

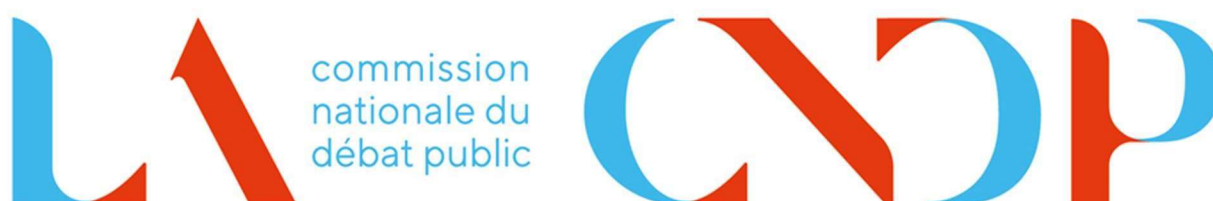
Rapport intermédiaire n°4 de la concertation continue

Projet de Ligne de
Tramways « Lille et sa
couronne »

Du 10 Juillet 2025 au 31 juillet 2026

Christophe BACHOLLE,
Garant désigné par la CNDP

Date de remise du rapport : le 18 septembre 2026



SOMMAIRE

Préambule.....	4
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP	4
La mission du garant	4
Fiche d'identité du projet	5
Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable.....	9
Évolutions du projet durant les trois premières années de la concertation continue (juillet 2022-juillet 2025)	12
Réalisation et présentation d'études spécifiques	12
Orientations relatives au tracé de la ligne « Lille et sa couronne » fixées par délibération du conseil communautaire le 16 décembre 2022	12
Évolutions des projets durant la quatrième année de la concertation continue	13
Que s'est-il passé cette quatrième année en matière de participation ?	13
Ateliers Thématiques	13
Site Internet de la participation-	14
Pétition	14
Les arguments exprimés.....	14
Concernant le terminus de Wambrechies	14
Concernant le secteur lillois	15
Concernant l'intégration du tramway sur la commune de Lambersart	15
Concernant la rue Sadi Carnot à Saint André lez Lille	16
Concernant la branche Sud à Wattignies et Seclin	18
Avis du garant sur le déroulement de la concertation	19
La suite de la concertation continue.....	20
Préconisations du garant sur la suite de la concertation continue	20
Liste des annexes	21

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.

La concertation continue relative à la ligne de Tramways « Roubaix Tourcoing » s'est poursuivie jusqu'à l'enquête publique qui s'est tenue du 19 novembre 2025 au 14 janvier 2026. Le Bilan final de cette concertation continue a donc été publié le 21 octobre 2025.

Pendant ce temps la concertation continue relative à la ligne de Tramway « Lille et sa couronne » se poursuit et se poursuivra jusqu'à l'enquête publique relative à cette ligne.

Le présent document est le rapport intermédiaire n°4 du garant concernant le projet de tramway « Lille et sa couronne », couvrant la période du 10 juillet 2025 au 9 juillet 2026. 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 Ruysschaert 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 »
- 21 octobre 2025 : publication du rapport final de la concertation continue pour la seule ligne « Roubaix Tourcoing »
- 18 septembre 2026 : publication du rapport intermédiaire n°4 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 fait l'objet d'un programme de modernisation (doublement de la capacité des rames de métro en cours depuis février 2026, modernisation du tramway actuel, optimisation des lignes de bus actuelles prévue à partir de septembre 2026).

Selon le maître d'ouvrage, l'élaboration du SDIT a fait l'objet en 2019 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, les deux lignes de tramways et les deux lignes de BHNS, 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

Par ailleurs, 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 ».

Ce projet de SERM se poursuit et un cofinancement des études d'approfondissement a été voté par la ME et la région Hauts de France pour des études d'approfondissement confiées à la SGP d'une part et à SNCF réseau et SNCF Gares et Connexions d'autre part, l'Etat apportant également sa contribution financière à ces études.

