

Rapport intermédiaire n°3 de la concertation continue

Projet de Ligne de
Tramways « Lille et sa
couronne »

Du 7 Juillet 2024 au 9 juillet 2025

Christophe BACHOLLE

Date de remise du rapport, le 31 juillet 2025



Table des matières

.....	4
Préambule	4
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP	4
La mission du garant	5
Fiche d'identité du projet.....	5
Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable.....	9
Évolutions des projets durant les deux premières années de la concertation continue (juillet 2022-juillet 2024).....	13
Réalisation et présentation d'études spécifiques	13
Orientations relatives au tracé de la ligne « Lille et sa couronne » fixées par délibération du conseil communautaire le 16 décembre 2022	13
Évolutions des projets durant la troisième année de la concertation continue.....	14
Que s'est-il passé cette troisième année en matière de participation ?.....	14
Avis du garant sur le déroulement de la concertation	14
Les arguments exprimés	15
Concernant le terminus de Wambrechies	15
Concernant l'ancienne ligne TER Lille Commines	16
Concernant la non-desserte du centre-ville de Lille par le tramway	17
Concernant l'intégration du tramway sur la commune de Lambersart.....	17
Concernant la préservation des sites historiques	17
La suite de la concertation continue	18
Préconisation du garant sur la suite de la concertation continue.....	18
Liste des annexes.....	20

Remarque préliminaire

Le présent rapport intermédiaire de concertation continue ne concerne que le projet de tramways « Lille et sa couronne », mais pas le projet de tramways « Roubaix Tourcoing » contrairement aux précédents rapports intermédiaires et au bilan de la concertation préalable relative aux projets des deux lignes de tramways. Cela tient au fait que la concertation relative au projet de tramways « Roubaix Tourcoing » se termine à l'automne prochain avec le début de l'enquête publique de DUP (Déclaration d'Utilité Publique) et fera donc l'objet d'un rapport final à cette échéance.

Préambule

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

Le présent document est le rapport intermédiaire n°3 du garant concernant le projet de tramway « Lille et sa couronne », couvrant la période du 7 juillet 2024 au 9 juillet 2025. Il rend compte en toute neutralité et transparence de la concertation et des arguments échangés durant l'année passée et il indique les préconisations du garant pour la suite de la concertation continue.

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

- 25 juin 2021 : la CNDP est saisie par la Métropole Européenne de Lille (MEL)
- Du 21 février 2022 au 5 avril 2022 : concertation préalable menée sous l'égide de Jean Claude Ruyschaert et Christophe Bacholle, garants
- 5 mai 2022 : publication du bilan de la concertation préalable par les garants
- 24 juin 2022 : publication de la décision de la MEL de poursuivre les deux projets de lignes de tramways « Lille et sa couronne » et « Roubaix-Tourcoing »
- 7 juillet 2022 : début de la concertation continue, sous l'égide de Christophe Bacholle, garant.
- 16 décembre 2022 : délibérations du Conseil métropolitain confirmant la poursuite des projets
- 20 juillet 2023 : publication du rapport intermédiaire n°1 de la concertation continue
- 23 juillet 2024 : publication du rapport intermédiaire n°2 de la concertation continue
- 31 juillet 2025 : publication du rapport intermédiaire n°3 de la concertation continue pour la seule ligne « Lille et sa couronne »

La mission du garant

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

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

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

- Les recommandations des garants et les engagements du maître d'ouvrage issus de la concertation préalable soient bien pris en compte ;
- Les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies et à ce que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;
- Les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fassent l'objet d'échanges.

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

Fiche d'identité du projet

Maitre d'ouvrage :

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

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

Elle travaille en concertation avec les communes concernées par le projet de tramways et son tracé. Celles-ci participent au pilotage et à la définition du projet, elles sont compétentes en matière d'urbanisme, d'aménagement et de règlement de la voirie (stationnement, espaces verts etc.).

