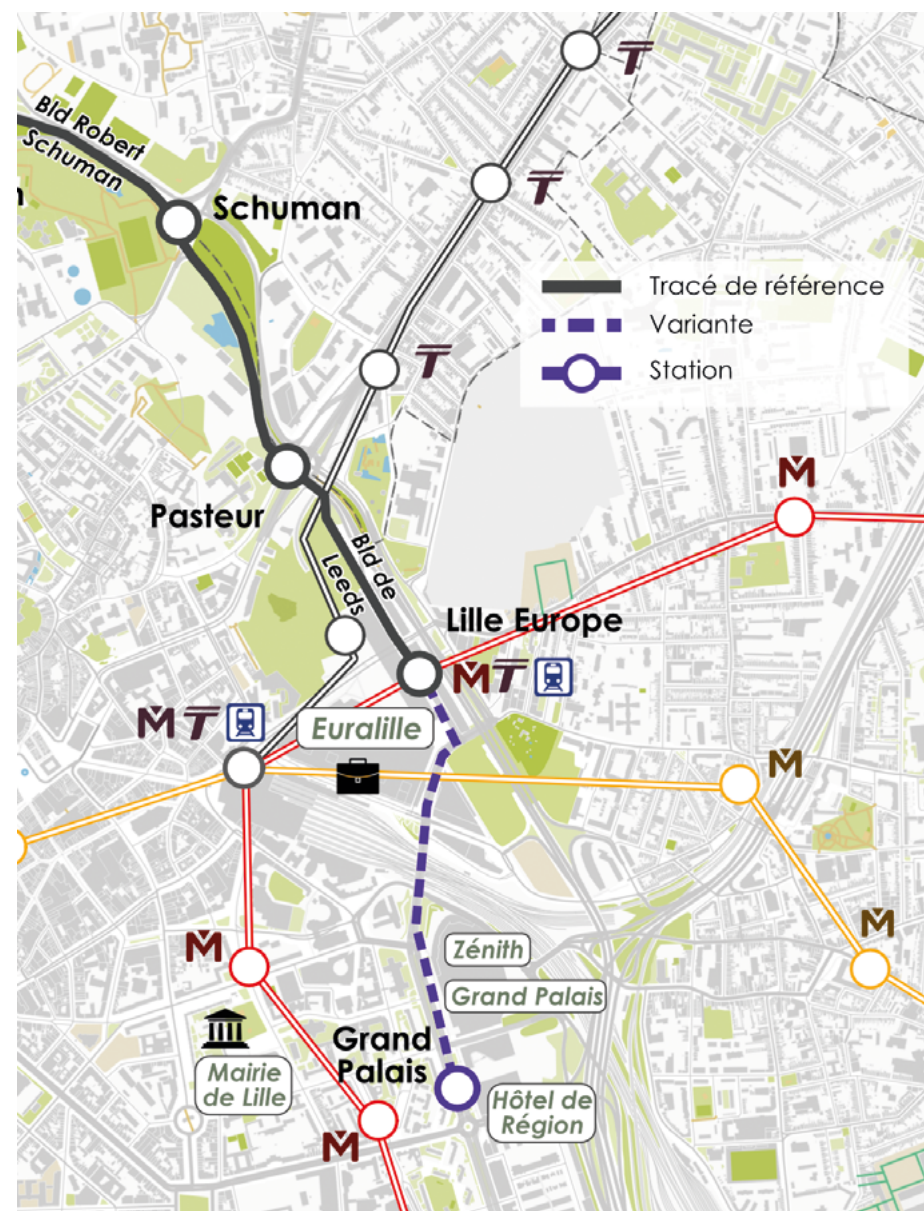
LA VARIANTE D'EXTENSION

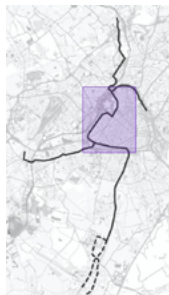
Variante – Extension jusqu'au pôle administratif, culturel et évènementiel du Grand Palais

Cette variante poursuit le tracé de référence sur le pont de Flandres et emprunte le boulevard Dubuisson et l'avenue du Président Hoover jusqu'à l'hôtel de Région (+ 1.1 km pour un coût supplémentaire d'environ 30 M€).

- Le prolongement permet d'augmenter le potentiel de desserte de la ligne de tramway en irrigant des équipements métropolitains (Zénith, Grand Palais, Hôtel de Région...) et un nombre de logements importants.
- Cette variante permet de profiter d'espaces plus généreux pour l'installation du terminus.
- Elle permet également d'envisager une interconnexion avec la future ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille – Villeneuve-d'Ascq.

LE PROLONGEMENT DU
TRACÉ JUSQU'À CE PÔLE
MÉTROPOLITAIN VOUS PARAÎT-
IL PERTINENT ?
Qu'en pensez-vous ?
Pourquoi ?





SECTEUR LILLE CENTRE

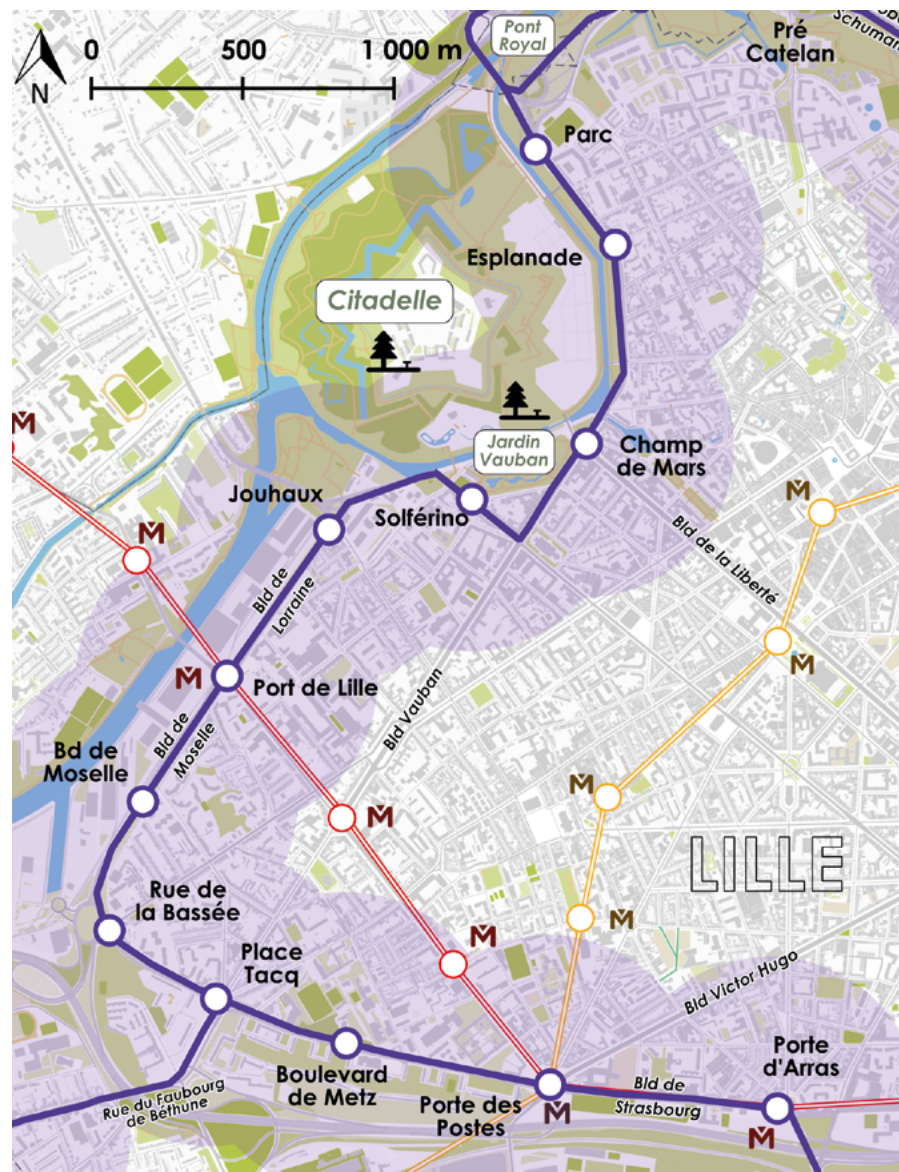
Même si la ville de Lille affiche une part modale en transports en commun de 20%, certains déplacements réalisés au sein même du cœur de Lille présentent encore une utilisation de la voiture trop importante qui gagnerait à être diminuée au bénéfice du transport en commun. L'arrivée d'un tramway traversant la ville du Nord au Sud permet de renforcer le maillage en transports en commun et le rôle des pôles d'échanges et offre ainsi une meilleure

desserte de l'ensemble des quartiers.

Par ailleurs, ce secteur va accueillir dans les années futures de nouveaux habitants avec le projet urbain offrant une nouvelle façade au quartier Vauban Esquermes et permettant une diversification des emprises du Port de Lille. Ce dernier, ainsi que le projet de tramway, sont des opportunités pour développer une urbanité le long des boulevards de Lorraine et Moselle, actuellement à caractère très routier, et d'y renforcer les aménagements paysagers.

OBJECTIFS

- Assurer une liaison performante en direction du centre Lillois et une desserte efficace
- Desservir les pôles d'échanges majeurs tels que Porte des Postes
- Compléter le maillage de transports en commun
- Développer la desserte des quartiers non irrigués actuellement par les lignes de métro (Vauban, Jean-Baptiste Lebas, Citadelle et Place Tacq)
- Accompagner le développement des projets du Port de Lille et Concorde



LE TRACÉ DE RÉFÉRENCE

Partant de Pont Royal, le tracé suit la façade de l'esplanade puis le boulevard Vauban avant de se diriger vers l'Ouest en tournant dans la rue Solferino. Il emprunte ensuite l'avenue Léon Jouhaux et le boulevard de Lorraine le long du Port puis les boulevards de la Moselle et de Metz jusqu'au pôle d'échange de la Porte des Postes, place Barthélémy Dorez.

Ce tracé permet de répondre directement à l'objectif de desserte du futur projet de façade urbaine du quartier Vauban Esquermes – Port de Lille et du projet de renouvellement urbain de Concorde. Il permet également une desserte de Vauban et de ses équipements et établissements universitaires, améliorée par la création de perméabilités vers cet axe tramway.

Il s'accompagne d'une refonte de la Porte des Postes pour la rendre plus urbaine et améliorer l'intermodalité, en lien avec l'arrivée de la nouvelle cité administrative. Globalement les largeurs disponibles permettent une insertion aisée du tramway. A noter cependant un tronçon plus contraint de l'ordre de 20 m rue Solferino.

Entre Pont Royal et Porte des Postes :

5,7 km entre Pont Royal et Porte des Postes

11 stations

Potential de desserte **à moins de 500 m** en 2035 (en 2018) :

57 700 habitants (50 900)

32 200 emplois (31 000)

2 700 scolaires (2 700)

15 minutes environ de trajet

↔ Connexion avec les deux lignes de métro et de nombreuses lignes de bus



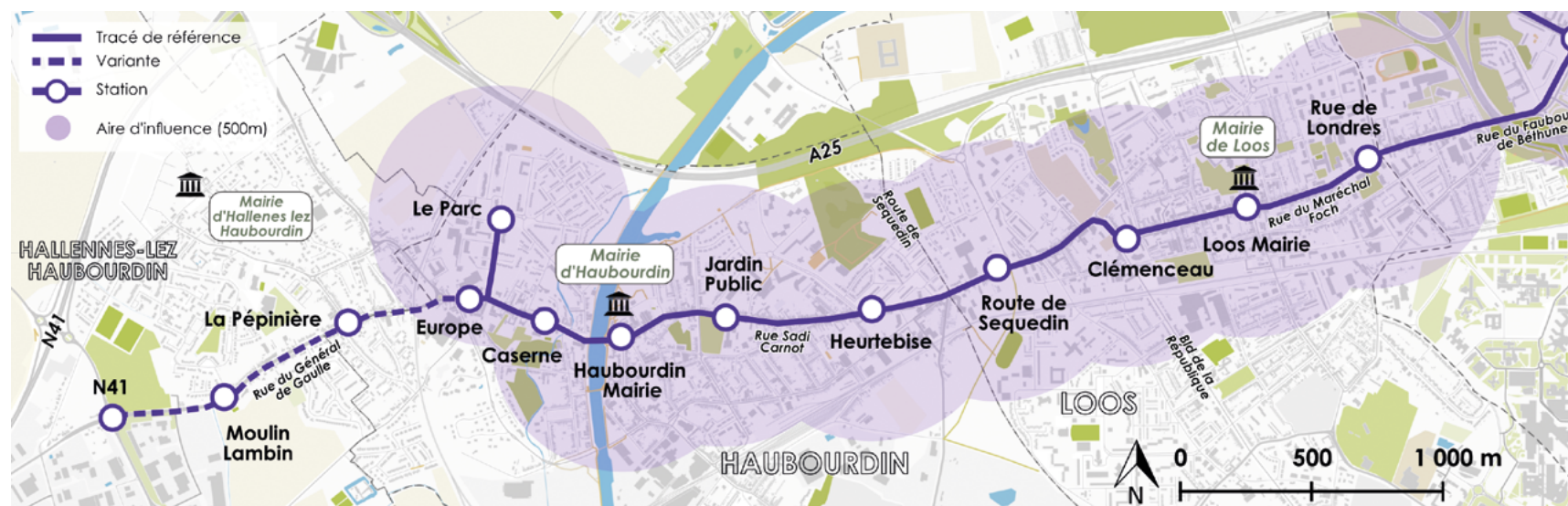


SECTEUR OUEST : LOOS - HAUBOURDIN - HALLENES-LEZ-HAUBOURDIN

Les villes de Loos et Haubourdin sont actuellement desservies par la ligne de bus liane 5 qui relie Le Parc à Haubourdin au cœur de Lille (notamment via les stations Porte des Postes, Cormontaigne, République Beaux-Arts...) et au Nord de la Métropole. La demande constatée et le fonctionnement actuel de la ligne justifient de renforcer encore cette liaison (parmi les premières lignes de bus du réseau Ilévia en matière de trafic) afin d'offrir aux usagers un accès au centre-ville de Lille plus confortable, mais surtout plus régulier et avec une fiabilité plus forte sur les temps de parcours (la Liane subit actuellement de nombreux retard sur ce trajet). Elle permet également d'améliorer l'attractivité des transports en commun dans des villes où la marge d'évolution de la part modale transports en commun est importante.

OBJECTIFS

- Assurer une liaison performante à la fois vers Lille, mais également en interne du corridor
- Améliorer la desserte de Loos, Haubourdin et Hallennes-lez-Haubourdin



LE TRACÉ DE RÉFÉRENCE

L'itinéraire part de la Place Tacq, emprunte l'avenue Beethoven et la rue du Faubourg de Béthune à Lille puis continue son parcours à Loos via les rues du Maréchal Foch et Georges Potié. Le tracé utilise ensuite les rues Sadi Carnot et Albert Vanderhaeghen à Haubourdin et effectue son terminus sur l'avenue de l'Europe au niveau du Parc, proche de l'actuel terminus de la ligne de bus liane 5.