Les élections municipales de mars 2026 ont eu pour effet un changement d'équipes municipales sur certaines communes de la MEL. Il reste à voir si ces nouvelles équipes municipales restent en accord avec les tracés actés précédemment.

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 pôle 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 d'un tramway toutes les 6 minutes

Coût

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

Calendrier prévisionnel

Fin 2026 et 2027: Finalisation des études de conception détaillée et établissement des dossiers de demandes de déclaration d'utilité publique (DUP) et d'autorisation environnementale.

Début 2028 : Enquêtes publiques pour la Déclaration d'Utilité Publique et pour l'Autorisation Environnementale ;

Fin 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 et de la publication du bilan des garants de la concertation, la MEL a publié un document tirant les enseignements de cette concertation. Dans ce document, la MEL a présenté les contributions du public, les demandes de précisions des garants, 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 par la MEL dans sa décision à l'issue de la concertation préalable.

Réponses apportées par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à l'issue de la concertation préalable			
Demande de précisions du 5/05/2022	Réponse du Maître d'ouvrage : Métropole Européenne de Lille, le 28/06/2022	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Etat d'avancement Juillet 2026
1. Préciser la localisation la faisabilité et les conditions de desserte des parkings relais liés à un choix de terminus de ligne	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
2. Il est demandé à SNCF réseau de préciser le calendrier prévisionnel de mise en œuvre d'un nouveau schéma express métropolitain	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	
3. Il est demandé à la MEL, de justifier par une étude de trafic l'opportunité d'un tramway sur le tronçon Seclin Wattignies	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
4. 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.	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	Fin 2022	Réalisée
5. 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.	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	Fin 2022	Réalisée
6. 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.			

7. 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.	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	Fin 2022	Réalisée
--	---	----------	----------

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	Réponse du Maître d'ouvrage : Metropole Européenne de Lille, le 28/06/2022	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Etat d'avancement Juillet 2026
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.	Une réunion publique de restitution du bilan de la concertation est organisée par la Métropole Européenne de Lille en juillet 2022.	Juillet 2022	Réalisée
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.	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 une instance élargie aux partenaires représentatifs du territoire	Ne sera pas réalisée	
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.	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 du projet durant les trois premières années de la concertation continue (juillet 2022-juillet 2025)

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-defrance.eu>).

En 2025, une modification a été apportée sur le 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. Par ailleurs, la MEL a regroupé ses projets de ligne de tramways et de BHNS sous la marque : « Extramobile ». La communication autour de ces projets est désormais mise en œuvre sous ce nouveau nom.

Évolutions des projets durant la quatrième année de la concertation continue

Cette quatrième année de concertation continue a connu une évolution du projet par la localisation du terminus de la branche nord sur le secteur Foch-Obert à Wambrechies actée par la délibération n°25C029 le 17 octobre 2025 du conseil communautaire de la MEL.

Ce sujet avait fait l'objet de controverse dès la concertation préalable et durant la concertation continue. La prise en compte des différentes observations et critiques du public ont conduit la MEL à proposer cette localisation lors de la réunion publique du 9 juillet 2025. Cette proposition a donc ensuite été entérinée par délibération.

Par ailleurs, le contexte au sein duquel le projet se développe a évolué de façon importante :

- L'enquête publique concernant la ligne de tramways « Roubaix-Tourcoing » s'est tenue fin 2025 début 2026. La commission d'enquête a rendu un avis favorable assorti de quatre réserves et de neuf recommandations. L'arrêté préfectoral de Déclaration d'Utilité Publique a été signé le 21 juillet 2026
- La mise en place de nouvelles rames sur la ligne 1 du métro. Ces nouvelles rames de 52 mètres de long remplacent une partie des anciennes rames de 26 mètres de long. Cette amélioration de la capacité du métro était très attendue par les habitants de la métropole qui l'ont exprimé à plusieurs reprises durant la concertation continue, soit durant les réunions publiques, soit au travers de leur contribution sur le site Internet de la participation.
- Les élections municipales de mars 2026 ont engendré un renouvellement de certaines équipes municipales. Certaines d'entre elles, notamment celles de Lille et Saint André lez Lille, tout en approuvant le projet de tramway sur le principe, avaient remis en cause certaines portions du tracé sur leur territoire lorsqu'elles étaient dans l'opposition municipale. Ces portions du tracé avaient fait l'objet de controverses importantes durant les concertations préalable et continue.