Contexte du projet :

Le projet a été soumis à concertation préalable en février-mars 2022 conjointement avec la ligne desservant le pôle métropolitain Roubaix Tourcoing sous l'égide de la CNDP. Il porte sur la création d'une nouvelle ligne de tramway desservant le pôle métropolitain de Lille et de sa couronne.

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

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

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

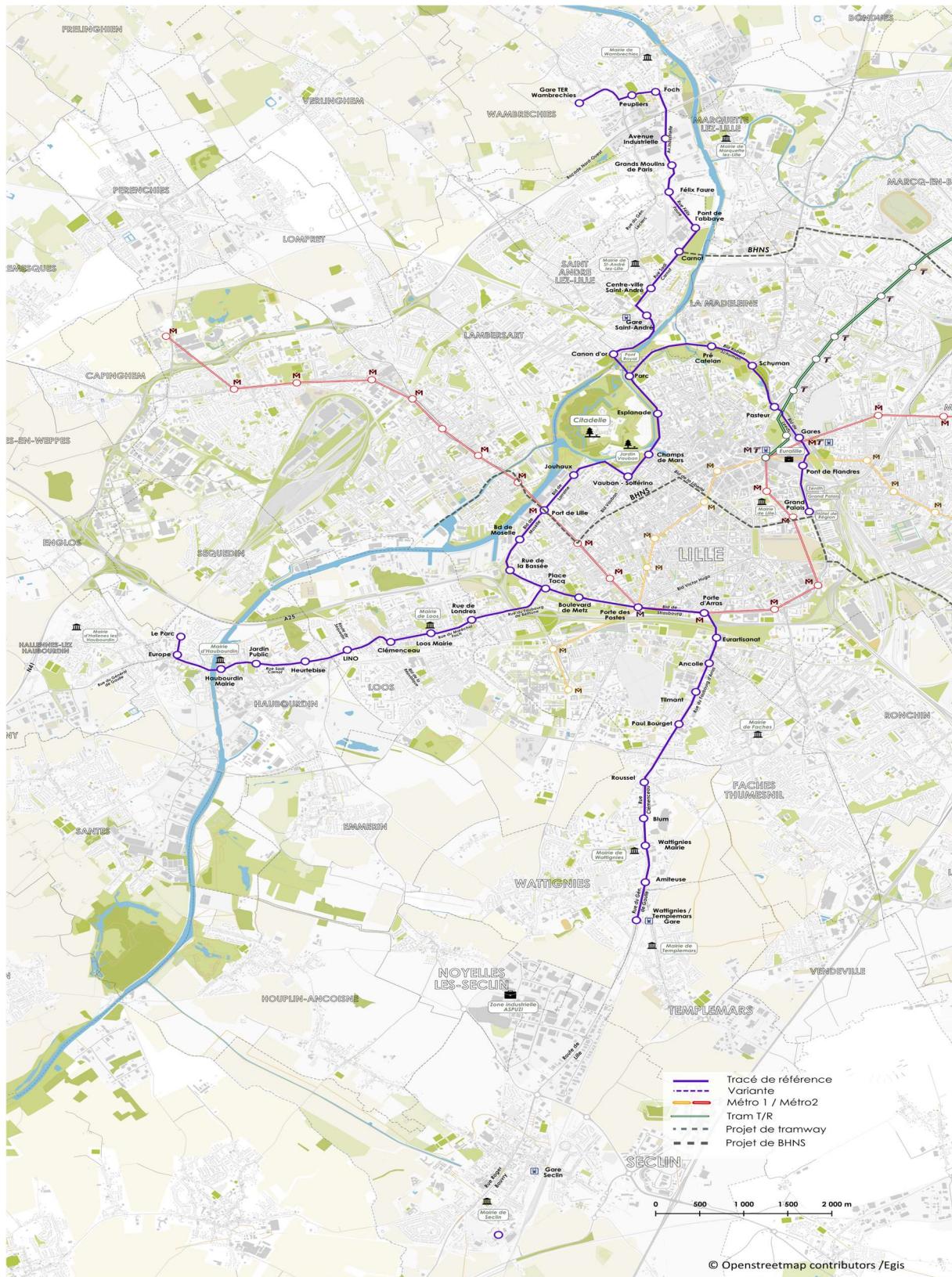
Selon le maître d'ouvrage, l'élaboration du SDIT a fait l'objet d'une concertation par voie électronique ayant recueilli 859 contributions, d'une réunion publique le 13 mai 2019 et d'une consultation des acteurs institutionnels. Le tracé de ces nouvelles infrastructures a ensuite été arrêté en concertation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