Ce tracé permet de desservir en particulier les centres-villes attractifs de Loos et Haubourdin (scène culturelle La Fileuse par exemple). Les largeurs des voiries sont en section courante entre 18 et 20 m avec une section supérieure à 20 m et d'autres sections plus contraintes. Dès lors, sur une grande partie de l'itinéraire ces largeurs ne permettent pas d'offrir un espace confortable pour tous les modes. Il sera difficile de

maintenir l'ensemble des usages tout en assurant la performance du tramway. Le stationnement sur l'axe même sera impacté et les plans de circulation devront être repensés. Le tracé comporte en outre quelques points durs qui nécessiteront un traitement particulier soit par des acquisitions soit par une exploitation du tramway dégradée.

L'ouvrage de franchissement du boulevard périphérique A25 doit être repris dans les années à venir compte tenu de son état, ce nouvel ouvrage tiendra compte du passage du tramway. L'ouvrage de franchissement de la Deûle devrait être rehaussé pour tenir compte du projet Canal Seine Nord Europe.

Entre la Place Tacq et le terminus au Parc :

4,8 km

9 stations

Potentiel de desserte **à moins de 500 m** en 2035 (en 2018) :

35 700 habitants (35 400)

9 000 emplois (8 900)

3 400 scolaires (3 400)

15 minutes environ de trajet

↔ **Connexion avec le TER (gare de Loos, à 300 m) et le métro à Porte des Postes ou Port de Lille suivant le scénario d'exploitation retenu**



LA VARIANTE

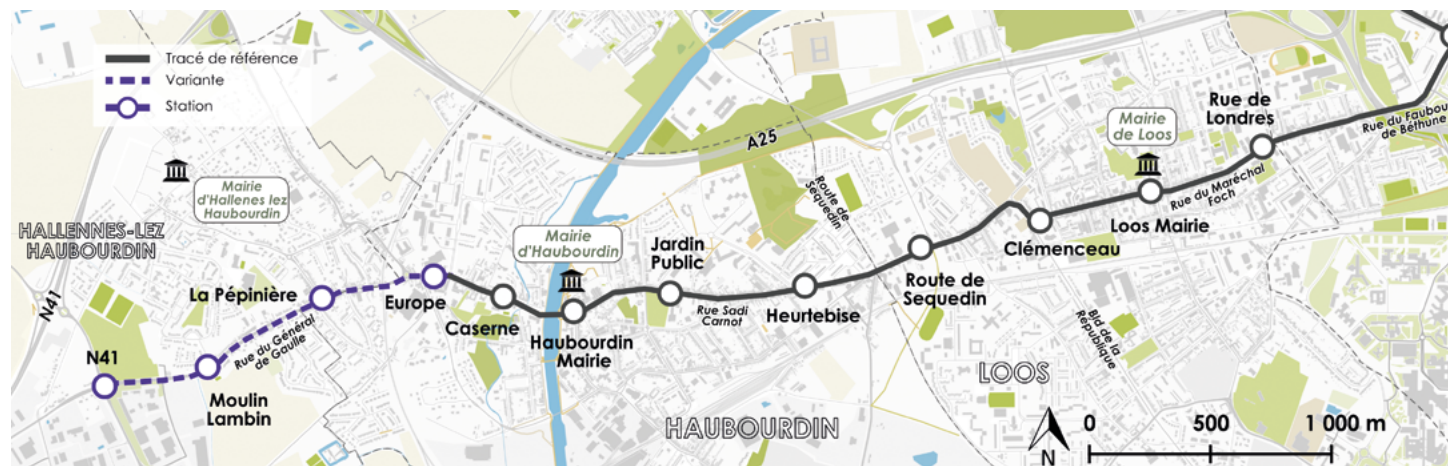
Variante – Terminus à Hallennes-lez-Haubourdin

Cette variante poursuit le tracé de référence à partir de la rue Albert Vanderhaeghen à Haubourdin, puis utilise la rue du Général de Gaulle jusqu'au parc d'activités du Moulin Lamblin.

- Ce tracé permet la desserte de la zone d'activités et d'une partie des secteurs d'habitations d'Hallennes-lez-Haubourdin. Le tracé de cette variante se situe en retrait du centre-ville d'Hallennes-lez-Haubourdin, et nécessite un temps de parcours d'environ 4 minutes supplémentaires par rapport au tracé de référence ainsi qu'un coût estimé de 28 M€ HT.

- La mise en place d'un parking relai au niveau de ce terminus pourrait paraître intéressante en lien avec la N41 mais son opportunité reste à démontrer (temps de parcours jusqu'à Lille important) et aucun foncier disponible n'est identifié. Ce tracé ne permet pas une insertion qualitative du fait de l'étroitesse des rues et des usages à reconstituer. Ce tracé nécessite de plus la traversée de la voie ferrée (ligne actuellement exclusivement utilisée pour le fret mais destinée à recevoir des circulations voyageurs à moyen terme) ce qui induit une contrainte forte sur l'exploitation (ralentissement du tramway, arrêt en cas de passage de train) et des difficultés techniques de croisement de rails, traversée dont la faisabilité reste à confirmer.

LE PROLONGEMENT JUSQU'À
HALLENES-LEZ-HAUBOURDIN
VOUS PARAÎT-IL PERTINENT ?
Qu'en pensez-vous ?
Pourquoi ?





SECTEUR SUD : FACHES-THUMESNIL – WATTIGNIES – TEMPLEMARS – NOYELLES-LEZ-SECLIN – SECLIN

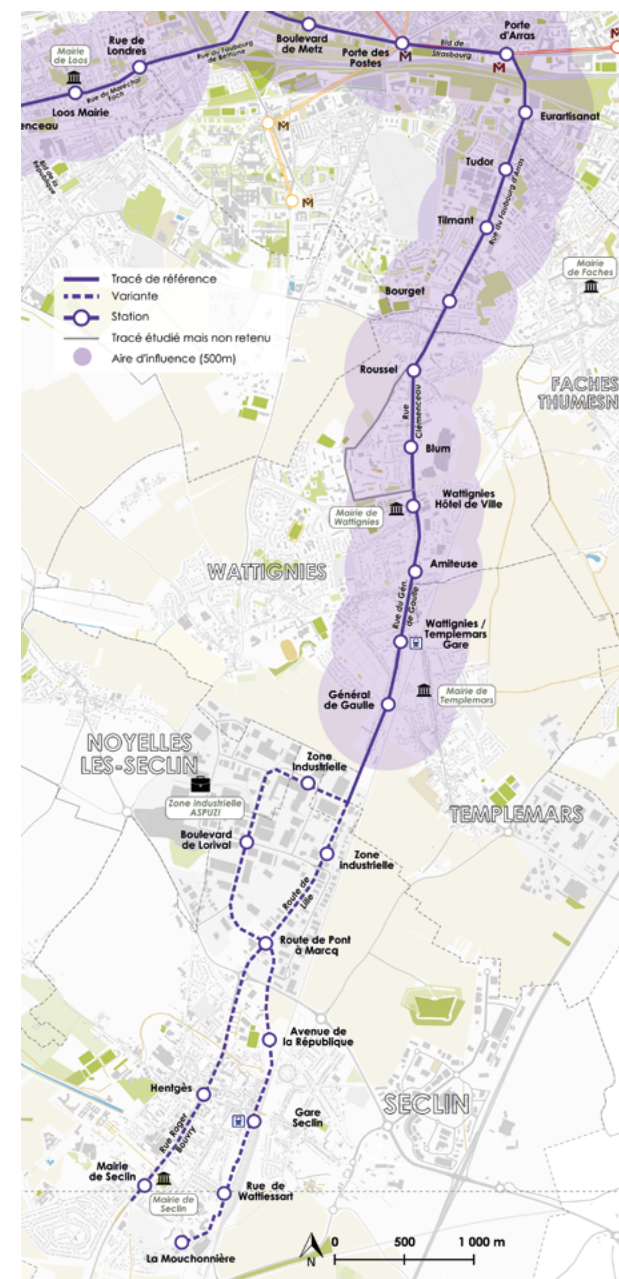
Ce secteur est actuellement desservi par les lignes de bus 14 et la liane 92. Cette liaison gagne à être renforcée afin d'offrir aux usagers un accès au centre-ville de Lille plus performant et de mieux répondre aux besoins de déplacements internes à ce secteur. Elle permet également d'améliorer l'attractivité des transports en commun dans des villes où la marge d'évolution de la part modale transports en commun est importante.

Un certain nombre des communes de ce secteur appartient au territoire des « Gardiennes de l'eau », le tramway offre ainsi une alternative d'autant plus pertinente à l'usage de la voiture individuelle. L'axe routier Faubourg d'Arras / Rue Clémenceau / Rue du Général de Gaulle, parallèle à l'A1, est très emprunté (entre 11 000 et 17 000 véhicules/jour), constituant une source de pollution et s'avérant dangereux pour les modes actifs (piétons ou cyclistes).

A noter que les communes de Seclin, Templemars et Wattignies sont desservies par des lignes TER qui permettent de rejoindre le pôle des gares Lille Flandres - Lille Europe en respectivement 30 minutes, 20 minutes, 26 minutes (temps de rabattement pris en compte depuis Mairies) avec environ un train toutes les 15 min en heure de pointe depuis Seclin et 30 minutes depuis Wattignies-Templemars. Une réflexion est actuellement en cours pour renforcer cette fréquence.

OBJECTIFS

- Assurer une liaison efficace à la fois vers Lille mais également au sein du corridor
- Améliorer la desserte en transports en commun des communes de Faches-Thumesnil, Wattignies, Templemars, Noyelles-lez-Seclin et Seclin
- Se connecter rapidement au réseau métro (Porte d'Arras / Porte des Postes)
- Diminuer la circulation routière et la pollution sur l'axe traversant Nord-Sud via le report modal
- Desservir et accompagner le développement des projets urbains



LE TRACÉ DE RÉFÉRENCE ENTRE LILLE ET WATTIGNIES

Le tracé relie la porte des Postes à Lille, Faches-Thumesnil et les communes de Wattignies et Templemars. Il emprunte le boulevard de Strasbourg et la rue du Faubourg d'Arras puis les rues Clémenceau et du Général de Gaulle à Wattignies.

Ce tracé répond aux enjeux de report modal et de desserte du secteur en passant par plusieurs centres-villes ainsi qu'à proximité de la gare TER Wattignies/Templemars et au niveau des pôles d'échanges de transports des deux portes lilloises (Arras et des Postes).

L'arrivée de tramway vient appuyer les réflexions urbaines autour du centre-ville de Wattignies.

Les largeurs des voiries de l'axe sont de l'ordre de 20 à 25 m avec quelques sections plus contraintes à 17 m. Dès lors, elles induisent une réflexion et des choix sur les usages à maintenir ou à renforcer, afin notamment d'assurer la performance du tramway.

Les ouvrages existants de franchissement du boulevard périphérique et de la voie ferrée sont très empruntés. Les études techniques et de circulation permettront de définir l'insertion du tramway, peut-être avec un nouvel ouvrage en parallèle.

A noter qu'il n'y a pas de tracé préférentiel au-delà de Wattignies. La concertation permettra aux participants de donner leur avis et d'orienter la suite des études.

Entre Porte des Postes et Général de Gaulle :

5,7 km

12 stations

Potentiel de desserte **à moins de 500 m** en 2035 (en 2018) :

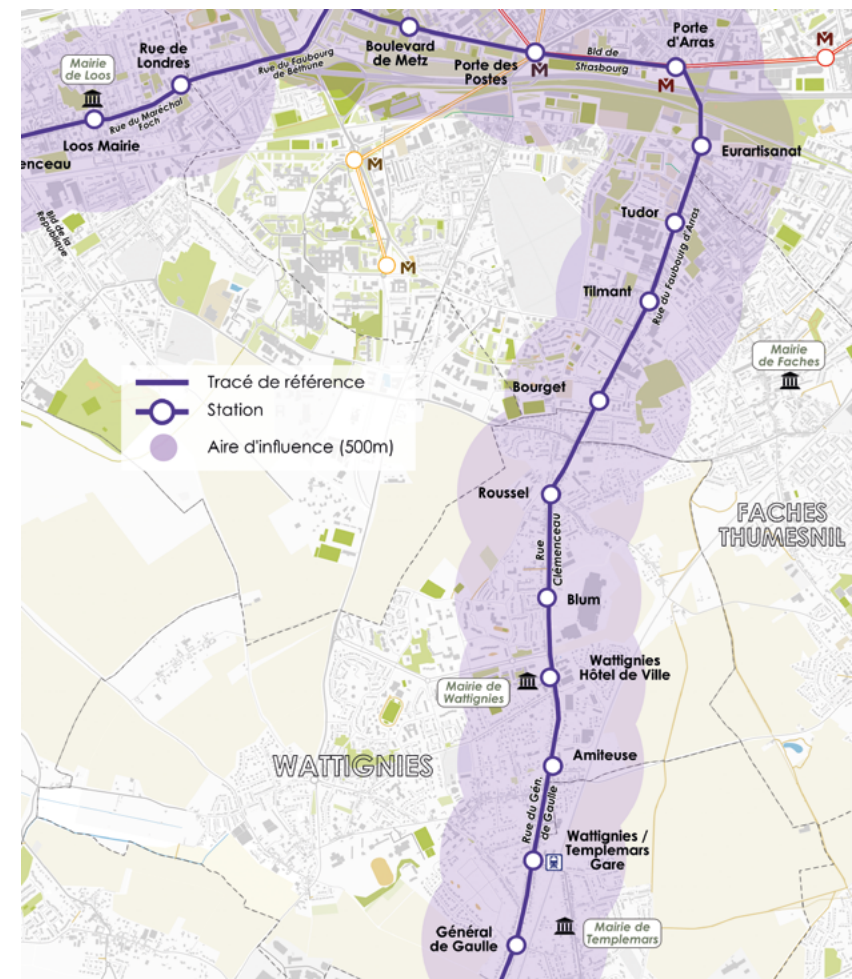
37 300 habitants (33 500)

15 200 emplois (15 100)

2 900 scolaires (2 900)

18 minutes environ de trajet

➤ **Connexion avec les lignes de métro et le réseau bus ainsi qu'avec les lignes de TER à la gare de Wattignies-Templemars**



LES VARIANTES POSSIBLES SUR LE TRONÇON À HAUTEUR DE LA ZONE INDUSTRIELLE À SECLIN

Variante par la route de Lille

Pour cette variante le tracé suit la route de Lille, sans entrer dans la zone Industrielle.

- Ce tracé permet d'offrir une desserte en marge de la zone industrielle, avec un report modal faible étant donné l'étendue et la faible densité de cette zone : +4 500 emplois desservis.
- Le temps de parcours entre la station Général de Gaulle et la station Route de Pont à Marcq est de 5 minutes, soit un temps de parcours d'environ 23 minutes pour rejoindre Porte des Postes.