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

Ateliers Thématiques

Trois ateliers thématiques ont été organisés durant cette quatrième année.

Un atelier concernant le secteur lillois le 16 octobre 2025 qui a rassemblé une quarantaine de participants.

Un atelier concernant la branche nord le 4 novembre 2025 qui a rassemblé une trentaine de participants.

Un atelier concernant la branche sud qui a été dédoublé de façon à répondre à la forte demande d'information et de participation du public sur les communes de Wattignies (le 28 janvier 2026, 45 participants) et de Faches-Thumesnil (le 9 février 2026, 45 participants).

Durant ces ateliers, il s'agissait pour les participants d'étudier les différentes modalités d'insertion du tramway dans l'espace public : positionnement des lignes par rapport à la voirie (au centre de la rue ou

de part et d'autre de la circulation automobile par exemple), par rapport aux pistes cyclables ou aux trottoirs, place laissée aux espaces verts, priorisation à retenir entre sécurité, confort d'usage et végétalisation. Pour susciter la discussion la MEL a présenté plusieurs hypothèses d'aménagement. Les participants étaient ensuite invités à se positionner sur chacune des modalités, ou à proposer un mix de plusieurs des hypothèses présentées ou à proposer des solutions alternatives.

Site Internet de la participation-

Le site Internet participatif est resté ouvert durant toute la période : 887 connexions de visiteurs uniques y ont été comptabilisés pour la période du 21 février 2026 au 31 juillet 2026, (le nombre de connections pour la période du 10 juillet 2025 au 21 Février 2026 n'étant pas disponible du fait d'un changement de logiciel au sein du site Internet). 39 questions ou contributions y ont été déposées entre le 10 juillet 2025 et 31 juillet 2026.

Pétition

L'association Carnot Filature Cadre de Vie regroupant des riverains de la rue Sadi Carnot à Saint André lez Lille a envoyé un courrier de questions à la MEL en janvier 2026, courrier auquel la MEL a répondu. Le délai de réception de la réponse de la MEL ayant été long, un deuxième courrier a été envoyé en février affichant une opposition plus franche au tracé rue Sadi Carnot.

Finalement les membres de cette association ont lancé une pétition sur Change.org contre le passage du tramway rue Sadi Carnot à Saint André lez Lille. Ils ont informé les internautes par une contribution dédiée sur le site Internet de la participation. Cette pétition avait recueilli 202 signatures au 31 juillet 2026 et faisait référence à une autre pétition sur le même thème lancée en 2022 pendant la concertation préalable et ayant recueillie à l'époque 370 signatures.

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 et revenir devant le public avec de nouvelles propositions lors de la réunion publique du 9 juillet 2025.

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. Ce choix a été entériné par la délibération du 17 octobre 2025 du conseil communautaire de la MEL.

Maintenant que le choix d'un terminus au niveau de l'intersection entre l'avenue Foch et la rue Obert est acté, le débat se poursuit quant à la localisation exacte de ce terminus sur la rue Obert ou l'avenue Foch. Trois localisations précises sont envisagées par la MEL.