Le SDIT comporte 2 volets :

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

A noter par ailleurs que l'État, le Conseil Régional, la Métropole et SNCF Réseau ont lancé le Schéma Express Régional Métropolitain (SERM) de desserte ferroviaire et ont missionné la Société des Grands Projets (SGP) pour sa coordination. La SGP a organisé une phase de participation du public qui a eu lieu dans la région Hauts de France du 19 septembre au 30 octobre 2024 afin de « compléter le diagnostic des mobilités du point de vue des usagers et faire émerger des solutions complémentaires pour favoriser l'usage du train au quotidien ».

Localisation du projet :



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

Objectifs du projet selon le MO :

Les objectifs du projet consistent à faire face aux besoins de transport liés au développement de la Métropole en proposant de nouvelles liaisons dans les zones denses et un réseau maillé, afin de :

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

Caractéristiques principales :

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

- Un axe nord, modifié en juillet 2025 pour des raisons techniques et financières, sur un linéaire de 5 km et desservant 9 stations de Wambrechies à Saint André lez Lille ;
- Un axe ouest sur un linéaire de 4,8 km desservant 9 stations d'Haubourdin à la place Tacq à Lille ;
- Un axe sud, modifié suite à la concertation préalable, de 5 km de Wattignies à la porte des Postes ;
- Enfin le secteur Lille Centre et Gares d'un linéaire de 9,2 km desservant 17 stations.

La fréquence prévue en heure de pointe est de 6 minutes

Coût :

Le projet de tramway du pole Lille et sa couronne est estimé à 850 millions d'euros (valeur 2021).

Calendrier prévisionnel :

Fin 2025 : Validation des derniers choix techniques par délibérations du conseil communautaire de la MEL ;

2026 : Approfondissement des études de conception détaillée et établissement de l'Avant-Projet. Organisation d'ateliers avec le public visant à débattre des différents choix d'insertion de la ligne dans le tissu urbain ;

2027 : Enquêtes publiques pour la Déclaration d'Utilité Publique, puis pour l'Autorisation Environnementale ;

2028 : Démarrage des travaux d'infrastructures ;

2035 : Horizon de mise en service de l'ensemble des lignes de tramways et de BHNS

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

A l'issue de la concertation préalable la MEL a publié un document tirant les enseignements de cette concertation. Dans ce document, la MEL a présenté les contributions du public, les points de consensus et les points de controverses en sériant les sujets selon qu'ils relevaient de chacun des secteurs géographiques des deux lignes ou qu'ils relevaient d'une approche transversale concernant l'ensemble des deux projets, à savoir :

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

La MEL y a répondu en s'engageant sur certains points, en optant pour certaines variantes proposées lors de la concertation préalable, et par la réalisation d'études spécifiques.