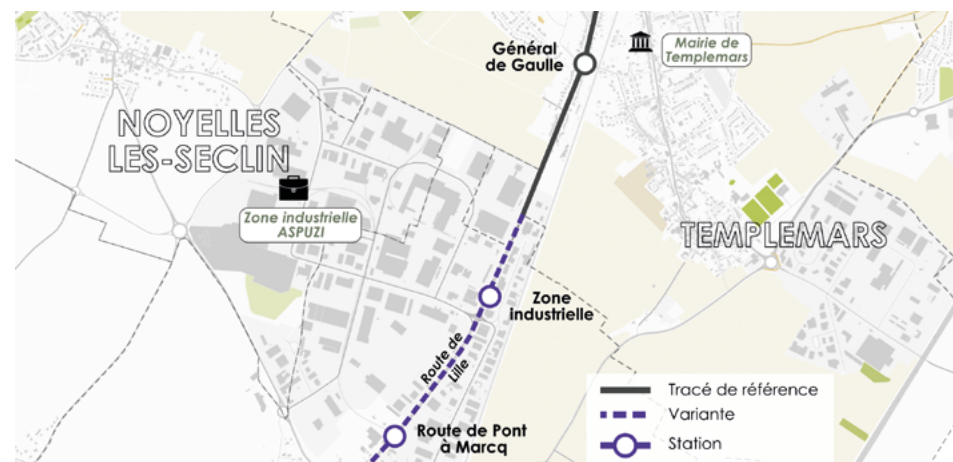
Variante par la zone Industrielle

Cette variante poursuit le tracé de référence vers la zone industrielle. Il entre dans la zone Industrielle et suit les emprises de l'ancienne voie ferrée.

- Ce tracé permet d'offrir une meilleure desserte de la zone industrielle, avec un report modal potentiel (+7 800 emplois desservis).
- Le temps de parcours entre la station Général de Gaulle et la station Route de Pont à Marcq est de 7 minutes. Soit un temps de parcours d'environ 25 minutes pour rejoindre Porte des Postes.
- Le coût supplémentaire de ce tracé allongé est d'environ 20 M€ HT.

Y-A-T-IL UN INTÉRÊT
SUFFISANT À ALLER DESSERVIR
EN TRAMWAY LE CENTRE DE LA
ZONE INDUSTRIELLE ?

Qu'en pensez-vous ?
Pourquoi ?



LE TRACÉ LE PLUS DIRECT
ET RAPIDE DOIT-IL ÊTRE
PRIVILÉGIÉ ?

Qu'en pensez-vous ?
Pourquoi ?



LES VARIANTES POSSIBLES DANS LE CENTRE-VILLE DE SECLIN

Variante par l'ancienne voie ferrée

Le tracé part de la route de Lille, emprunte les anciennes voies ferrées jusqu'aux environs de la rue Jean-Baptiste Lebas. A cet endroit, il est nécessaire de réaliser des acquisitions foncières pour éviter les voies ferrées actuellement en service. Le tracé passe devant la gare rue Pierre Semard puis traverse l'actuel P+R et suit enfin la rue de Wattiesart pour rejoindre le quartier de la Mouchonnière.

- Cette variante permet de desservir 7 500 habitants et 3 300 emplois supplémentaires (en particulier le quartier de La Mouchonnière).
- Cette variante permet un point de correspondance efficace avec la gare TER de Seclin.
- Le temps de parcours jusqu'au terminus est de l'ordre de 7 minutes, pour un linéaire d'environ 2,5 km.
- Cette variante nécessite de nombreuses acquisitions foncières au niveau de la rue Jean-Baptiste Lebas, le long des voies ferrées.

Variante par le centre-ville de Seclin via la rue Bouvry

Cette variante poursuit le tracé depuis la route de Lille, puis emprunte le boulevard Joseph Hentgès, et la rue Roger Bouvry pour finir en terminus proche de la mairie de Seclin. Le tracé passe à environ 500 m de la gare.

- Cette variante permet de desservir 7 500 habitants et 3 600 emplois supplémentaires (à noter que le quartier de la Mouchonnière est desservi également avec cette variante).
- Le temps de parcours jusqu'au terminus est de l'ordre de 5 minutes, pour un linéaire d'environ 2 km.
- Les largeurs disponibles sont entre 17,5 m et 19 m sur la rue Bouvry ce qui nécessite une refonte des usages. Le plan de circulation devra être adapté sur la rue Roger Bouvry, ce qui contribuera à apaiser la circulation en centre-ville.
- Il est possible de prolonger la ligne jusqu'au centre hospitalier.

LA CONNEXION AVEC LA
GARE DE SECLIN EST-ELLE À
PRIVILÉGIER ?
Qu'en pensez-vous ?
Pourquoi ?

LE TRAMWAY POURRAIT-
IL ÊTRE UN VECTEUR
D'APAISEMENT DU CENTRE-
VILLE ?
Qu'en pensez-vous ?
Pourquoi ?

LE PASSAGE DU
TRAMWAY AU CŒUR
DE LA COMMUNE
VOUS PARAÎT-IL PLUS
PERTINENT ?
Qu'en pensez-vous ?
Pourquoi ?

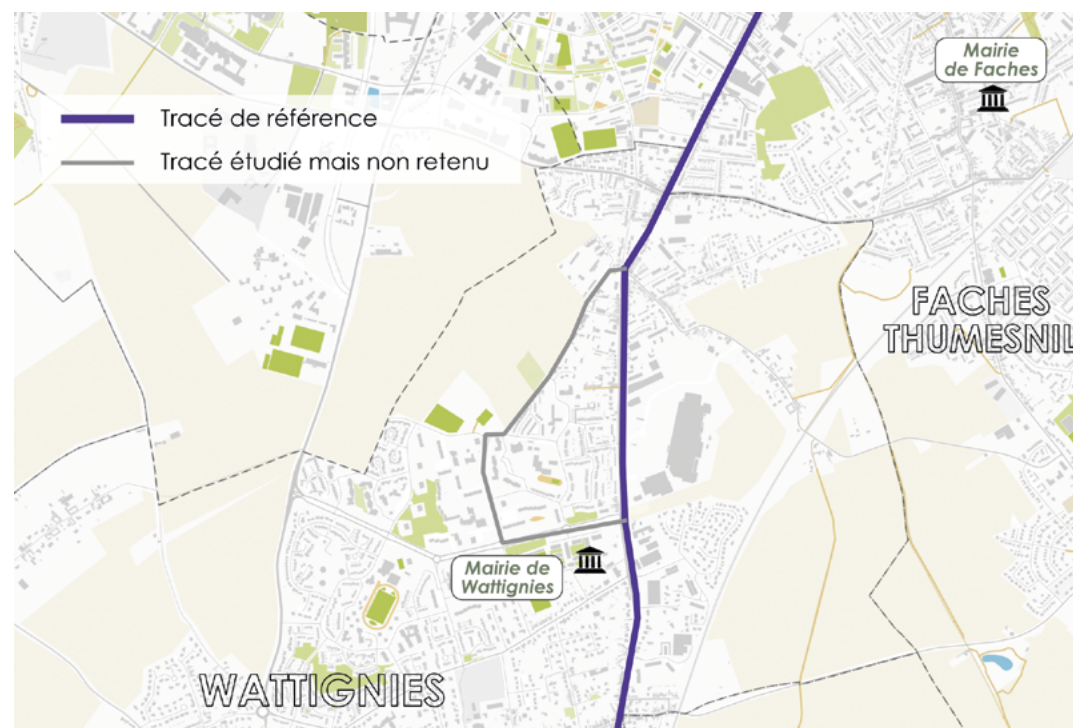


Un autre tracé a été étudié mais non retenu à Wattignies

Tracé par le quartier du Blanc Riez à Wattignies

Ce tracé quitte la rue Clémenceau pour la rejoindre un peu plus loin après avoir emprunté la rue Jules Ferry, puis la rue Fleming et enfin l'avenue Charles Guillaïn. Cette boucle ajoute plus de 700 m au tracé de référence.

- L'emprise du tramway devrait être prise sur la zone agricole, dans un périmètre de préservation de la ressource en eau.
- Sur l'avenue Charles Guillaïn, le tracé se superpose avec la liane 2, ce qui entraîne des problématiques d'insertion et d'exploitation. De plus, le tracé offre un temps de parcours peu attractif (+2 minutes) avec un coût supplémentaire de 15 à 18 millions d'euros.



LES EXPLOITATIONS POSSIBLES

Les tracés présentés n'induisent pas un unique schéma d'exploitation. Plusieurs scénarios sont possibles, avec des variations sur le nombre de lignes exploitées, des variations sur les terminus des lignes, etc.

Les propositions de schémas d'exploitation qui suivent s'appuient notamment sur l'analyse de l'enquête ménage-déplacements. Cette analyse a montré que les habitants des secteurs Nord, Sud et Ouest n'avaient pas de destination privilégiée dans Lille, et qu'il leur était donc nécessaire de pouvoir accéder rapidement à des pôles de correspondance pour se diffuser dans Lille. Ainsi, les schémas d'exploitation proposés doivent répondre à ce besoin : amener le plus rapidement possible les habitants des secteurs à des pôles de correspondance multimodaux majeurs (le pôle des gares et Porte des Postes).

Deux schémas sont présentés : un scénario à deux lignes de tramway, un scénario à trois lignes de tramway.

Exploitation à deux lignes comprenant :

- un axe Nord Sud qui relie Wambrechies à Seclin en passant par le Port de Lille, et Porte des Postes
- un axe Ouest-Gares qui relie les communes du Sud-Ouest au quartier des gares via le port de Lille

Un fonctionnement à 2 lignes est moins efficace vis-à-vis des besoins de déplacement exprimés.

En particulier, pour les usagers de la branche Ouest, il n'y aura pas de desserte directe de la Porte de Poste (pôle multimodal majeur le plus proche), et le parcours vers les gares risque d'être perçu comme trop long pour être pleinement attractif (40 minutes en tramway environ). De même, pour la branche Nord, il n'y a pas de raccordement direct au pôle des gares.

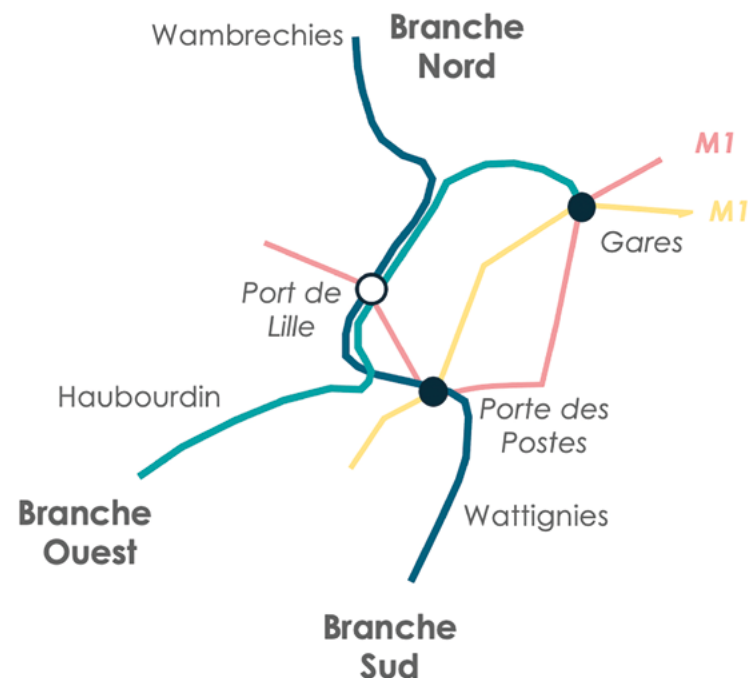
Cette exploitation implique un tronc commun important avec une fréquence élevée dans une zone où la densité urbaine n'est actuellement pas homogène.

TEMPS DE PARCOURS

MAIRIE D'HAUBOURDIN > PORT DE LILLE **~17 MIN**

MAIRIE DE WATTIGNIES > PORTE DES POSTES **~13 MIN**

MAIRIE WAMBRECHIES > PORT DE LILLE **~24 MIN**



Exploitation à trois lignes comprenant :

- un axe Nord-Gares reliant les communes du Nord-Ouest aux gares
- un axe Ouest-Porte des Postes qui relie les communes du Sud-Ouest au hub de transport de la porte des Postes (en suivant une partie du tracé actuel de la liane 5)

Un axe Sud-Gares reliant les communes du Sud au quartier des gares et passant par la porte des Postes et le port de Lille.

Un fonctionnement à 3 lignes offre une desserte qui répond aux besoins de déplacement exprimés (connexion rapide aux pôles de correspondance métro).

En particulier, la branche Ouest bénéficie d'un lien direct avec le pôle multimodal majeur le plus proche : Porte des Postes ; de même, la branche Nord bénéficie d'un lien direct avec le pôle multimodal majeur le plus proche : Lille Europe.

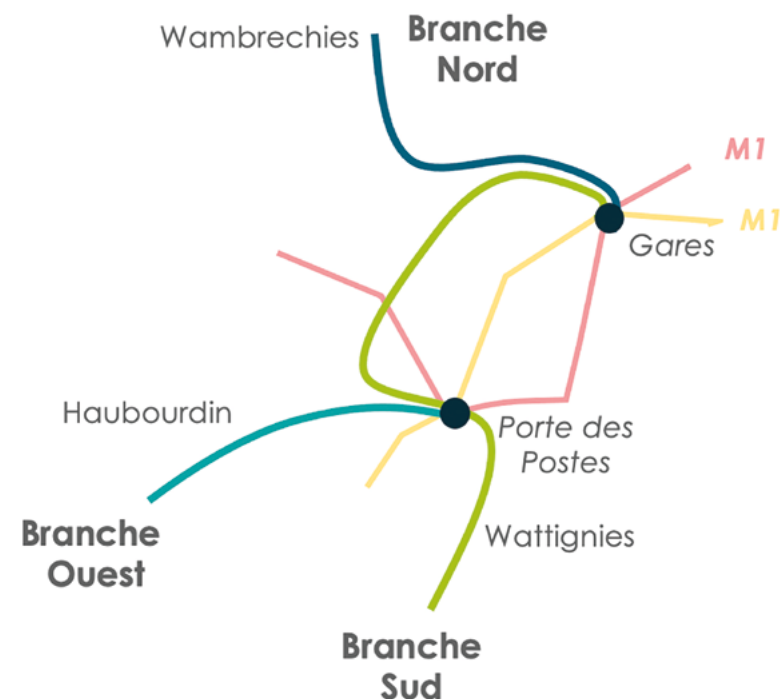
A Lille Sud, le tronc commun est réduit, et se situe sur une zone à forte densité urbaine.

TEMPS DE PARCOURS

MAIRIE D'HAUBOURDIN > PORTE DES POSTES **~15 MIN**

MAIRIE DE WATTIGNIES > PORTE DES POSTES **~13 MIN**

MAIRIE DE WAMBRECHIES > GARES **~22 MIN**



QUEL SCHÉMA DE
FONCTIONNEMENT VOUS
PARAIT LE PLUS PERTINENT ?
Qu'en pensez-vous ?
Pourquoi ?