Les contributeurs s'inquiètent d'une voirie trop étroite :

« Aujourd'hui, une réunion d'information reste floue concernant le terminus du tram. Propriétaire, 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

« ... au niveau du rond-point, il y a très peu de largeur de voirie rue Obert (stationnement et trottoirs étroits) . Mettre deux rangées de rail va rogner encore plus la voirie et circulation à deux voies quasi impossibles. La moins pire serait av Foch plus large et petit parking dispo » contribution sur le site Internet

Lors de l'atelier thématique du 4 novembre 2025 portant sur la branche nord comme dans les réponses aux contributions, la MEL a indiqué que

« Cette position pourra se trouver à l'entrée de l'avenue Foch, rue Obert, devant le projet de construction SIA, ou peut-être immédiatement en amont du croisement Foch/Obert. Les largeurs disponibles et les opportunités sont actuellement étudiées pour déterminer le positionnement le plus pertinent. »

Toujours lors de l'atelier thématique, les participants se sont positionnés plutôt en faveur du positionnement du terminus à proximité du Projet SIA, celui-ci présentant plus d'espace disponible. ...

Concernant le secteur lillois

Ce secteur a fait l'objet d'un atelier thématique le 16 octobre 2025. Durant cet atelier, le public s'est exprimé sur les différents scénarios proposés par la MEL tronçon par tronçon en affichant in fine sa préférence pour l'un ou l'autre de ces scénarios en fonction des tronçons concernés. Les points de vigilance les plus débattus concernaient l'accès en toute sécurité aux secteurs de loisirs (tourne à gauche vers l'esplanade par exemple) et au Zenith, et des conflits d'usage possibles entre piétons et cyclistes. La réduction drastique des stationnements a également été évoqué

L'absence de desserte du centre de Lille par le tramway qui avait fait l'objet de nombreuses controverses durant la concertation préalable et au début de la concertation continue a été à nouveau questionnée :

« je suis riverain dans le centre-ville de Lille, je ne comprends pas le tracé proposé qui éloigne les habitants de la périphérie de Lille de son centre. Pourquoi ne pas privilégier une desserte directe du centre comme pour le projet de tram train (un tronc commun boulevard de la Liberté et desservant la gare Lille Flandres) ? » contribution sur le site Internet

Concernant l'intégration du tramway sur la commune de Lambersart

L'année passée, 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.

Cette année, ces inquiétudes ont à nouveau été exprimées lors de l'atelier thématique du 4 novembre à Lambersart : trop grande proximité des habitations et de leurs jardins, crainte d'une augmentation des nuisances sonores, crainte d'un report de stationnement et d'une amplification des encombrements à l'entrée de Lambersart.

A ces inquiétudes, la MEL a répondu que :

« la future station est privilégiée au niveau de la voirie actuelle. Le mur anti-bruit n'est pas impacté par le projet à ce stade des études. Sur les nuisances générales générées, la MEL rappelle que le trafic automobile dans le secteur, qui est aujourd'hui très important, sera éloigné par l'arrivée du tramway, et réduit par les aménagements liés au projet Euralille à la Deûle. L'arrivée du tramway et du projet « Euralille à la Deûle » signifie donc une diminution des impacts acoustiques pour les habitations. Les études acoustiques viendront préciser cet effet »

Ces craintes ont ensuite été à nouveau exprimées par les riverains de la future station de tramway « canon d'or » sur le site Internet. 7 contributions ont été déposées dans ce sens, toutes les 30 et 31 décembre 2025.

« Habitant au 8 rue du Château d'Houchin à Lambersart, je soutiens le principe du tramway mais souhaite une meilleure insertion locale. La station prévue, trop proche des habitations, entraînerait nuisances sonores et visuelles ainsi qu'un risque lors de la revente des biens. Je propose d'étudier un décalage de la station vers une zone moins résidentielle, en associant les riverains à la réflexion. Cette solution préserverait le cadre de vie et l'équilibre du quartier » contribution sur le site Internet

A ces questions et inquiétudes, la MEL répond à nouveau que le projet d'aménagement « D'Euralille à la Deûle » prévoit une réduction des emprises routières au niveau du Pont Royal et d'augmenter les emprises végétalisées, et va donc, comme le projet de tramway, venir apaiser le trafic sur le secteur du Canon d'or notamment, avec une réduction des nuisances liées à la circulation routière (nuisances acoustiques et émissions de polluants atmosphériques).