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

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

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

<p>5. Il est demandé au Maître d’Ouvrage de préciser par une étude, l’impact sur la fréquentation du tramway et sur la population desservie d’un terminus à Lille Europe plutôt qu’à Lille Flandres.</p>	<p>Sur le secteur Lille Gares, la Métropole Européenne de Lille privilégie le tracé de référence par la gare Lille Europe dans la poursuite des études et l’objectif au regard d’études complémentaires sur le pôle gares notamment de fréquentation</p>	<p>Fin 2022</p>	<p>Réalisée</p>
<p>6. Il est demandé à la ville de Lille de préciser les projets d’aménagement, prévus le long de la Deûle, leur nature, leurs impacts en termes d’emplois et de population.</p>	<p>Sur le secteur Lille Centre, la Métropole Européenne de Lille privilégie le tracé de référence sur la façade Ouest de la ville de Lille en le justifiant par une étude multicritère (tracé Vauban/Lorraine/Moselle ou Vauban/Isly) comprenant un recensement des projets d’aménagement</p>	<p>Fin 2022</p>	<p>Réalisée</p>
<p>7. Il est demandé à la MEL de diligenter une étude comparative multi critères entre le tracé de référence entre la place Tacq et la Citadelle et une variante empruntant le boulevard Vauban.</p>	<p>Sur le secteur Lille Centre, la Métropole Européenne de Lille mène une analyse multicritère des alternatives présentées et argumentées lors de la concertation et des conditions de desserte, au regard de l’ensemble des modes de déplacement et en complément des projets de tramway et de BHNS concertés</p>	<p>Fin 2022</p>	<p>Réalisée</p>
<p>8. Il est demandé à la MEL de conduire à minima une étude de faisabilité ou d’opportunité des alternatives présentées et argumentées pour desservir le centre-ville de Lille et de préciser comment elle envisage d’assurer la couverture des zones blanches coté est.</p>	<p>Sur le secteur Lille Centre, la Métropole Européenne de Lille mène une analyse multicritère des alternatives présentées et argumentées lors de la concertation et des conditions de desserte, au regard de l’ensemble des modes de déplacement et en complément des projets de tramway et de BHNS concertés</p>	<p>Fin 2022</p>	<p>Réalisée</p>

<p>Recommandations des garants portant sur les modalités d’association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s</p>	<p>Réponse du Maître d’ouvrage : Métropole Européenne de Lille, le 28/06/2022</p>		
<p>1. Il est demandé au maître d’ouvrage de rendre compte lors d’une réunion publique des enseignements qu’il a tiré de la concertation et d’y justifier ses choix quant aux tracés retenus ou aux études complémentaires qu’il entend mener avant de prendre une décision.</p>	<p>Une réunion publique de restitution du bilan de la concertation est organisée par la Métropole Européenne de Lille en juillet 2022.</p>	<p>Juillet 2022</p>	<p>Réalisée</p>

<i>2. Il est demandé au maître d'ouvrage de constituer pour chaque ligne de tramway une instance pérenne de concertation réunie à minima à chaque étape du projet.</i>	En complément du comité des partenaires de la mobilité et du comité de ligne existant et associant les communes, la Métropole Européenne de Lille met en place d'une instance élargie aux partenaires représentatifs du territoire	Ne sera pas réalisée	
<i>3. Il est demandé aux maires concernés et à la MEL d'engager une concertation locale avec les riverains pour chaque site contraint par les conditions d'insertion du tramway.</i>	La Métropole Européenne de Lille poursuit les réunions publiques pour informer de l'avancée du projet et met en place, en concertation avec les communes, une concertation locale sur les secteurs contraints par les conditions d'insertion du tramway	Juin 2022	En cours

Évolutions des projets durant les deux premières années de la concertation continue (juillet 2022-juillet 2024)

Réalisation et présentation d'études spécifiques

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

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

L'ensemble de ces études ont ensuite été présentées le 24 novembre 2022 lors d'une réunion publique en visio-conférence conjointement aux études relatives à la ligne « Roubaix Tourcoing ».

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

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

- Sur le secteur Sud : Retenir un tracé en terminus à Wattignies (ce qui signifie la suppression du tronçon Wattignies-Seclin) ;
- Sur le secteur Lille Gares : Retenir un tracé par la gare Lille Europe puis vers le secteur Grand Palais (ce qui signifie de maintenir le contournement du centre de Lille sans rentrer dans la ville et sans desservir la gare de Lille Flandres) ;
- Sur le secteur de Lille Centre : Retenir le tracé sur la façade Ouest de la ville de Lille par les boulevards Vauban, de Lorraine et de la Moselle.