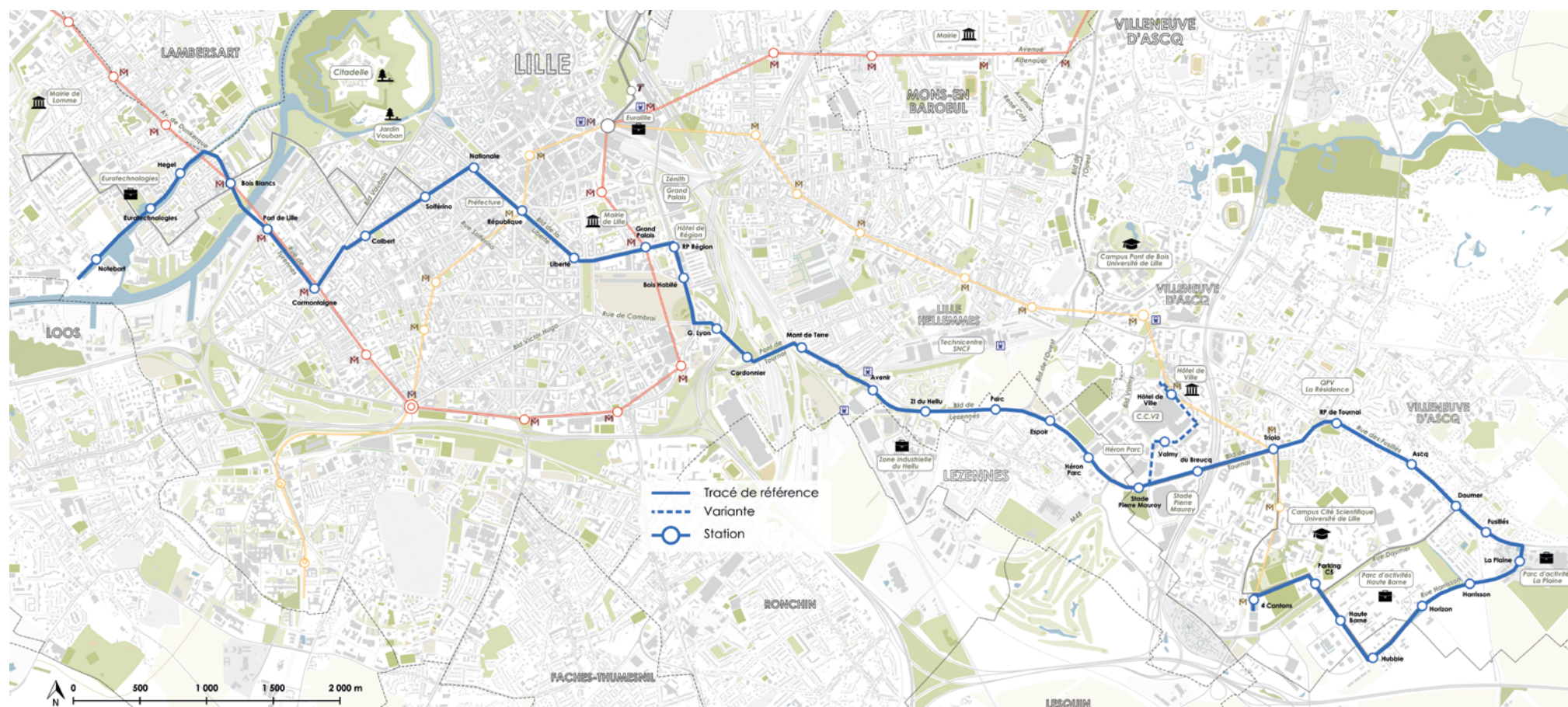


PRÉSENTATION DU PROJET DE BHNS ENTRE LILLE ET VILLENEUVE D'ASCQ



Fiche d'identité du projet*

- Longueur : 16,5 km d'Euratechnologies à 4 Cantons
- Communes traversées : Lomme, Lille, Lezennes et Villeneuve d'Ascq
- Grands pôles desservis : Euratechnologies, Grand Palais, Stade Pierre Mauroy, Université Lille 1
- Nombre de stations prévues : 36
- Fréquence : Toutes les 10 min



* Données indicatives à ce stade du projet



SECTEUR LILLE - LOMME

Même si la ville de Lille affiche une part modale transports en commun de 20%, certains déplacements réalisés au sein même de Lille présentent encore une utilisation de la voiture trop importante qui gagnerait à être diminuée au bénéfice du transport en commun. La mise en place de la ligne de

BHNS permet de renforcer le maillage en transports en commun, en particulier dans l'axe Ouest-Est, et offre ainsi une meilleure desserte de l'ensemble des quartiers et des équipements métropolitains. Cette ligne assure une amélioration de la liaison entre Euratechnologies et les quartiers de Lomme et le centre-ville de Lille.



OBJECTIFS

- Desservir les principaux pôles Lillois d'Euratechnologies, du Port de Lille, de République et du Grand Palais
- Offrir un niveau de service performant du système de transport
- Permettre des connexions efficaces avec le métro
- Assurer une continuité avec l'actuelle ligne de bus 18
- Assurer le lien entre Euratechnologies et le cœur de Lille

LE TRACÉ DE RÉFÉRENCE

Le tracé part de Lomme et traverse Lille d'Ouest en Est. Il emprunte la rue Hegel, la rue de Turenne puis les voiries structurantes du cœur de ville de Lille que sont la rue Nationale, les boulevards de la Liberté, Louis XIV, la rue du Docteur Calmette et l'avenue du Président Hoover. Ce tracé suit une partie de l'itinéraire actuel de la ligne de bus 18.

L'itinéraire alimente, par un réseau structurant, des équipements métropolitains majeurs (Euratechnologies, établissements d'enseignement supérieur, pôle administratif autour de l'Hôtel de Région, pôle culturel Grand-Palais, Zénith). Il permet de relier le pôle Euratechnologies à République en 12 min environ. Ce tracé renforce ainsi la desserte actuellement assurée par la ligne de bus 18. Des solutions de restructuration des lignes de bus actuelles seront proposées sur les tronçons non desservis par le projet, notamment au niveau du quartier Bois-Blancs.

Entre le terminus à Notebart et la station GS Lyon :

6,7 km

15 stations

Potentiel de desserte **à moins de 400 m** des stations en 2035 (en 2018) :

74 500 habitants (57 000)

81 500 emplois (73 000)

20 minutes de trajet

» Connexions performantes avec les lignes de métro et de bus du réseau actuel

» Potentielle correspondance avec le futur tramway du pôle Lille et sa couronne à Port de Lille et à l'Hôtel de Région (avenue du Président Hoover)

L'insertion du BHNS sur les voiries structurantes du cœur de ville de Lille est aisée et offre de nombreuses opportunités de réaménagement et de requalification, notamment au niveau de la rue Nationale. Le passage par les voies plus locales de Lomme et de l'Ouest de Lille s'avère plus contraint, et pourrait ponctuellement entraîner des aménagements en termes de circulation et de stationnement.

Les études pour la partie sud de la Liaison intercommunale nord-ouest (LINO) sont en cours de finalisation et comprennent un prolongement du boulevard du Marais, entre Lomme et Sequedin, ce qui permettrait un potentiel prolongement de la ligne.

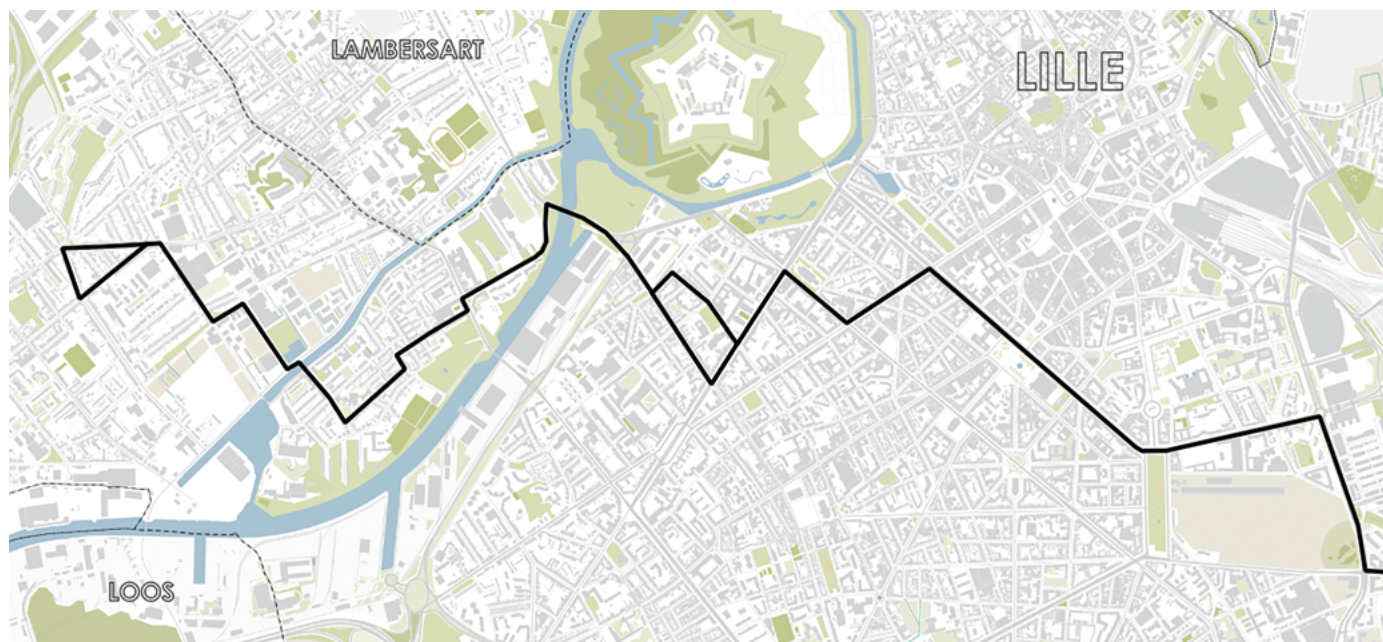


Un autre tracé a été étudié mais n'a pas été retenu

Tracé via l'itinéraire de la Ligne 18

Cette variante suit le parcours actuel de la ligne de bus 18 depuis le terminus Anatole France jusqu'à l'avenue Cordonnier à l'Est.

- L'itinéraire a l'avantage de desservir l'ensemble des lieux d'intérêt métropolitain. Cependant, son tracé très sinueux entre Lomme et le boulevard Vauban ne permet pas de développer un niveau de service assez performant.

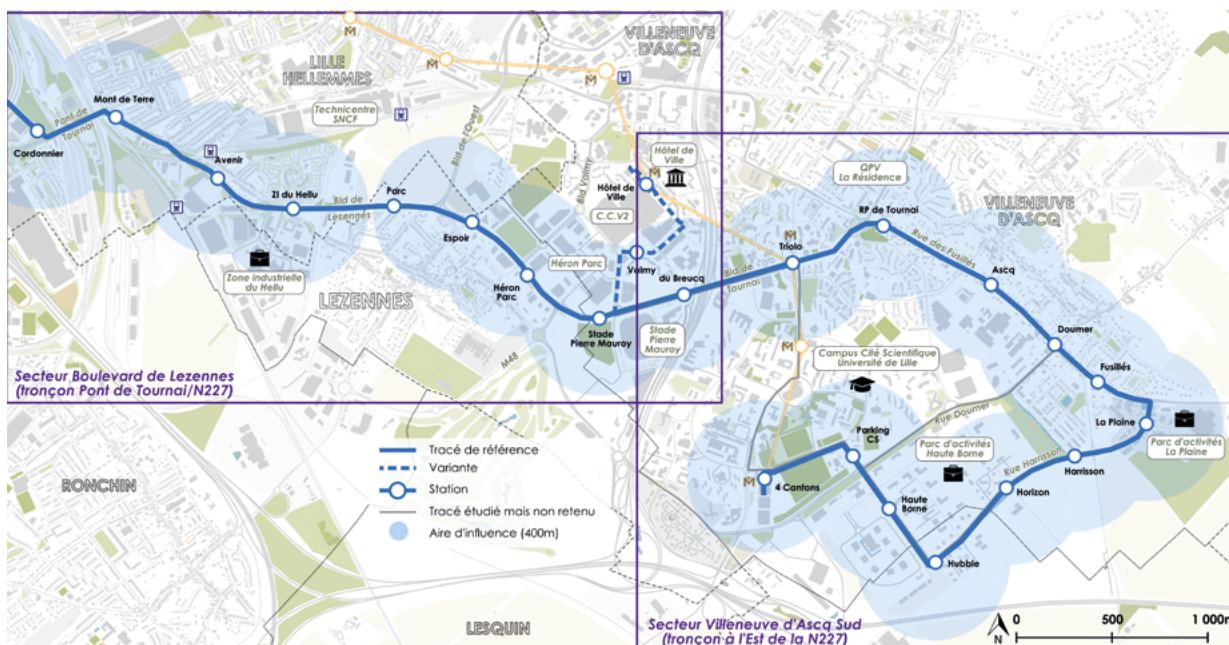




SECTEUR VILLENEUVE D'ASCQ – LEZENNES

Ce secteur s'étend du Pont de Tournai au Sud-Est de la Métropole, et comprend les territoires de Villeneuve d'Ascq et Lezennes. Deux sous-secteurs ont été identifiés : le premier correspond au tronçon entre le Pont de Tournai et le stade Pierre Mauroy au niveau de la N227, le second reprend le tronçon à l'Est du Stade et de la N227. Les coupures urbaines et la segmentation du Sud-Est de la Métropole entraînent une limitation importante des échanges. Les boulevards de Tournai et de Lezennes jouent le rôle de liaison entre plusieurs anciens villages, qui s'avèrent très hétérogènes en termes d'urbanisme. Cet axe est amené à s'urbaniser et se développer dans un futur proche. La mise en place du BHNS vient apporter une meilleure lisibilité et accessibilité au territoire.

De plus, la demande et les déplacements sont importants, tant au sein du secteur (entre Lezennes et Villeneuve d'Ascq et entre le pôle Haute Borne / La Plaine et 4 Cantons) qu'en liaison avec le centre de Lille. Si les Villeneuvois bénéficient actuellement d'un accès rapide grâce au métro, seule la ligne de bus 18 relie aujourd'hui directement la commune de Lezennes à Lille.