La MEL précise qu'à ce stade des études préliminaires, il est privilégié d'implanter la future station avenue du Cardinal Liénart, en lieu et place de voiries, ce qui permettra de réduire les nuisances acoustiques liées au trafic routier au niveau des habitations des rues du Château d'Houchin et Guynemer par rapport à la situation actuelle. Par ailleurs le projet de tramway et la station s'implantent au droit de la voirie actuelle et ne modifieront donc pas la perception visuelle.

Concernant la rue Sadi Carnot à Saint André lez Lille

Les critiques concernant le passage du tramway rue Sadi Carnot à Saint André lez Lille s'amplifient. Ce tracé avait déjà fait l'objet de controverses durant la concertation préalable et tout au long de la concertation continue (voir notamment le Bilan des garants de la concertation préalable et le rapport intermédiaire n° 1 de la concertation continue).

En effet la rue Sadi Carnot est particulièrement étroite dans sa partie sud : de l'ordre de 12 m (11, 90m selon la MEL). Ce qui induit de fortes contraintes pour l'insertion du tramway, et conduit la MEL à proposer des voies partagées véhicules/tramway (site mixte), la suppression des stationnements et l'absence de pistes cyclables.

Ces contraintes avaient donc déjà suscité de vives critiques lors de la concertation préalable durant laquelle de nombreux contributeurs (dont le collectif Osons Saint André) avaient proposé de retenir la variante passant par la rue du Général Leclerc alors proposée.

Durant l'atelier thématique du 4 novembre 2025 au cours duquel les détails de l'insertion du tramway dans la rue ont été présentés et discutés, les participants avaient à nouveau critiqué les conséquences du tramway sur cette section de l'itinéraire : absence de stationnement, difficultés d'accès aux garages et aux habitations pour les besoins du quotidien, absence de pistes cyclables,

Sur le site Internet de la participation, de nombreuses contributions ont été déposées questionnant la MEL sur chacun des points posant des difficultés, la plupart de ces contributions ont été rédigée par la même personne, par ailleurs co-rédactrice des courriers de l'association Carnot filature.

L'un de ces courriers synthétise l'ensemble des inquiétudes ou critiques formulées par l'ensemble des participant et contributeurs :

Nos préoccupations, étayées par une enquête réalisée auprès des riverains de la rue Letandrière à Angers — exemple cité par vos services pour justifier la faisabilité du projet — portent entre autres sur :

- *Les nuisances sonores et vibratoires quotidiennes entre 5H30 et 0H30,*

- *Les difficultés de stationnement,*
- *Les contraintes et la dangerosité de circulation pour les piétons (enfants et adultes, les personnes en situation de handicap ou âgées),*
- *Les difficultés d'accessibilité des domiciles (dépose et reprise des enfants par les parents chez les assistantes maternelles, difficultés pour les intervenants à domicile, déchargement des courses, difficultés de réalisation de travaux),*
- *L'absence d'aménagement cyclable adapté alors que les solutions de mobilité douce sont promues par tous. »*

« Nous nous interrogeons dès lors sur la cohérence de ce projet au regard notamment de la position prise par la MEL sur la branche Roubaix-Wattrelos : l'itinéraire Carnot du projet initial a été écarté au motif, indiqué dans le 2ème bilan intermédiaire de concertation continue de juillet 2024, qu'il aurait entraîné une « restriction drastique des possibilités de stationnement des voitures, la mise en sens unique de certaines portions, [et] des difficultés d'insertion d'une piste cyclable ».

En revanche, un contributeur s'est exprimé sur le site Internet en faveur du tracé rue Sadi Carnot de façon argumentée :

« il y aura de nombreux nouveaux immeubles sur le tracé Carnot Faure ... Si le tramway est mis ailleurs ce sont des centaines et centaines de voitures en plus qui circuleront sur des axes déjà bien engorgés...