Parallèlement le projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) se poursuit. Ce projet est en synergie avec les projets de tramways et de BHNS de façon à établir un réseau de transport en commun cohérent à l'échelle de la métropole mais aussi à l'échelle régionale. Il a fait l'objet le 20 octobre 2023 d'une délibération du conseil métropolitain établissant une convention relative au financement des missions permettant le déploiement de la gouvernance du projet, la mise en œuvre de la participation du public et la conduite des études nécessaires à la consolidation du projet, qui sont confiées à la Société des Grands Projets (SGP). Il a fait l'objet d'une action de participation du public du 19 septembre au 30 octobre 2024 dont le bilan a été publié le 3 mars 2025 sur le site Internet dédié à ce projet (<https://serm-hauts-de-france.eu>).

Évolutions des projets durant la troisième année de la concertation continue

Le projet a fait l'objet d'une modification : Il s'agit du choix final d'implantation du terminus sur la branche nord de la ligne de tramway à Wambrechies. Cette modification a fait l'objet d'une réunion publique le 9 juillet 2025 (voir chapitres suivants).

Par ailleurs, la MEL a regroupé ses projets de ligne de tramways et de BHNS sous le nom de marque :« Extramobile ».

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

Cette troisième année a fait l'objet d'une réunion publique le 9 juillet 2025 à Wambrechies pour présenter l'évolution du projet sur cette commune. Il s'agissait du choix final d'implantation du terminus nord de la ligne, au croisement des rues Foch et Obert au lieu du site initialement prévu à l'ancienne gare de Wambrechies. La branche nord du projet de ligne de tramway est ainsi « raccourcie » d'environ 1 km.

Deux rencontres de proximité ont également été organisées les 11 et 26 septembre 2024 dans le cadre de la foire aux manèges à Lille et de la journée de la Forme à l'Université Catholique de Lille.

L'ensemble de ces rencontres a fait l'objet de comptes rendus qui ont été publiés sur le site Internet de la concertation.

En septembre 2024, la MEL a mis en place une exposition « la MEL fait bouger les lignes » à la Maison des Mobilités à Lille (présentation des grands projets mobilité, tramways et BHNS). En 2025 cette exposition a été proposée à toutes les communes traversées par ces lignes. Elle a été présentée à Lambersart du 1^{er} au 30 mai et à Marcq-en-Barœul du 20 mai au 7 juin. Elle est prévue à La Madeleine du 20 Août au 20 septembre, à Lezennes et à Hem dans le prochain mois.

Par ailleurs, le site Internet participatif est resté ouvert durant toute la période, 11637 connexions de visiteurs uniques y ont été comptabilisés et 14 questions ou contributions y ont été déposées entre le 7 juillet 2024 et le 9 juillet 2025.

Avis du garant sur le déroulement de la concertation

Le faible nombre d'évènements publics mis en place cette année s'explique par le fait que les équipes de la MEL se sont concentrées sur la ligne Roubaix Tourcoing dont le projet de DUP a avancé plus rapidement et sera soumis à Enquête publique à l'automne 2025.

La seule évolution du projet a concerné la modification de la localisation du terminus de la branche nord à Wambrechies et a fait l'objet d'une réunion publique.

Cette localisation du terminus avait fait l'objet de débats assez vifs durant la réunion publique de décembre 2022 et il était donc particulièrement utile de présenter cette modification dans le cadre

d'une réunion publique dédiée. Cette réunion a connu une forte participation en ayant rassemblé environ 200 personnes. Tous les sujets ont pu y être abordés et la MEL a été en capacité de répondre à toutes les questions.

Par ailleurs, la MEL a poursuivi la concertation avec le public à travers deux rencontres de proximité en septembre 2024 dans la continuité des nombreuses rencontres du premier semestre 2024. Comme précédemment, ces rencontres ont montré que le projet restait insuffisamment connu et que le public s'est insuffisamment approprié la démarche de concertation. Elles ont néanmoins permis de nombreux échanges avec le public et de balayer un grand nombre de thématiques : localisation des parking relais, évolution de la place du vélo en lien avec le projet de tramway, alimentation électrique du tramway. Le public a pu exprimer ses regrets sur certains points comme l'absence de desserte de Lille Flandres, de Seclin ou de l'aéroport de Lesquin.