OBJECTIFS

- Accompagner le développement de l'axe des boulevards de Tournai et de Lezennes
- Renforcer la desserte des grands équipements du secteur et des zones d'activités (Hellu, Haute Borne, La Plaine)
- Assurer une liaison performante entre les zones d'activités et le pôle d'échanges multimodal 4 Cantons, ainsi qu'avec l'Ouest du territoire (Villeneuve d'Ascq / Lezennes)
- Développer une desserte du quartier de La Résidence et de la rue des Fusillés

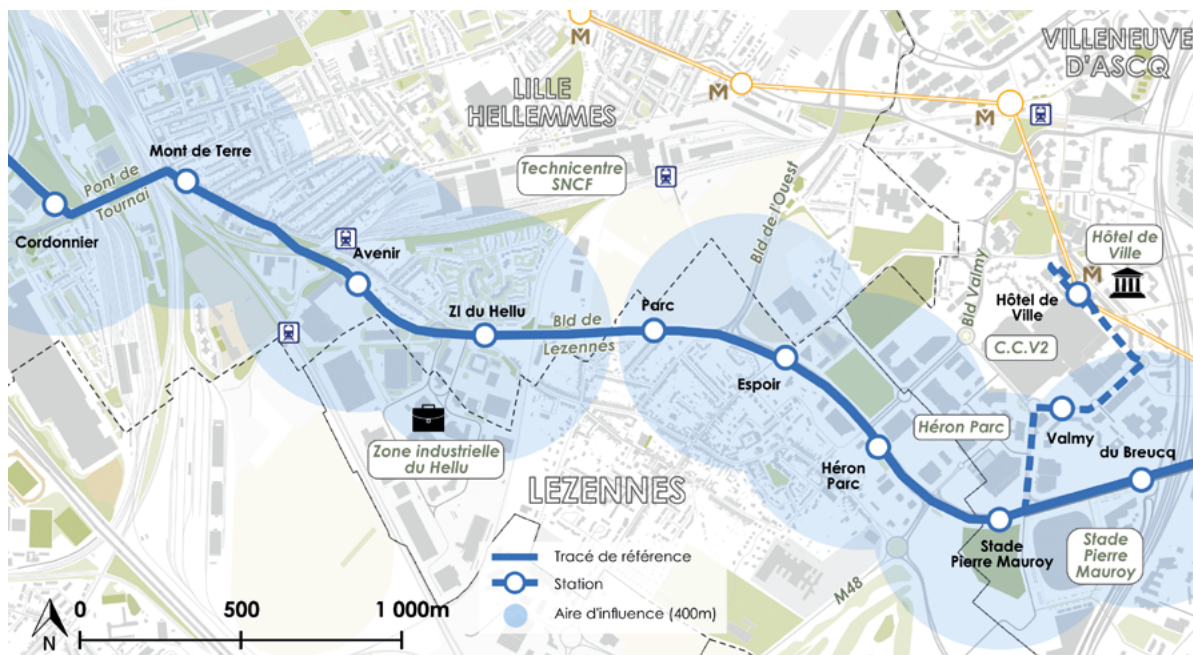
LE TRACÉ DE RÉFÉRENCE – SECTEUR BOULEVARD DE LEZENNES

Le tracé traverse le territoire de part en part en utilisant le pont de Tournai puis l'axe des boulevards structurants de Lezennes et de Tournai jusqu'à la N227.

Sur ce territoire, la structuration et les possibilités offertes par le réseau viaire entraînent un franchissement des voies ferrées via le pont de Tournai et l'emprunt des boulevards de Tournai et de Lezennes, seuls axes Ouest-Est structurant du territoire. La majorité des voiries empruntées sur ces axes offrent un dimensionnement suffisant pour la mise en place de la ligne avec un niveau de service satisfaisant, à

l'exception du Pont de Tournai et de la rue de Saint-Amand où l'espace est très contraint et ne permet pas d'accueillir de manière confortable l'ensemble des modes.

Le tracé assure une desserte performante des zones d'activités présentes dans le secteur (Hellu, Héron Parc, centre-commercial V2) et du Stade Pierre Mauroy en permettant aux usagers de rejoindre le réseau du métro de part et d'autre de ce tronçon.



Entre l'avenue Cordonnier et la N227 :

6,6 km

9 stations

Potentiel de desserte à **moins de 400 m** des stations en 2035 (en 2018) :

15 500 habitants (11 500)

20 000 emplois (15 000)

20 minutes de trajet

↳ **Connexion avec les lignes de TER au niveau des haltes Mont de Terre et Lezennes**

↳ **Potentielle correspondance au niveau du stade Pierre Mauroy avec la future ligne de BHNS Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul**

LE TRACÉ DE RÉFÉRENCE – SECTEUR VILLENEUVE D'ASCQ SUD

A partir du Stade Pierre Mauroy, le tracé traverse la N227 en suivant le boulevard de Tournai jusqu'à son extrémité, où il dessert le quartier de la Résidence avant d'emprunter la rue des Fusillés. L'itinéraire se poursuit en traversant les zones d'activités de la Plaine et de la Haute Borne via les rues de la Distillerie, Harrison et Halley, le passage à travers un ancien parking, et le parking C5. Enfin, il rejoint le pôle d'échanges 4 Cantons en utilisant la rue Paul Langevin.

Cet itinéraire est performant en termes d'attractivité et permet la desserte du quartier La Résidence, des deux zones d'activités encore en développement et du campus Universitaire de Lille 1. Le BHNS assure une liaison performante entre les zones d'activités et le pôle 4 Cantons (8 min de trajet entre 4 Cantons et l'arrêt La Plaine), permettant aux actifs et habitants de rejoindre rapidement les différents territoires de la métropole.

Il est entendu que cette liaison est indispensable, mais pas nécessairement dans la prolongation d'une ligne venant du centre de Villeneuve d'Ascq. Il serait en effet envisageable de créer un itinéraire local 4 Cantons – Haute Borne – La Plaine en déconnectant le tronçon à partir de la N227 de l'Ouest de la ligne.

La majorité des axes concernés par le tracé bénéficie d'une largeur confortable au partage de l'espace pour l'ensemble des modes. Cependant, la largeur peu importante de la rue des Fusillés amènera à faire des choix d'aménagements en termes de stationnement et de circulation.

Entre le stade Pierre Mauroy et le pôle d'échanges 4 Cantons :

6 km

13 stations

Potentiel de desserte à **moins de 400 m** des stations en 2035 (en 2018) :

15 000 habitants (14 000)

25 000 emplois (17 000)

18 minutes de trajet

➤ **Connexions efficaces avec la ligne 1 du métro à Triolo et 4 Cantons**



EST-IL NÉCESSAIRE DE LIER
L'OUEST DU TERRITOIRE ET
LES PARCS D'ACTIVITÉS DU
SUD-EST ?

Qu'en pensez-vous ?
Pourquoi ?

UN ITINÉRAIRE LOCAL
RELIAIT 4 CANTONS, LA
HAUTE BORNE ET LA PLAINE
EST-IL SUFFISANT SELON
VOUS ? Qu'en pensez-
vous ? Pourquoi ?

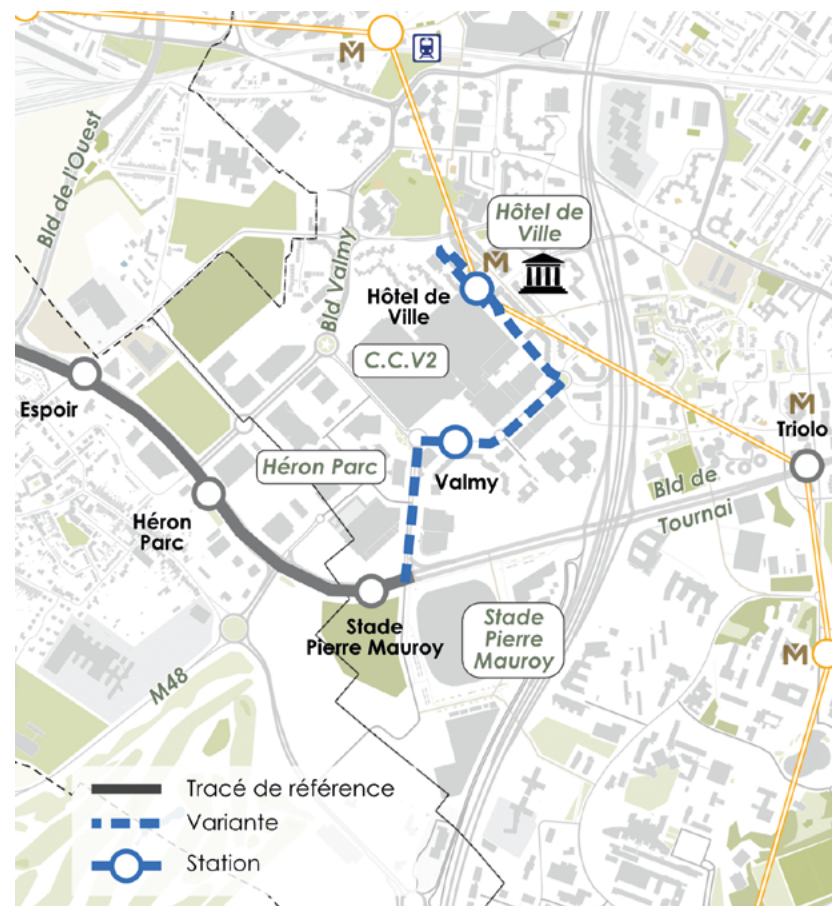
LA VARIANTE DE TERMINUS À L'HÔTEL DE VILLE (AVEC UN CIRCUIT LOCAL AU NIVEAU DE LA HAUTE BORNE)

Cette variante est proposée dans le cas où un circuit local est privilégié sur le secteur de Villeneuve d'Ascq Sud-Est. Cette solution déconnecte donc le Sud-Est et le tronçon Ouest de la ligne. Dans cette hypothèse, la ligne de BHNS, après avoir desservi le Stade Pierre Mauroy, ne poursuit pas son chemin vers la N227 mais bifurque directement dans la rue de Versailles, puis emprunte le boulevard de Valmy pour traverser la zone commerciale Héron Parc / V2 et faire son terminus au pôle d'échanges multimodal de l'Hôtel de Ville. Il s'agit de l'itinéraire actuel de la ligne de bus 18.

- Cet itinéraire se situe au cœur d'un projet urbain en cours. L'axe Valmy emprunté par la variante est un axe très circulé, en particulier aux heures de pointes commerciales et l'insertion du BHNS y est plus complexe en raison d'une largeur peu importante des rues.
- Néanmoins, l'insertion n'est pas un réel élément discriminant entre les deux scénarios de terminus (à 4 Cantons ou à l'Hôtel de Ville). La question essentielle concerne la nécessité ou non de desservir le tronçon Est du Boulevard de Tournai et la rue des Fusillés depuis l'Ouest.

UN TERMINUS À L'HÔTEL DE VILLE EST-IL PRÉFÉRABLE À UNE LIAISON JUSQUE 4 CANTONS ?

Qu'en pensez-vous ?
Pourquoi ?



Les tracés étudiés mais non retenus – secteur de Villeneuve d'Ascq Sud

Terminus au Pôle d'échanges multimodal (PEM) de 4 Cantons en passant par la rue Doumer

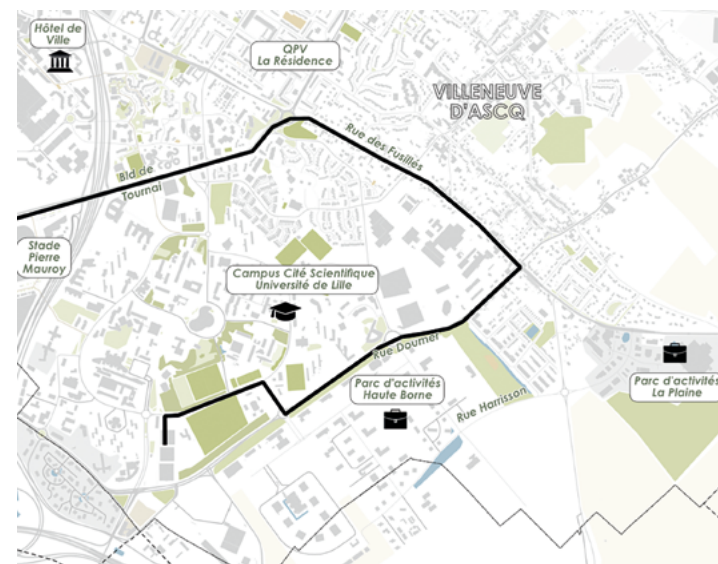
Ce tracé suit l'itinéraire du tracé de référence au niveau du boulevard de Tournai et de la rue des Fusillés. Il se distingue du tracé de référence en passant par la rue Doumer pour rejoindre, via le parking C6 et la rue Longevin, le pôle 4 Cantons.

- Le passage par la rue Doumer à la place de la rue Harrison pose le problème de la desserte de la zone d'activités de la Plaine et des parties les plus méridionales de la Haute Borne. De plus, le gain de distance par rapport au tracé de référence (-1,7km) pourrait être altéré par des aléas circulatoires (congestion, giratoires...) plus importants.

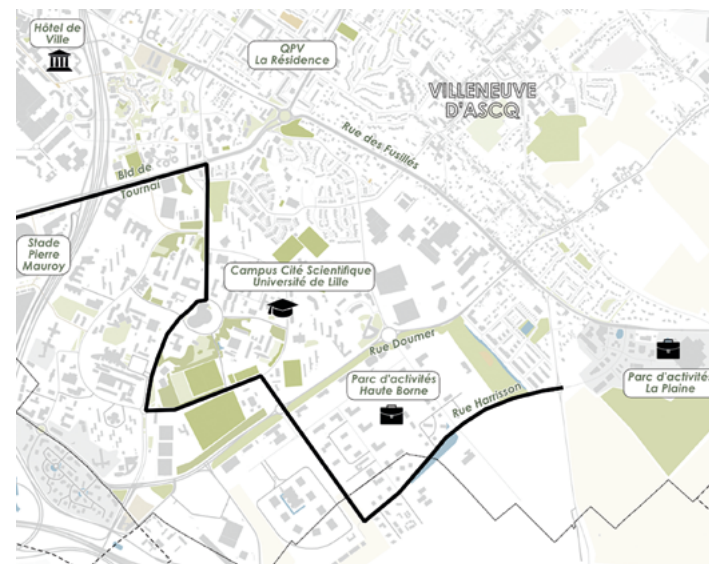
Terminus au sein de la Haute Borne en passant au cœur de la Cité Scientifique

Ce tracé effectue son terminus entre les deux zones d'activités du Sud-Est de la métropole, et emprunte la rue Perrin située au cœur de la Cité Scientifique. Un tronçon serait créé entre l'extrémité Sud de cette rue et l'avenue Poincaré pour permettre au BHNS de traverser le campus pour rejoindre le PEM 4 Cantons.

- Cette variante est intéressante en termes de distance et au regard du peu d'aléas circulatoires. Néanmoins, son attractivité et sa fréquentation posent questions car son tracé double celui du métro entre Triolo et 4 Cantons, et évite le secteur du quartier Résidence et toute la rue des Fusillés.



