

Projets de nouvelles lignes de transports Mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport

Mercredi 19 juin 2024 de 14h à 16h

Diagnostic partagé à vélo sur la branche nord du futur tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne

I. Cadre général

- Un diagnostic à vélo sur la branche nord du futur tramway du pôle Lille et sa couronne (TLC), entre Marquette-lez-Lille et Lille
- Un parcours divisé en 5 points pour appréhender le tracé du futur tramway.
- Un dépliant expliquant les grands principes du projet et indiquant le tracé de la balade distribué à chacun des participants.
- 12 participants
- Présence de M. BACHOLLE, garant de la concertation continue



Parcours de la balade

II. Points saillants

Des échanges généraux sur le SDIT et sur les grandes étapes de sa mise en œuvre

- Une question sur le caractère définitif des tracés présentés

→ La MEL répond que le tracé est le fruit d'une réflexion présentée en 2019 et affinée à la suite des études de faisabilité et de la concertation préalable tenue en 2022.

- Une question sur la nature des travaux menés dès 2025

→ La MEL répond que les travaux menés en 2025 seront plutôt des travaux préparatoires, non impactants. La déclaration d'utilité publique est nécessaire à la conduite des travaux d'ampleur ; or, son obtention n'est visée qu'à partir de 2027.

- Une question sur le pouvoir d'une enquête publique

→ La MEL répond que l'enquête publique est menée par des commissaires enquêteurs, nommés par le tribunal administratif. Les commissaires enquêteurs sont libres de la façon dont ils souhaitent conduire leur démarche. A la suite de la publication du rapport et de l'avis des commissaires enquêteurs, l'autorité décisionnelle décide d'accorder ou non la déclaration d'utilité publique (DUP), essentielle à la réalisation du projet.

- Une question sur les prochaines étapes du projet

→ La MEL répond que l'enquête publique devrait se tenir entre 2027 et 2028; suivront les travaux puis une mise en service des nouvelles lignes du SDIT entre 2030 et 2035.

- Une remarque sur la limitation à 500 caractères des contributions sur le site participation.lillemetropole.fr et l'impossibilité de joindre des documents à sa contribution

→ La MEL répond que les services sont en train d'instruire cette contribution et qu'une réponse sera apportée.

Des échanges sur le futur tramway métropolitain Lille et sa couronne

- Des questions sur l'exploitation du tramway et sur son éventuelle division en plusieurs lignes

→ La MEL répond que l'organisation de la ligne n'est à ce jour pas décidée et sera l'un des objets des études à venir. S'il était décidé que la ligne serait exploitée en plusieurs tronçons, une attention particulière serait portée à la facilité des correspondances d'une branche à l'autre du tramway.

- Une question sur l'emplacement du site de maintenance et de remisage

→ La MEL présente le futur site de remisage à Marquette-lez-Lille, près de l'avenue industrielle. L'ensemble des tramways de la ligne partiront de ce site.

- Une question sur une éventuelle priorisation des tronçons du tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne

→ La MEL répond que le tramway devant partir du dépôt à Marquette, la branche nord devrait circuler en premier.

Des échanges spécifiques à l'insertion du tramway dans le secteur Marquette - Wambrechies

- Une question sur l'actualité de la définition de l'emplacement du terminus à Wambrechies

→ La MEL répond qu'à ce stade aucune décision n'a été prise. Le maître d'œuvre, qui aura pour mission de conduire les futures études techniques, sera désigné en janvier 2025 et conduira les études sur l'emplacement du futur terminus. Une réunion publique sera organisée à Wambrechies pour présenter les conclusions de cette étude.

- Une remarque sur l'importante circulation poids lourds dans le secteur du parc d'activités à Marquette-lez-Lille et une question sur sa compatibilité avec la circulation du tramway

→ La MEL répond que l'emprise de la chaussée avenue Industrielle sera élargie afin d'intégrer l'ensemble des voies de circulation. La question des emplacements de demi-tours et de stationnement pour certains poids lourds qui ne peuvent ou veulent pas se garer sur des emprises privées est en train d'être travaillées, des rencontres sont déjà initiées.