Ces rencontres ont également été l'occasion pour le public d'exprimer ses demandes, remarques ou doléances sur le fonctionnement actuel de transports en commun : demande de la date de mise en service du doublement des rames de métro, sur le mode dégradé du métro à l'été 2024, etc.

En ce qui concerne le fonctionnement du site participatif sur Internet durant cette troisième année de concertation continue, 14 contributions ont été déposées sur la page dédiée à la ligne de Lille et sa couronne.

Sur l'onglet dédié aux contributions du public appelé « Je donne mon avis », les contributions sont limitées à 500 caractères, il n'est pas possible d'y joindre un document.

Pour déposer un document il faut utiliser l'adresse mail dédiée « participationcitoyenne@lillemetropole.fr ». Mais dans ce cas les documents joints ne sont pas accessibles au public et ne sont donc pas versés au débat.

Ce site Internet participatif est relativement peu actif au regard de l'importance des projets et de l'importance de la population concernée. Ceci peut s'expliquer pour partie par le fait que l'actualité du projet n'a pas été très importante cette année.

Le délai de réponse à chacune des contributions s'est dégradé cette année par rapport à l'année précédente. A la mi-juillet 2025, il est supérieur à 4 mois. Un tel délai pourrait être de nature à décourager la participation, et à alimenter une forme de ressentiment vis à vis du maître d'ouvrage d'une part et de la procédure de concertation d'autre part.

Les arguments exprimés

Concernant le terminus de Wambrechies

La localisation de ce terminus avait fait l'objet de nombreuses controverses depuis la concertation préalable en 2022. La MEL a pu finaliser ses études sur ce point cette année et revenir devant le public avec de nouvelles propositions.

Le terminus est donc positionné à l'intersection entre les rues Foch et Obert au lieu de l'ancienne gare de Wambrechies, la ligne de tramway en est donc raccourcie d'environ 1km.

Les arguments de la MEL pour justifier cette nouvelle localisation sont les difficultés techniques pour l'insertion de la ligne sur l'itinéraire de ce tronçon (nombreux impacts fonciers, virages serrés, mise en sens unique d'un tronçon de l'avenue Foch, suppression d'un grand nombre de places de stationnement) et les surcoûts financiers qu'elle génère. Selon la MEL, l'ensemble de ces impacts ne justifiait pas ce tronçon au regard de la modestie des gains de desserte qu'il permettait.

Cette nouvelle localisation a suscité de nouvelles inquiétudes exprimées durant cette réunion : Crainte d'un nouvel afflux de véhicules cherchant à stationner près du terminus alors que le quartier est déjà saturé de véhicules en stationnement, crainte du bruit engendré par le tramway, crainte des nuisances sonores liées aux travaux ayant suscité une nouvelle remise en cause :

« La nuisance sonore et les problématiques de stationnement sont importantes. Même visuellement. Le bus étant bien desservi, pourquoi pas mettre le terminus bien avant le croisement de la rue Obert et Foch. » contribution sur le site Internet

A ces inquiétudes, la MEL a répondu en indiquant que le terminus de la ligne n'est pas nécessairement le lieu d'afflux d'usagers le plus important ni le meilleur emplacement pour les parkings relais, ceux-ci pouvant être localisés en plusieurs points de la ligne. Elle précise que les études se poursuivent pour déterminer les meilleures solutions pour le stationnement à chacune des stations et organiser le maillage des bus en fonction du tramway.

En ce qui concerne le bruit, la MEL rappelle qu'un tramway peut remplacer jusqu'à 150 voitures individuelles alors qu'il fait le bruit de 3 voitures et qu'un tramway est moins bruyant qu'un camion. Elle précise qu'à proximité des habitations, des systèmes de dalles flottantes seront mises en place pour isoler les vibrations générées par la circulation des tramways.

En ce qui concerne le bruit durant le chantier, la MEL indique que les nuisances sonores sont comparables à celles de travaux de voirie classiques, mais que ces travaux seront plus longs. Elle indique que des dispositions particulières seront prises pour ces périodes en réduisant au maximum le bruit à la source et en agissant sur les horaires.