Tracé de référence
Tracé étudié mais non retenu





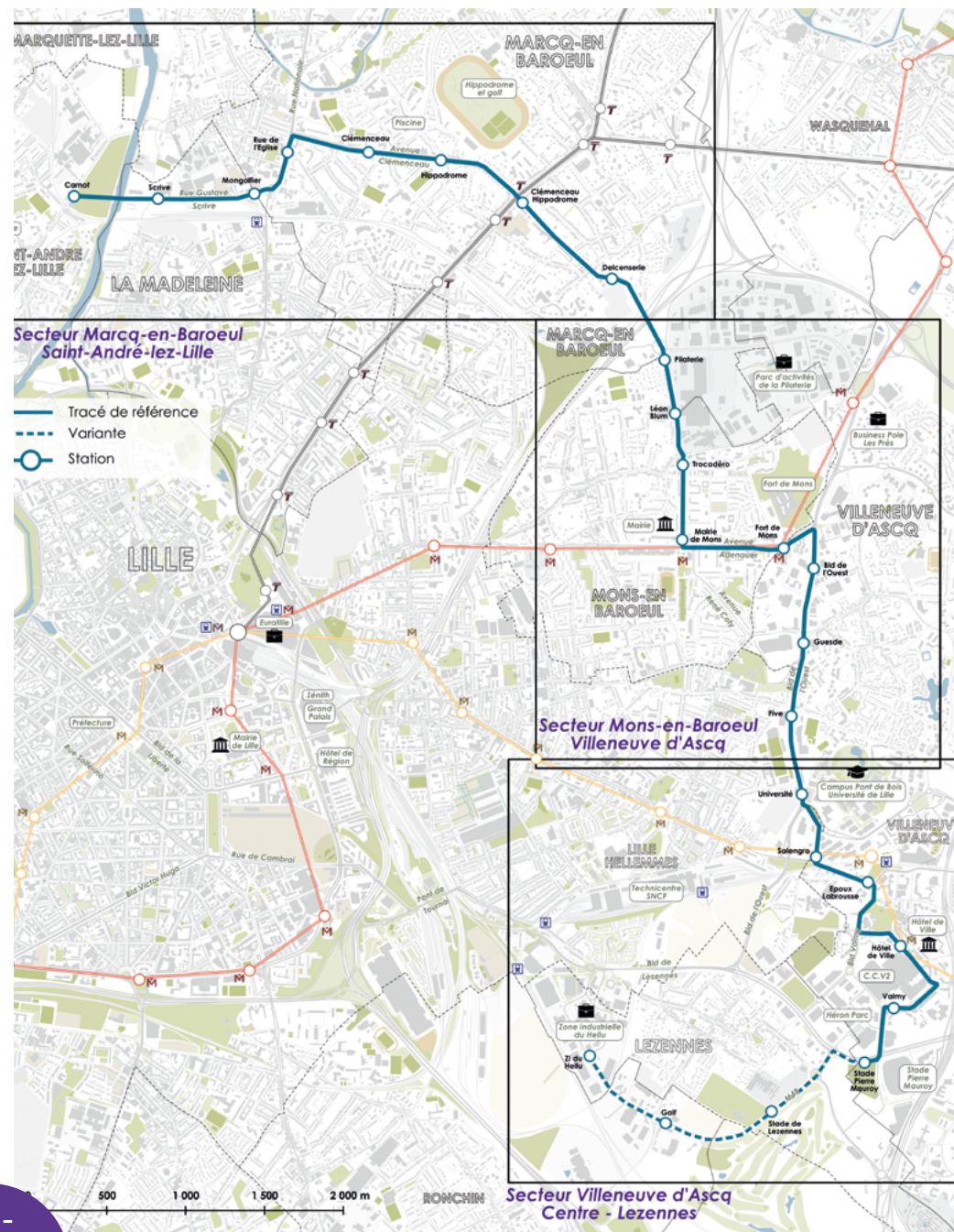
PRÉSENTATION DU PROJET DE BHNS ENTRE VILLENEUVE D'ASCQ ET MARCQ- EN-BAROEUL



Fiche d'identité du projet*

- Longueur : 11,1 km du stade Pierre Mauroy à Saint-André-lez-Lille
- Communes desservies : Lezennes, Villeneuve d'Ascq, Mons-en-Barœul, Marcq-en-Barœul et Saint-André-lez-Lille
- Grands pôles desservis : Stade Pierre Mauroy, Centres commerciaux V2 / Héron Parc, centres-villes des communes de Villeneuve d'Ascq, Mons-en-Barœul et Marcq-en-Barœul
- Nombre de stations prévues : 22
- Fréquence : Toutes les 10 min
- Interconnexion avec les deux lignes de métro, les deux lignes de tramway existantes et la ligne de tramway projetée à Saint-André-lez-Lille

* Données indicatives à ce stade du projet





SECTEUR VILLENEUVE D'ASCQ-LEZENNES

Deux projets urbains d'envergure sont en cours de développement au niveau du centre-ville de Villeneuve d'Ascq : le site de la Borne de l'Espoir et le projet Grand Angle, avec une programmation mixte de réaménagement des espaces, de création de logements et de développement de surfaces tertiaires

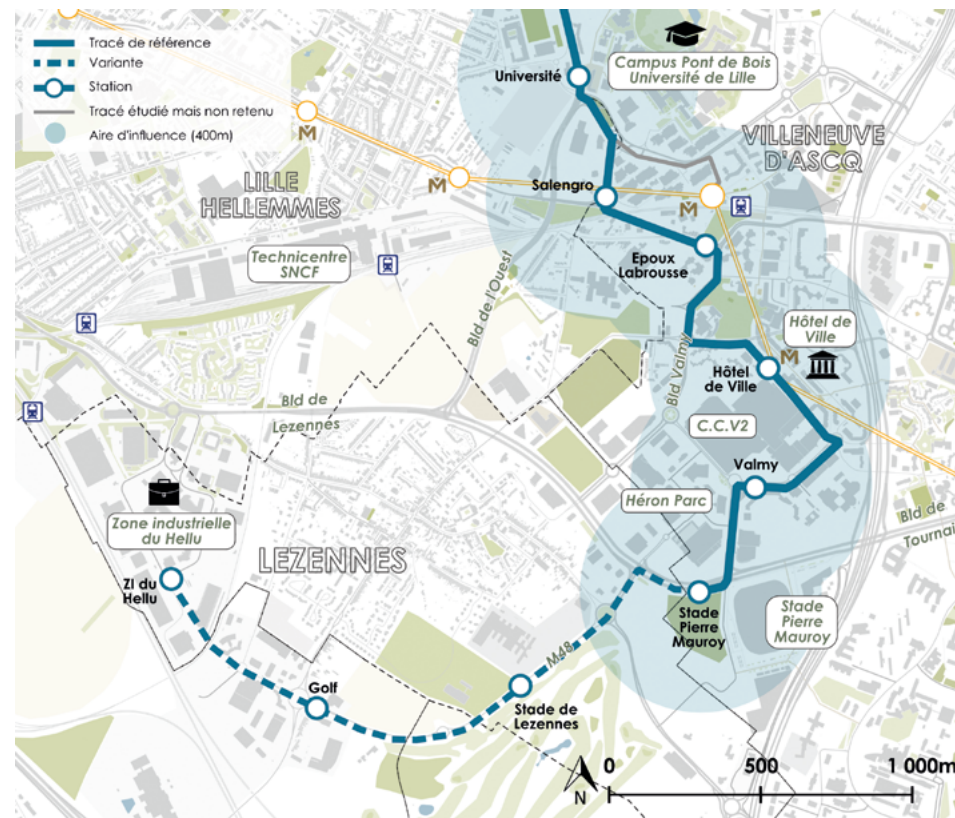
et commerciales.

La présence d'équipements métropolitains, tels que le stade Pierre Mauroy, et d'un des pôles universitaires majeurs de la Métropole entraîne la génération de flux importants, en journée et en soirée, en semaine comme en weekend.

La mise en place de la ligne de BHNS viendra accompagner le développement du secteur et assurer la desserte des équipements, actuels et futurs.

OBJECTIFS

- Desservir le centre-ville de Villeneuve d'Ascq, la zone commerciale et les grands équipements
- Assurer le lien entre les communes de Lezennes et Villeneuve d'Ascq
- Accompagner le développement des zones en devenir (axe des boulevards Lezennes-Tournai, Borne de l'Espoir, zone industrielle du Hellu...)
- Permettre la desserte du campus Pont de Bois de l'Université de Lille
- Assurer une connexion avec le métro afin d'améliorer le maillage du réseau



LE TRACÉ DE RÉFÉRENCE

Le tracé part du Stade Pierre Mauroy et emprunte l'avenue de Versailles puis le boulevard Valmy et la rue du Ventoux jusqu'au Pôle d'échanges multimodal de l'Hôtel de Ville. Il suit ensuite la rue Verte avant de bifurquer vers le Nord sur un autre tronçon du boulevard de Valmy. Il utilise ensuite la rue Roger Salengro puis le pont de la M48B pour rejoindre l'avenue du Pont de Bois puis le boulevard de l'Ouest.

Ce tracé permet de satisfaire les besoins de desserte du secteur et relie l'université et le stade Pierre Mauroy au Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de l'Hôtel de Ville. Ces liaisons sont actuellement réalisées respectivement par les corolles 3 et 1. La mise en place du mode BHNS offre des temps de parcours plus optimisés.

Entre le Stade Pierre Mauroy et la station Université :

2,7 km

6 stations

Potentiel de desserte **à moins de 400 m** des stations en 2035 (en 2018) :

13 500 habitants (11 000)

18 500 emplois (15 000)

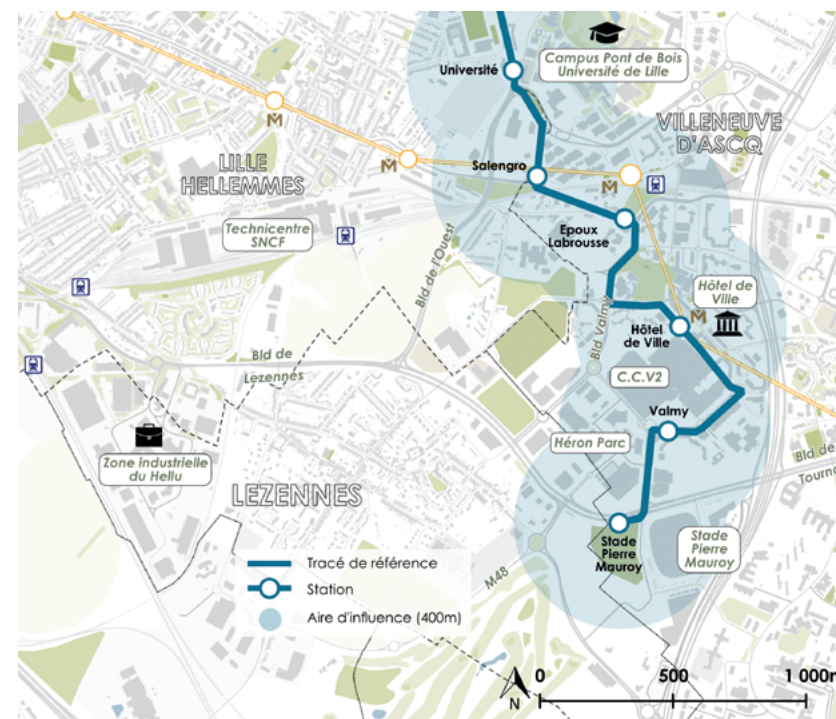
8 minutes de trajet

» **Connexions avec la ligne de métro 1 et le réseau de bus actuel à l'Hôtel de Ville ainsi qu'avec le réseau TER à la halte ferroviaire Pont de Bois**

» **Potentielle correspondance au niveau du stade Pierre Mauroy avec la future ligne de BHNS Lille - Villeneuve d'Ascq**

La halte ferroviaire Pont de Bois est située à moins de 300m à pied de l'itinéraire, avec une liaison piétonne lisible à travailler. La station située sur le Boulevard de l'Ouest, à l'Est du Campus offre une desserte de qualité pour les étudiants.

Une partie de l'itinéraire se situe au cœur d'un projet urbain en cours, le projet Grand Angle. La cohérence avec celui-ci est donc essentielle. L'axe Valmy est très emprunté, en particulier aux heures de pointes commerciales. L'insertion du BHNS y est plus complexe en raison d'une largeur peu importante des rues (moins de 15m pour le boulevard de Valmy).

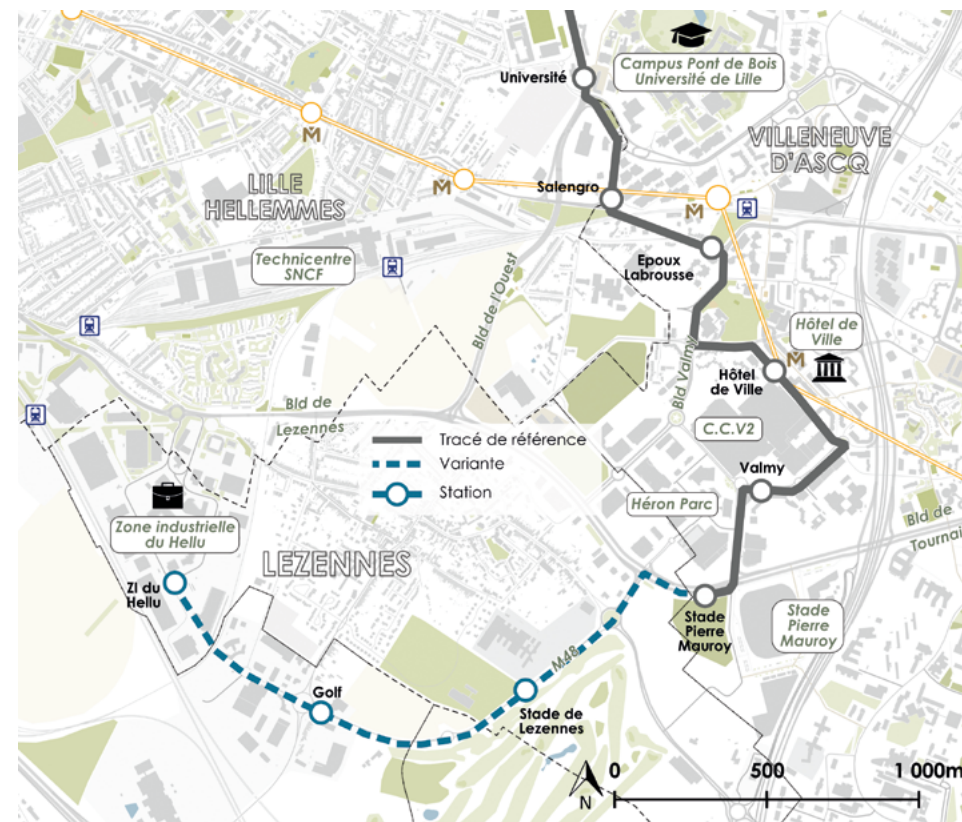


LA VARIANTE D'EXTENSION JUSQU'À LA ZONE DU HELLU À LEZENNES

Cette variante propose une extension du tracé jusqu'à la zone Industrielle du Hellu. Après avoir emprunté le boulevard de Lezennes, le tracé descend en utilisant la M48 jusqu'au rond-point des Acacias puis suit la rue Jules Verne. Le terminus s'effectuerait au sein de la zone du Hellu après avoir traversé les voies ferrées au moyen d'un nouvel ouvrage.