- Une question sur le maintien du double-sens dans l'avenue Industrielle

→ La MEL répond que l'avenue restera en double-sens.

- Une question sur d'éventuelles autres possibilités de relier Wambrechies au reste de la ligne

→ La MEL répond que la concertation préalable menée en 2022 a permis d'arrêter le tracé de la ligne, seules subsistent les questions sur le terminus de la ligne à Wambrechies et sur l'aménagement autour du tracé et des stations.

Des échanges spécifiques à l'insertion du tramway rue Sadi-Carnot à Saint-André-lez-Lille

- Une question sur l'opération de carottage menée récemment rue Sadi-Carnot et sur une éventuelle détection d'un problème d'humidité

→ La MEL répond que l'humidité ne sera pas un problème pour le tramway et que les études ne montrent pas à ce stade d'infaisabilité technique.

- Une question sur le choix de la rue Carnot pour le passage du tramway plutôt que l'avenue du général Leclerc

→ La MEL répond que l'avenue du général Leclerc, bien que plus large que les 500 mètres les plus contraints de la rue Sadi-Carnot, présente des besoins en termes de circulation et de stationnement plus importants, notamment du fait de la présence de commerces. L'insertion du tramway sur l'avenue du général Leclerc impliquerait une

suppression de places de stationnement, sa mise à sens unique ou l'impossibilité de circuler en sécurité pour les vélos.

- Cet argument est contesté par deux participantes, qui décrivent le stationnement avenu du général Leclerc comme bien moins contraint que rue Sadi Carnot.

→ La MEL répond qu'un retour sera fait aux habitants de la rue Sadi-Carnot au premier semestre 2025 avec les résultats des études menées et une proposition de réponse à la problématique du stationnement.

- Une participante se demande si cette décision de tracé n'a pas été prise en faveur des intérêts des promoteurs du projet Quai 22

→ La MEL répond que ce tracé permet de répondre en partie à l'enjeu global "Bords de Deûle" et d'agir sur la congestion du trafic rue Sadi Carnot : aujourd'hui rue de passage de 10 000 véhicules par jour, ce chiffre pourrait doubler dans les années à venir.

- Des doutes émis par des participantes sur l'effet du passage du tramway dans la diminution de la circulation automobile et sur la capacité du tramway à attirer de nouveaux usagers

→ La MEL répond que l'un des buts des projets du SDIT est d'attirer de nouveaux publics vers les transports en commun. Le Plan de mobilité affiche 90% de déplacements intra-MEL. Il ne s'agira pas d'aller chercher des usagers qui prennent l'A1 pour aller travailler mais d'aller chercher des potentiels usagers qui peuvent se déplacer autrement.

- Une question sur l'existence d'études de déplacement entre les communes de la MEL et sur leur disponibilité publique

→ La MEL répond qu'un premier degré de données sont disponibles dans le dossier de concertation à ce sujet. Les données des bus permettent aussi d'avoir une idée de l'origine et de la destination des déplacements. De plus, l'enquête de déplacement de la MEL, réalisée sur la base d'une division faite par l'INSEE, va être remise à jour. Enfin, des données de circulation, basées sur des comptages et des captages sur des tronçons, sont utilisées pour le développement d'un modèle multimodal pour simuler les déplacements. Ces documents sont cependant difficiles à appréhender pour le grand public ; certaines données sont consultables dans le dossier de concertation.

- Des remarques relatives au stationnement sauvage massif au niveau de Quai 22

→ La MEL répond que des relevés de stationnement seront faits, y compris sur les parties privées.