Enfin des regrets ont été exprimés par des habitants de Wambrechies qui ne seront pas ou mal desservis par le tramway. La ville de Wambrechies confirme qu'il existe un déséquilibre entre les différents quartiers et notamment entre les deux rives de la Deûle. Elle indique qu'une demande de modification du maillage des bus a été portée auprès de la MEL. De son côté, là MEL rappelle que la majorité des rabattements vers le tramway se fait en modes actifs (à pied et à vélo).

Concernant l'ancienne ligne TER Lille Commines

La controverse sur l'absence de desserte de Commines et la non reprise de l'emprise foncière de cette ancienne ligne pour y faire passer le tramway ont à nouveau été évoquées.

La suppression de cette ligne TER en 2019 avait suscité une forte contestation à l'époque et il en reste un fort ressentiment chez les habitants de ce secteur. Ils critiquent le fait que l'emprise de l'ancienne voie ferrée ne soit pas reprise dans le tracé du tramway afin de desservir les communes de Commines et Quesnoy sur Deûle. De plus ils craignent que cette emprise foncière soit vendue et que la perspective de son éventuelle réhabilitation soit ainsi définitivement condamnée.

En réponse, la MEL rappelle qu'un maillage de réseau de bus doit se mettre en place à l'horizon de la mise en service du tramway pour y connecter les communes au nord de Wambrechies comme Commines et Quesnoy sur Deûle. Elle précise qu'une ligne de bus express entre Commines et la gare de Lille Flandres avec 2 arrêts au Quesnoy sur Deûle et à Saint André sera mis en place en septembre 2026. Cette ligne permettra un gain de temps de 10 à 15 minutes par rapport au trajet de bus actuel.

Il est à noter que cette controverse a également émergé durant la phase de participation du public organisé pour le projet de SERM Haut de France en octobre 2024.

Concernant la non-desserte du centre-ville de Lille par le tramway

Cette question qui a fait l'objet de nombreux débat durant la concertation préalable et durant la première année de la concertation continue est toujours présente, mais de façon plus diffuse à travers les contributions sur le site Internet de la concertation.

Comme les années précédentes, la MEL renvoie aux études qui ont été réalisées à la demande des garants à l'issue de la concertation préalable justifiant son tracé par rapport aux tracés alternatifs proposés par les contributeurs.

Concernant l'intégration du tramway sur la commune de Lambersart

Des contributions sur le site Internet de la participation ont été déposées par l'association « Préservons Lambersart » demandant des précisions sur le tracé exact retenu pour la ligne et s'inquiétant d'éventuels impacts sur le Parc écologique du Pont Royal.

« La MEL va-t-elle oser construire la station de tram de Lambersart sur l'espace vert du parc écologique du Pont Royal ? »

A ces questions et inquiétudes, la MEL répond en apportant les précisions demandées sur le tracé et en précisant que le projet de tramway respectera le plan-guide du projet d'aménagement « D'Euralille à la Deûle » qui a fait l'objet d'une concertation de la part de la MEL fin 2023-début 2024. Ce projet d'aménagement prévoit une réduction des emprises routières au niveau du Pont Royal et d'augmenter les emprises végétalisées.

Elle précise que la station de tramway « Canon d'or » sur Lambersart n'est pas encore localisée précisément et pourra se situer dans le parc du Canon d'Or. Dans ce cas et comme il se doit, la limitation des impacts écologiques des aménagements sera recherchée notamment dans le cadre d'une démarche « éviter, réduire, compenser ».

Concernant la préservation des sites historiques

Un contributeur sur le site Internet propose que l'alimentation électrique des tramways soit réalisée par le sol aux abords de monuments historiques pour ne pas « les encombrer visuellement ».