Les commerçants et habitants de la rue Leclerc ne souhaitent pas avoir le tramway car ils avaient déjà eu de nombreuses nuisances liées aux réfections de la voirie pour le bus et avec le contexte actuel ils auraient du mal à se passer du flux de clients venant en voiture chez eux....

La rue Leclerc est extrêmement bien desservie et accueille un trafic routier important qui ne pourrait pas se reporter rue Carnot car cet axe n'est pas assez fluide alors que l'inverse est possible. »

A toutes ces interrogations et critiques, la MEL réitère son argumentation défendue depuis le début de la concertation préalable en la précisant. Elle confirme que la partie sud de la rue Carnot est étroite sur une distance de l'ordre de 300 m, qu'une mutualisation de l'espace est proposée, avec une circulation tramway qui pourrait être partagée avec la circulation automobile dans un sens.

Elle précise que :

- Le dossier final qui sera soumis à l'enquête publique comportera comme il se doit un volet « bruit » réalisé conformément à la réglementation. Cette étude comportera un état initial et évaluera les émissions sonores lorsque le tramway sera en service en intégrant la réduction induite par la baisse de la circulation automobile, baisse aujourd'hui estimée à 50%. Les niveaux sonores générés par le flux de voiture est généralement compris entre 60 et 75 dB (correspondant à une circulation dense en milieu urbain au niveau R+1 des façades les plus proches) Le tramway quant à lui génère un bruit compris entre 55 et 75 dB (pour les façades les plus proches) et sur des durées spécifiques et courtes laissant des plages de « calme » entre chaque passage : il s'agit donc d'un bruit ponctuel qui s'arrête complètement durant la période d'interruption du service la nuit.
- Une réflexion est en cours quant aux besoins de stationnement riverains et au déploiement de poches de places de stationnement complémentaires, à leur nombre et à leur répartition au plus près des besoins. Il est rappelé que le taux d'occupation actuel des places de stationnement ne permet déjà pas aujourd'hui aux riverains de pouvoir se garer généralement devant leur propre habitation notamment pour les livraisons
- Le nouvel aménagement de la rue Sadi Carnot respectera les normes PMR en vigueur, en intégrant les emmarchements présents sur le domaine public.
- Au stade des études qui est à un niveau d'études préliminaires, il est envisagé de créer, sur un côté de la rue Sadi Carnot, un trottoir suffisamment large pour permettre une dépose minute pour les véhicules. Ces éléments seront étayés lors des phases d'étude à venir.

- La partie la plus contrainte de la rue Sadi Carnot, soit environ 300m, ne permet pas d'intégrer un aménagement cyclable sécurisé dédié. De ce fait, un itinéraire cycle alternatif et sécurisé sera mis en place pour garantir la continuité des déplacements à vélos dans le cadre du projet. Les études ultérieures permettront de définir plus précisément cet itinéraire cycle alternatif.

In fine, la nouvelle équipe municipale de Saint André-lez-Lille élue en mars 2026 a demandé à la MEL en juin 2026, dans le cadre du comité de ligne, de relancer les études concernant l'alternative représentée par le tracé par la rue du Général Leclerc en lieu et place du tracé par la rue Sadi Carnot, en cohérence avec les critiques qu'elle avait formulées durant les concertations préalables et continues.

Concernant la branche Sud à Wattignies et Seclin

Cette branche sud a fait l'objet de deux ateliers thématiques qui ont suscités des contributions sur le site Internet de la participation.

L'abandon, à l'issue de la concertation préalable, du dernier tronçon du projet initial qui reliait la ville de Seclin continue de susciter regret et critique de façon récurrente.