- Cette opportunité de prolongement dépend du projet des Portes Métropolitaines et de la création d'un nouvel ouvrage au-dessus des voies ferrées qui séparent le centre de la commune de Lezennes et sa zone industrielle.
- L'extension dessert la zone industrielle du Hellu et les quartiers d'habitats et d'emplois du sud de la commune de Lezennes. Le tracé assure une liaison performante entre ces zones et le Pôle d'échanges multimodal de l'Hôtel de Ville (10 min de trajet entre la zone du Hellu et le PEM), permettant aux actifs et habitants de rejoindre rapidement les différents territoires de la métropole.

VOYEZ-VOUS UN INTÉRÊT À CE
QU'UN TERMINUS SOIT RÉALISÉ
AU SEIN DE LA ZONE DU HELLU ?
Qu'en pensez-vous ?
Pourquoi ?

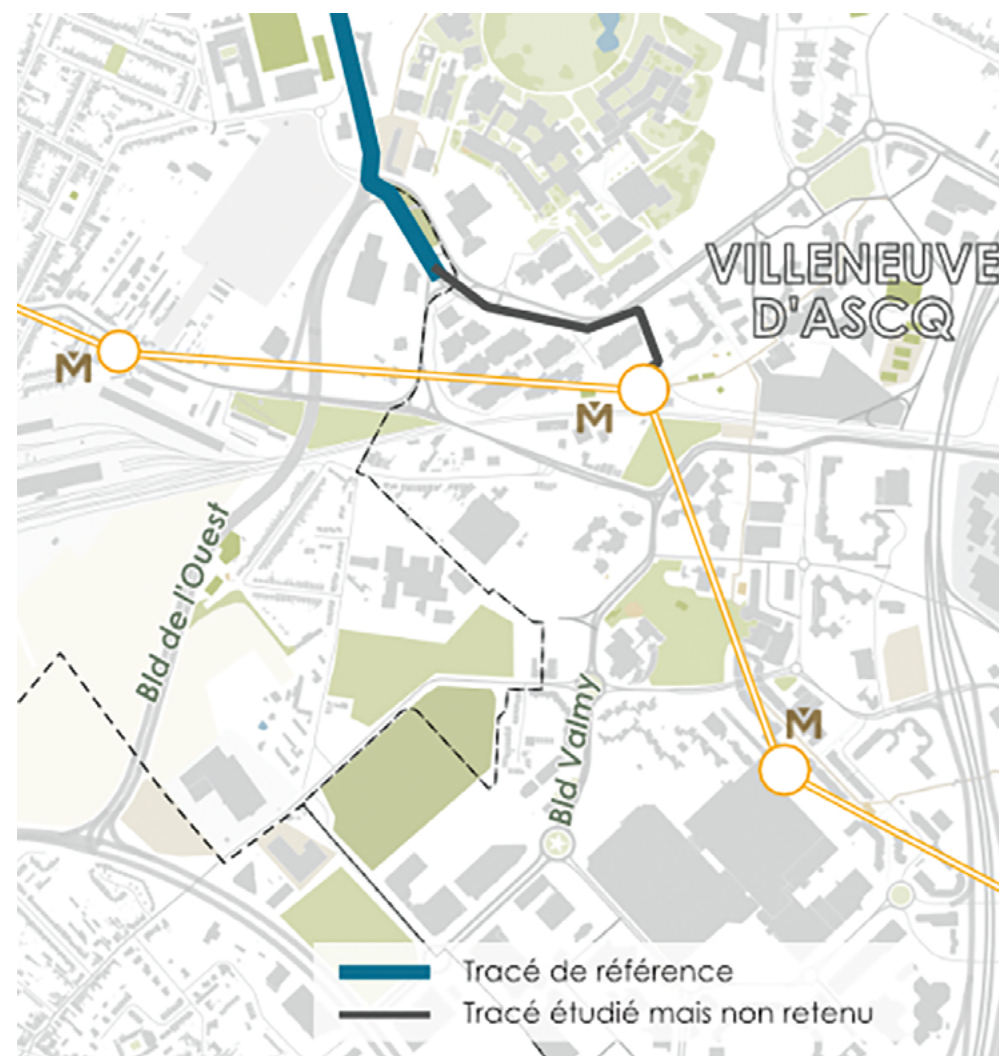


Un autre tracé a été étudié mais non retenu

Terminus à Pont de Bois

Ce tracé part du pôle d'échanges multimodal de Pont de Bois puis emprunte la rue Baudouin IX et l'avenue du Pont de Bois pour rejoindre le tracé de référence au niveau de l'intersection avec le pont de la M48B.

- Ce tracé dessert directement le Pôle d'échanges multimodal Pont de Bois.
- Le terminus à Pont de Bois ne permet pas une desserte du centre-ville de Villeneuve d'Ascq ni des grands équipements métropolitains du secteur. L'intermodalité est limitée et la connexion avec la future ligne de BHNS Lille-Villeneuve d'Ascq n'est pas possible.
- Un passage par le PEM Pont de Bois ne permet pas de poursuivre le tracé vers le Sud car cela implique un rebroussement et donc une perte d'attractivité de la ligne.





SECTEUR MONS-EN-BAROEUL – VILLENEUVE D'ASCQ

Le quartier du Nouveau Mons dans le centre-ville fait l'objet d'un vaste projet de rénovation urbaine depuis quelques années dans le cadre de l'accompagnement de l'ANRU. Le nouveau projet de rénovation urbaine (NPRU), contractualisé en 2019, parachèvera la rénovation du quartier du « Nouveau Mons » par des interventions importantes sur les abords Nord et Nord-Est du centre du

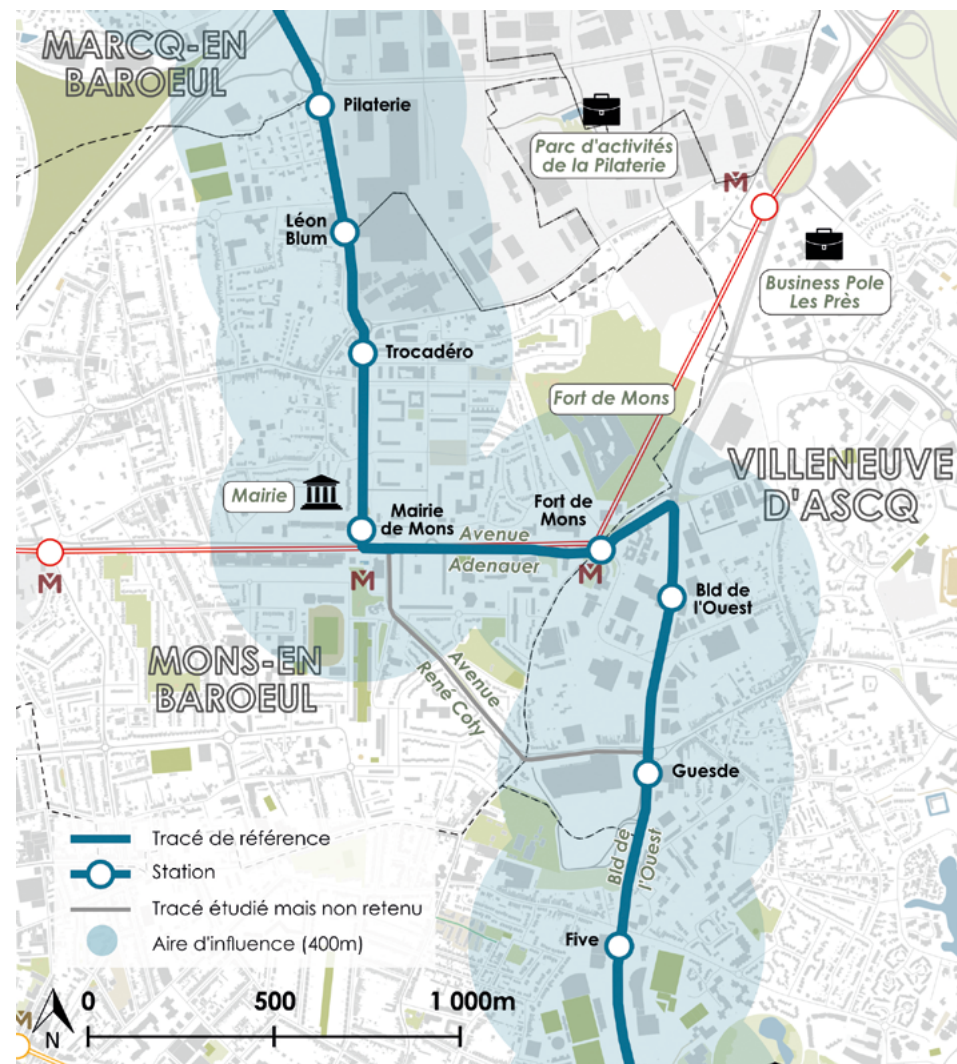
quartier rénové entre 2009 et 2015 (Bourgogne, Languedoc, Adenauer).

De plus, un projet de pôle d'échanges multimodal au niveau de la station Fort de Mons est en cours d'études afin d'améliorer l'ensemble des flux usagers, notamment grâce à la requalification et la restructuration des espaces publics.

Le projet de BHNS vient s'intégrer dans un secteur dynamique, en mutation, en lui offrant une desserte de qualité vers les pôles d'attractivité de la Métropole.

OBJECTIFS

- Assurer la desserte de Mons-en-Barœul, qui développe une logique de « ville des courtes distances », par le croisement, en centre-ville, de deux axes structurants (métro et BHNS)
- Assurer le lien entre les territoires de Villeneuve d'Ascq, Mons-en-Barœul et Marcq-en-Barœul, par des liaisons transversales au sein de la Métropole (sans imposer une convergence vers le centre de Lille)
- Permettre aux Monsois d'accéder de manière rapide, lisible et confortable, aux lignes de tramway T et R (côté Marcq-en-Barœul) et aux secteurs de services (services publics, université, zones d'emplois, commerces...) côté Villeneuve d'Ascq et Lezennes
- Accompagner les projets en cours au sein de la commune (Nouveau projet de rénovation urbaine, Pôle d'Echanges Multimodal Fort de Mons, confortement du centre-ville, ville des courtes distances)



LE TRACÉ DE RÉFÉRENCE

Le tracé suit le boulevard de l'Ouest avant d'emprunter la rue Jules Ferry, l'avenue du Chancelier Adenauer et l'avenue Marc Sangnier. Il utilise ensuite l'avenue du Baroeul jusqu'au rond-point de la Pilaterie.

Ce tracé permet la desserte du Pôle d'Echanges Multimodal Fort de Mons, objet d'un grand projet de requalification et de modernisation, et du centre-ville de Mons-en-Barœul. Les largeurs du boulevard de l'Ouest et de la rue Jules Ferry offrent une insertion aisée du BHNS. Néanmoins, les axes de Mons sont plus étroits et font l'objet depuis 10 ans de réaménagements paysagers très qualitatifs, ce qui complexifie l'insertion du BHNS. Dans le cadre du projet NPNRU, des études pour l'aménagement de l'avenue du Chancelier Adenauer sont en cours et leur prise en compte est essentielle pour la mise en place du BHNS.

La traversée de Mons par le BHNS privilégiera un traitement de la fluidité des carrefours (priorité aux feux et phasages des feux, sites propres en approche), ainsi qu'un traitement des stations (quais accessibles, billetterie).

Entre les stations Université (non incluse) et Pilaterie :

3,7 km

8 stations

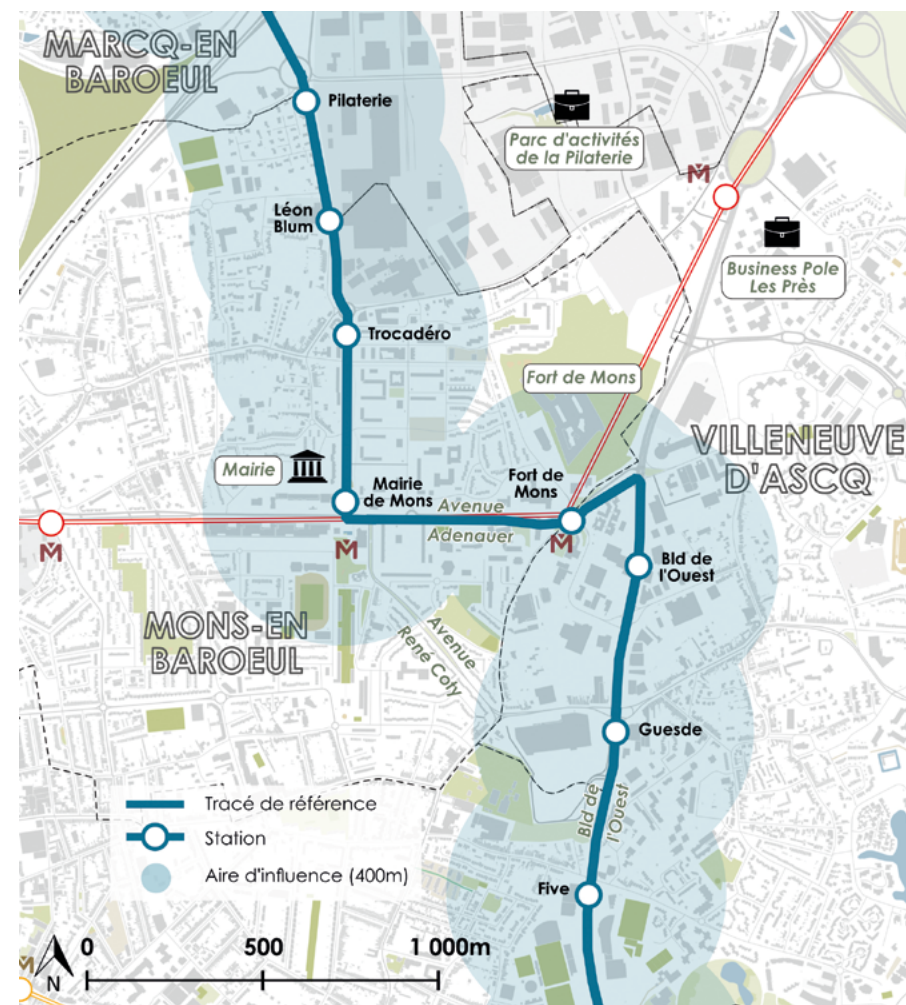
Potentiel de desserte **à moins de 400 m** des stations en 2035 (en 2018) :

15 500 habitants (15 000)

7 300 emplois (7 000)