A cette question, la MEL répond que le choix de l'alimentation par le sol a été écarté car il ne répond pas à l'objectif d'homogénéité du réseau de la métropole, lui-même justifié par la maintenance du réseau en termes de maintenance et d'exploitation. De plus ce système

présente des surcousts importants. Elle précise que l'intégration urbaine et paysagère du tramway sera mise en œuvre avec attention dans le respect du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) du Secteur Protégé Remarquable (SPR) de Lille, et en collaboration avec l'Architecte des Bâtiments de France.

La suite de la concertation continue

Les études de maîtrise d'œuvre étant suffisamment avancées, la MEL prévoit d'organiser en 2025-2026 des ateliers de présentation des différentes alternatives d'insertion du tramway dans le tissu urbain et des différentes configurations offertes par les rues empruntées par le tracé, dans le but de recueillir l'avis du public.

Préconisation du garant sur la suite de la concertation continue

Les rencontres de proximité telles que celles organisées en septembre 2024 et les années précédentes ont montré leur intérêt pour l'information du public.

La réunion publique de Wambrechies a également montré son intérêt pour l'information et la participation du public sur le sujet controversé de la localisation du terminus nord de la ligne.

Le site Internet de la concertation permet d'accéder à l'ensemble des comptes-rendus et des présentations des réunions publiques et des ateliers participatifs. Les délais de réponses aux questions méritent d'être raccourcis : les contributions déposées en mars 2025 n'ont reçu une réponse que le 28 juillet 2025. De plus, les contributions sur le site Internet sont limitées à 500 caractères et il n'est possible de déposer des documents plus longs qu'à travers l'adresse mail dédiée à la participation, ces éventuels documents déposés par les contributeurs ne sont alors pas consultables par le public et ne sont donc pas versés au débat.

Pour les années à venir, il serait donc nécessaire :

- De poursuivre les rencontres de proximité dans le cadre des différents évènements régulièrement organisés sur le territoire de la MEL afin d'informer le public de l'existence du projet de tramway et de la concertation ;
- D'organiser des réunions publiques autant que de besoin sur les secteurs ou les sujets de controverses qui pourrait apparaître ou réapparaître ;
- De raccourcir les délais de réponse aux questions ou contributions déposées sur le site ;
- De faire en sorte qu'il soit possible de déposer des pièces jointes aux contributions formulées sur la page « Je donne mon avis » du site Internet de la concertation comme c'était le cas durant la concertation préalable.

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

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

Cette instance élargie ne sera pas mise en place par la MEL. La concertation avec les partenaires représentatifs du territoire est réalisée thématique par thématique auprès des partenaires concernés par chacune de ces thématiques.

Liste des annexes

Annexe n°1 : Lettre de mission du garant

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

ANNEXE n°1 : Lettre de mission du Garant

La présidente

Paris, le 07.07.2022

Monsieur,

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

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

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

Cadre légal de la concertation continue

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

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

Objectifs de la concertation continue

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

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

Enjeux généraux de la concertation continue

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

- clarifier pour les publics les grandes étapes et le calendrier d'élaboration des projets ;
- veiller à ce qu'il soit associé et informé des décisions majeures ;
- s'assurer de la mise à disposition du public des études au fur et à mesure de leur

- réalisation ;
- éviter que la concertation continue soit réservée aux parties prenantes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3 – Bilans de la concertation continue

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

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

Ce rapport final comporte :

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

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

Chantal JOUANNO

la commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – France – T. +33 1 40 81 12 63 – chantal.jouanno@debatpublic.fr
debatpublic.fr

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

SÉANCE DU 6 JUILLET 2022

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

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

La Commission nationale du débat public,

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

après en avoir délibéré,

constate que :

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

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

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

- la recommandation relative à l'étude du tracé alternatif de la ligne entre la place Tacq et la Citadelle Vauban, qui préconisait de conduire préalablement au choix du tracé une étude multi-critères comparative entre le tracé de référence et une variante proposée par des contributeurs.
- des justifications de la décision prise concernant la gare Lille Flandres, notamment sur la fréquentation attendue, la population desservie et les possibilités d'insertion dans le tissu urbain existant, qui n'ont pas été présentées.

recommande que :

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

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

La Présidente

Chantal JOUANNO