« Entrer ou sortir de Seclin pour aller travailler est un enfer. Nous avons besoin du tramway à Seclin »
contribution sur le site Internet

En réponse, la MEL renvoie comme les années précédentes à la justification de cet abandon dans son bilan de la concertation préalable, le principal argument étant l'amélioration prévue de la desserte de la gare SNCF de Seclin par le TER dans le cadre du projet de SERM.

Les difficultés d'insertion du tramway sur la rue d'Arras à Wattignies ont été largement débattues durant les deux ateliers thématiques dédiés à ce secteur. Les questions de la cohabitation en toute sécurité des piétons avec les tramways et les vélos ont été abordées ainsi que la demande en espaces verts, qui est parfois contradictoire avec les objectifs de sécurité. Le public a été invité à se prononcer sur les différents scénarios d'insertion. Il a ainsi été mis en évidence les avantages et inconvénients de chacun des scénarios au regard des différentes thématiques soulevées par le public : difficulté de stationnement, contraintes plus ou moins fortes pour les tourne-à-gauche, contrainte plus ou moins fortes pour les cycles en fonction de la géométrie des pistes cyclables, report de circulation sur les rues adjacentes pas toujours dimensionnées pour accueillir un trafic supplémentaire,

La question de la localisation du terminus à Wattignies a également fait l'objet de débats durant ces ateliers thématiques. La MEL a proposé quatre localisations, une cinquième a été proposée par des participants durant l'atelier, cette cinquième localisation permettant de rapprocher le tramway des zones d'activité situées au nord de la ville de Seclin, cette dernière proposition a fait l'objet d'une contribution sur le site Internet de la participation :

« Les différents scénarii ont pour effet de raccourcir le tracé. Pour des raisons de solidarité territoriale avec Seclin ou Templemars, pour des raisons de circulation routière, stationnement et de contrainte techniques, une proposition supplémentaire consiste à proposer le terminus au niveau du restaurant la Petite Terrasse » contribution sur le site Internet

En réponse, la MEL se réfère aux études préliminaires réalisées sur la base de la délibération du conseil métropolitain du 16 décembre 2022 n'envisageant que les quatre localisations proposées lors des ateliers thématiques de janvier et février 2026.

L'ADAV (Association pour le Droit au Vélo) a exprimé sa position sur plusieurs de ces points dans sa contribution sur le site Internet de la participation du 15 mars 2026 Elle formule de nombreuses remarques sur l'aménagement des pistes cyclables, des circulations piétons et des plans de circulation des voitures. Elle encourage la MEL à

« assumer pleinement les choix permettant aux riverains d'opérer un report modal vers le tramway, le vélo et la marche, en cohérence avec les objectifs climat et qualité de l'air. »

Puis elle précise en concluant

L'ADAV soutient l'ambition du projet Extramobile et la création de nouvelles lignes de tramway. Nous estimons cependant qu'une optimisation du partage de la voirie est indispensable pour garantir un aménagement réellement équilibré entre les usagers, conforme aux objectifs affichés de développement des mobilités actives.

Nous demandons donc :

- 1. L'étude d'une piste cyclable bidirectionnelle sur un seul côté de la rue,*
- 2. La réaffectation du gain d'espace à l'élargissement des trottoirs,*
- 3. Un renforcement des mesures de réduction du trafic automobile,*
- 4. La mise en place de plans de circulation de quartier pour éviter les reports de trafic non souhaités.*

A ces interpellations, la MEL a répondu début septembre 2026 que

« Les aménagements cyclables réalisés dans le cadre du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne vont être précisés et optimisés à l'avancement des études de maîtrise d'œuvre du projet : études d'avant-projet (en cours) puis études projet, phases d'étude pour lesquelles la MEL continuera à associer l'ADAV »