11 minutes de trajet

<> Connexion avec la ligne 2 du métro au Fort et à la Mairie de Mons

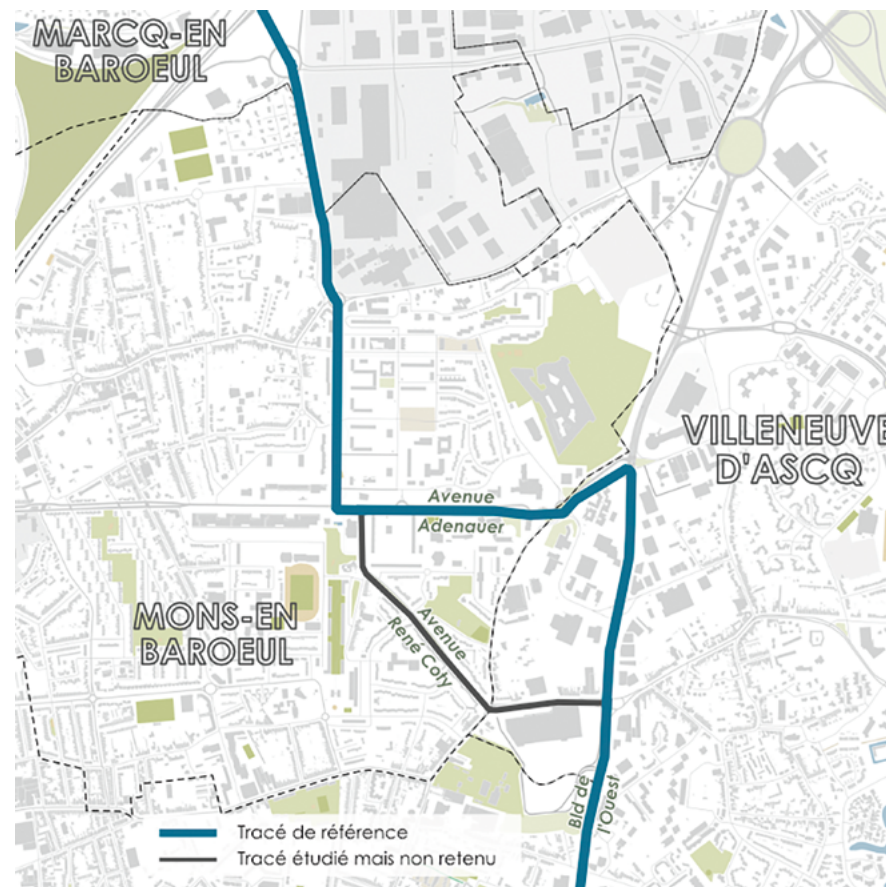


Un autre tracé a été étudié mais n'a pas été retenu

Tracé par l'avenue René Coty

Ce tracé suit l'itinéraire du tracé de référence au niveau du boulevard de l'Ouest puis utilise la rue Jules Guesde et l'avenue Coty jusqu'à son intersection avec l'avenue du Chancelier Adenauer.

- Le passage par l'avenue Coty à la place de la rue Jules Ferry et de l'avenue du Chancelier Adenauer permet une desserte plus directe du sud du quartier du Nouveau Mons.
- Néanmoins, la desserte du Pôle d'échange multimodal Fort de Mons n'est pas possible. Les rues empruntées par ce tracé sont plus étroites (moins de 15m pour la rue Jules Guesde et 16m pour l'avenue Coty), ce qui ne permet pas d'assurer la performance du BHNS car son insertion et la restitution des usages existants y seraient complexes. Il existe peu d'opportunités de mise en place de sites propres sur ce tronçon.





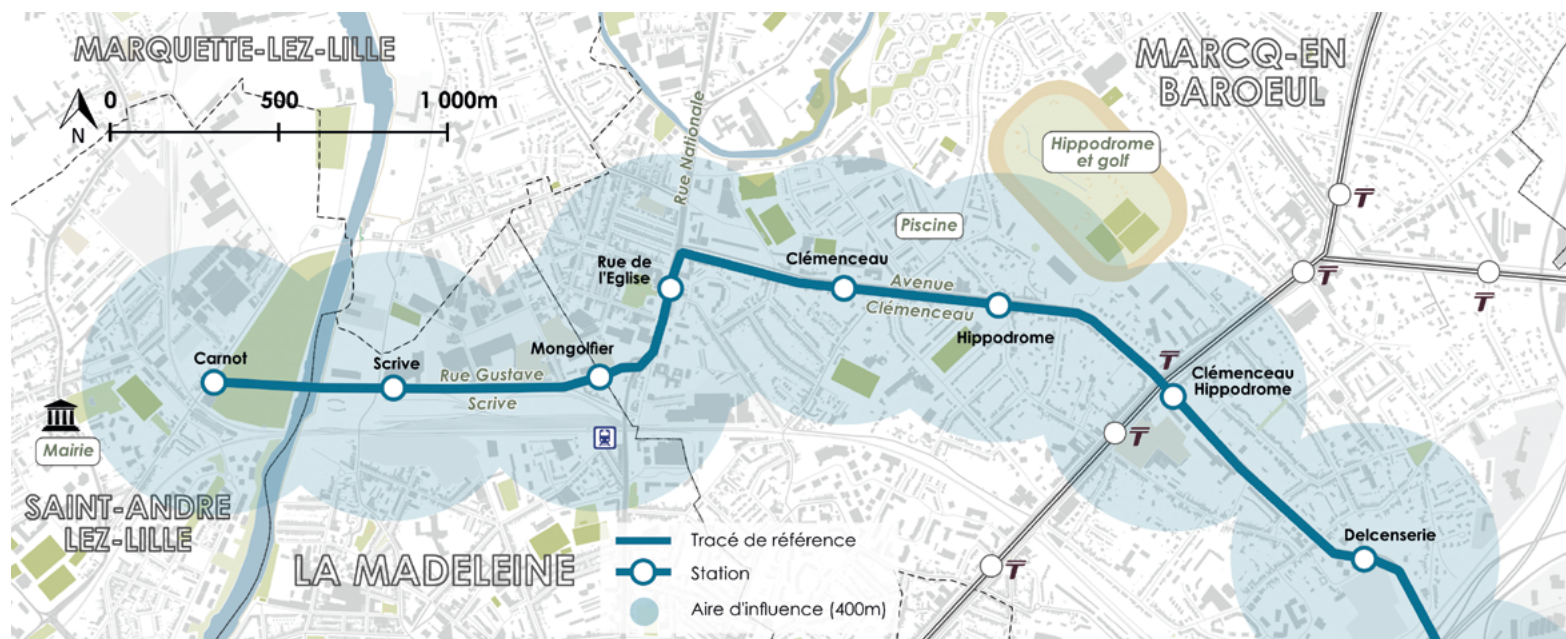
SECTEUR MARCQ-EN-BAROEUL – SAINT-ANDRE-LEZ-LILLE

Ce secteur est caractérisé par de nombreux projets de développement et de requalification : à l'Ouest sur les communes de Saint-André-Lez-Lille et Marquette-Lez-Lille avec les projets des Bords de Deûle, au nord de la gare de la Madeleine ainsi que sur la commune de Marcq-en-Barœul avec le projet de requalification de la Briqueterie.

Le secteur est traversé à l'Est par les lignes de tramway R et T permettant de rejoindre rapidement les centres-villes de Tourcoing, Roubaix et Lille. A l'Ouest, le passage du nouveau tramway se ferait potentiellement au niveau de la rue Carnot.

OBJECTIFS

- Accompagner l'ensemble des projets de développement sur les communes de Marcq-en-Barœul, La Madeleine, Saint-André-Lez-Lille et Marquette-Lez-Lille et assurer leur desserte
- Permettre une liaison performante entre la future ligne de tramway à Saint-André-Lez-Lille et les lignes de tramway actuelles



LE TRACÉ DE RÉFÉRENCE

Depuis le rond-point de la Pilaterie, l'itinéraire traverse la N356 puis suit le boulevard Clémenceau. Il emprunte ensuite la rue Nationale vers le Sud avant d'utiliser la rue Gustave Scrive. Au moyen d'un nouvel ouvrage, il traverse la Deûle pour rejoindre le projet Quai 22 et la rue Carnot.

La mise en place d'une ligne de transport structurante sur le boulevard Clémenceau et la rue Scrive est l'occasion d'accroître la requalification urbaine déjà en cours sur ce secteur. Cette nouvelle ligne offrirait des fréquences plus élevées que la Corolle 3 actuelle.

Ce tracé permet également d'assurer une desserte performante de l'ensemble des projets urbains en développement. À l'Ouest, une insertion du BHNS au sein du projet urbain d'envergure quai 22 est possible. Son franchissement au-dessus de la Deûle permet une liaison de qualité avec la ligne de tramway.

Néanmoins, l'aménagement actuel du boulevard Clémenceau ne permet pas de garantir une traversée optimisée de Marcq-en-Barœul par le BHNS. Il sera donc nécessaire d'aménager des sites propres ou de trouver des solutions innovantes pour garantir la performance du BHNS, en particulier au niveau des remontées de files des carrefours.



Entre la station Pilaterie (non incluse) et le terminus à Saint-André-Lez-Lille :

4,7 km

8 stations

Potentiel de desserte à **moins de 400 m** des stations en 2035 (en 2018) :

19 000 habitants (17 500)

9 500 emplois (9 000)

14 minutes de trajet

➤ **Connexions avec les lignes de tramway T et R au niveau des grands Boulevards et avec lignes TER à la gare de La Madeleine**

➤ **Potentielle correspondance avec la future ligne de tram à Saint-André-Lez-Lille**



CALENDRIER ET COÛTS DES PROJETS

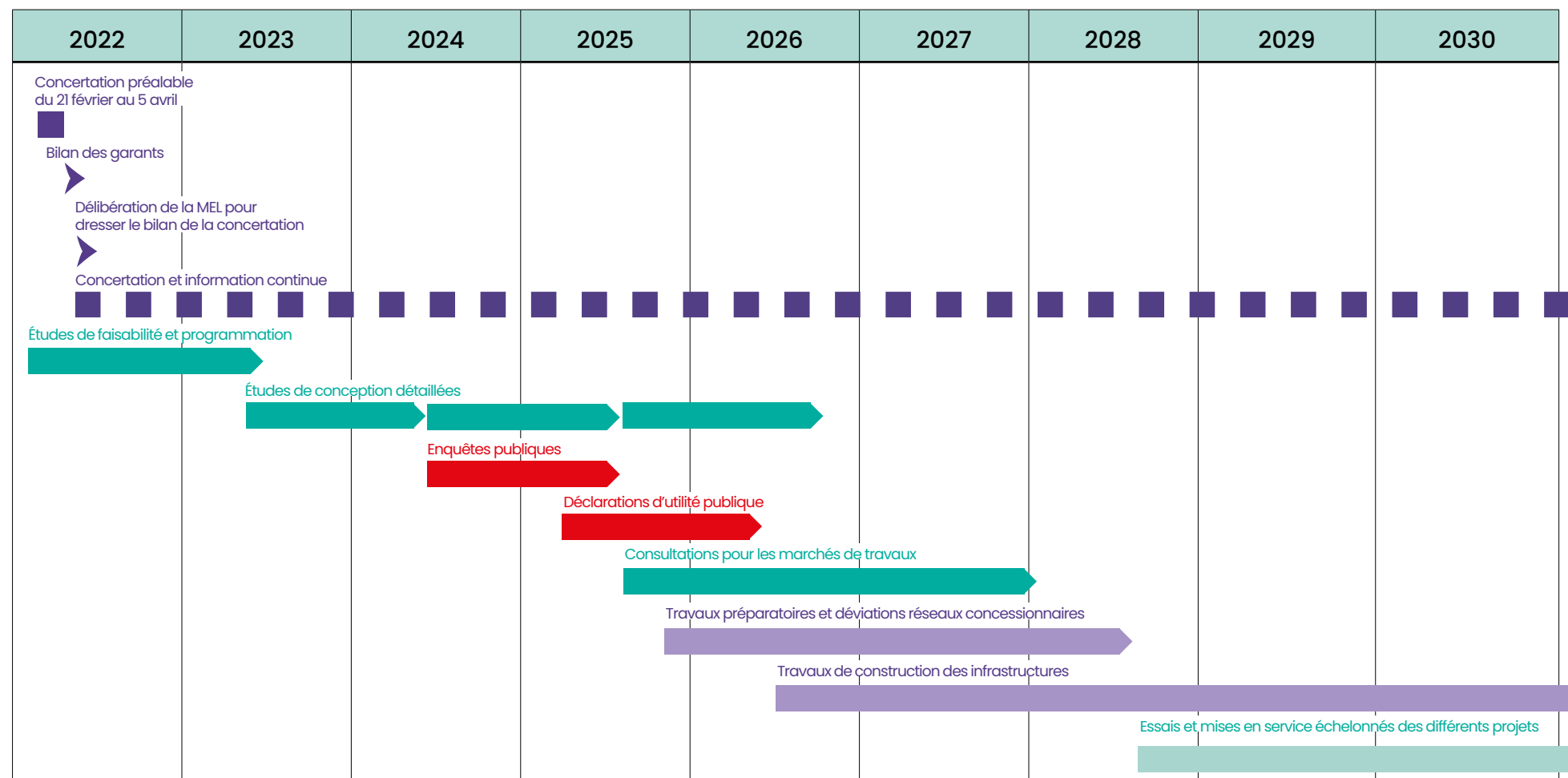


Le calendrier

Les éléments recueillis lors de la concertation permettront la poursuite des études et la désignation des maîtres d'œuvre à partir de mi-2023. Le maître d'œuvre retenu pour chaque projet réalisera les études techniques de conception détaillées puis pilotera les consultations et le suivi des entreprises de travaux.

Les enquêtes publiques, envisagées à partir de 2024, présenteront les impacts précis de la création de chaque nouvelle ligne et permettront l'expression de tous sur un projet détaillé.

Les essais et mises en service progressives des lignes s'échelonneront à partir de mi-2028.



Le budget et le financement

Les budgets estimatifs de ces projets sont présentés ci-dessous :

En millions d'€ HT (conditions économiques avril 2021)	Tramway Pôle Roubaix Tourcoing	Tramway Pôle Lille et sa couronne	BHNS Lille - Villeneuve d'Ascq	BHNS Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Barœul
Etudes / Infrastructures/ Systèmes	474	698	74	48
Matériel roulant	86	152	11	7
Total	560	850	85	55

Ces coûts sont calculés sur la base des tracés de référence, avec un principe de traitement « de façade à façade », hors projets d'accompagnement. Ils sont sujets à évolution puisqu'ils dépendent, notamment, de l'itinéraire qui sera retenu, des choix techniques, des choix d'exploitation, de l'ampleur du réaménagement des espaces publics...

La suite des études permettra d'affiner ces estimations.

L'essentiel des financements du projet sera porté par la MEL.

Le reste des financements sera recherché auprès d'autres partenaires que sont l'Europe, l'Etat, la Région et le Département.

Il faut noter que les projets ont déjà obtenu, à ce stade, une contribution de l'Etat à travers du 4^{ème} appel à projets des transports collectifs en site propre.

Tramway Pôle Roubaix Tourcoing	Tramway Pôle Lille et sa couronne	BHNS Lille - Villeneuve d'Ascq	BHNS Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Barœul
40,00M€	40,00M€	12,58M€	9,98M€



Participez à la concertation
<https://participation.lillemetropole.fr/>