« Comme vous le soulignez, la largeur de certaines rues empruntées par le futur tramway peut s'avérer restreinte, au vu des fonctions à rétablir et pour l'insertion des différents modes de circulation. C'est le cas notamment sur une partie de la branche sud du projet reliant Lille à Wattignies, avec une largeur de rue de 18 à 20 m. La question de pistes cyclables bidirectionnelles ou unidirectionnelles sera approfondie dans les études de maîtrise d'œuvre en cours, au vu du contexte et des avantages et inconvénients de chaque solution (emprise globale, emprise et gestion dans les carrefours, continuité...) »

Avis du garant sur le déroulement de la concertation

Les ateliers participatifs ont été l'occasion d'échanges intenses entre les participants et les représentants de la MEL. Les contraintes liées à l'insertion du tramway sur des itinéraires parfois très contraints (rues étroites, virages serrés, ...) ont pu être exposées et discutées dans le détail.

En ce qui concerne le fonctionnement du site participatif sur Internet durant cette quatrième année de concertation continue, 39 contributions, ont été déposées sur la page dédiée à la ligne de Lille et sa couronne entre le 10 juillet 2025 et le 31 juillet 2026. Ce niveau de participation est faible pour un projet de cette ampleur.

Le délai de réponse à chacune des contributions s'était amélioré à l'automne 2025 mais s'est à nouveau dégradé au printemps 2026 pour atteindre jusqu'à 6 mois de retard. Le retard a ensuite été rattrapé entre août et début septembre 2026. De plus la page dédiée au recueil des contributions n'était plus fonctionnelle entre avril et début juin 2026.

En conclusion, si la concertation s'est déroulée correctement jusqu'en février 2026, force est de constater qu'il ne n'est pas passé grand-chose depuis les élections municipales.

La suite de la concertation continue

Les réflexions de la MEL menées dans le cadre des études préliminaires ont été alimentées par les différents ateliers thématiques et les différents débats s'étant tenus dans le cadre de la concertation continue, la MEL prévoit de poursuivre les ateliers thématiques au sujet de la branche Ouest pour laquelle ce travail n'a pas encore été réalisé. Elle prévoit de plus de mettre en place des réunions publiques pour présenter les résultats des études définitives avant l'enquête publique prévue début 2028 (Cette enquête publique devrait être une enquête unique regroupant la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et l'autorisation environnementale).

Préconisations du garant sur la suite de la concertation continue

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 restent trop longs pour un bon fonctionnement de la participation : certaines contributions déposées en février n'ont toujours pas reçu de réponses au 31 juillet 2026. Ces délais doivent être raccourcis durant cette dernière période de la concertation continue. 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 électronique 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. Ce qui est regrettable notamment dans le cas de la réponse à l'association Carnot Filature au sujet de la rue Sadi Carnot à St André lez Lille.

Pour les mois à venir, il serait donc nécessaire :

- 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.

Maintenant que les équipes issues des dernières élections municipales sont installées, il serait nécessaire que les éventuelles remises en cause de portions du tracé en projet par ces nouvelles équipes municipales fassent l'objet de réunions publiques dédiées.

Il serait nécessaire que les réunions publiques envisagées par la MEL pour présenter les résultats des études définitives et les décisions qui en découlent soient effectivement mises en place, et soient accompagnées de publicités suffisantes pour toucher un public le plus large possible.

Liste des annexes

Annexe n°1 : Lettre de mission du garant

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

ANNEXE n°1 : Lettre de mission du Garant

La présidente

Paris, le 07.07.2022

Monsieur,

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

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

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

Cadre légal de la concertation continue

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

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

Objectifs de la concertation continue

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

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

Enjeux généraux de la concertation continue

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

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

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

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

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

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

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

3 – Bilans de la concertation continue

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

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

Ce rapport final comporte :

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

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

Chantal JOUANNO

la commission nationale du débat public

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

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

SÉANCE DU 6 JUILLET 2022

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

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

La Commission nationale du débat public,

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

après en avoir délibéré,

constate que :

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

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

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

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

recommande que :

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

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

La Présidente

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'C' followed by a horizontal line.

Chantal JOUANNO