- Une question à propos de ce qui est prévu pour la circulation des vélos dans ce secteur

→ La MEL répond qu'une piste bidirectionnelle de 3 mètres de large est prévue pour ce tronçon. L'emplacement du tramway n'est pas encore défini : il doit être le plus rapide et accessible possible, et éviter les carrefours.

- Un doute émis sur la pertinence de passer dans une zone "en friche" et "sans beaucoup d'emplois"

→ La MEL répond que la zone de la Filature à proximité comprend de nombreux emplois. De plus, plusieurs projets d'aménagements sont à venir dans le secteur.

- Des échanges sur l'emplacement de la station

→ La MEL explique qu'il s'agit de trouver un équilibre entre la possibilité pour les usagers de monter ou de descendre du tramway et limiter au maximum les arrêts du tramway. Les arrêts seront placés à environ 500 mètres les uns des autres, un peu plus proche en zone dense, un peu plus éloignés en zone moins dense. Quelques stations incontournables commencent à voir leur emplacement défini, comme celle à l'angle de la rue Carnot et de l'avenue du Général Leclerc, au niveau de la station-service. Ces emplacements sont affinés à l'aide de chronogrammes.

- Des échanges sur la LINO et une question sur le surplus de voiture et de camions à venir avec ce projet

→ La MEL répond que l'enjeu de ne pas rajouter des passages de voitures rue Carnot est pris en compte et que des études seront faites.

- Une proposition de pont pour le passage du BHNS, des piétons et des cyclistes pour ne pas rajouter du trafic

→ La MEL invite les participants à prendre part à la concertation LINO qui se tiendra prochainement.

Des échanges sur le secteur de l'écluse du Grand Carré à Lambertsart

- Des questions sur le franchissement de la Deûle par le tramway

→ La MEL répond que deux solutions sont aujourd'hui envisagées :

- Le maintien du pont actuel et la construction d'un nouveau pont côté Lambertsart car l'enjeu reste la desserte au plus près du Canon d'Or
- La démolition du pont actuel et la reconstruction d'un pont pour l'ensemble des usages, à construire plus haut que le pont actuel afin de respecter les futures hauteurs de péniches : un projet de doublement de l'écluse actuelle devrait permettre d'accueillir de plus grandes et plus hautes péniches.

- Des échanges sur la possibilité d'un mur antibruit

→ La MEL répond que des relevés de bruit seront réalisés. L'obtention de la déclaration d'utilité publique (DUP) est en effet conditionnée à la non-augmentation du seuil de bruit mesuré avant le projet. La diminution de la circulation et de la vitesse de circulation devraient contribuer à une réduction des nuisances sonores. Le tramway est quant à lui moins bruyant que la circulation automobile.

- Une question sur l'impact sur le petit parc près de la gare de Saint-André-lez-Lille

→ La MEL répond que le but est de limiter au maximum l'impact du tracé sur ce parc.

Des échanges spécifiques au secteur Esplanade

- Une question sur une éventuelle coupe d'arbres sur l'Esplanade

→ La MEL répond qu'il n'y avait pas de coupe d'arbres prévue. L'enjeu sur la place de l'Esplanade est de créer de la continuité entre la place et le reste de la ville de Lille.

- Une remarque sur le manque d'attrait de la place de l'Esplanade, notamment tôt le matin et le soir

→ La MEL reconnaît que la question du sentiment d'insécurité concerne tous les arrêts de l'arc mère de la ligne.

- Une question sur la place du vélo sur le secteur Esplanade

→ La MEL répond que le secteur est concerné par un projet Vélo + pour renforcer la place du vélo. Les réflexions sont en cours sur l'insertion du vélo sur la place et plusieurs options sont envisagées : voie bidirectionnelle ou mono-directionnelle côté ville, davantage de possibilités de rabattement sur les traversées piétonnes.

Des échanges généraux sur les mobilités ferroviaires dans la MEL

- Une question sur le devenir de l'ancienne voie ferrée Lille-Comines

→ La MEL répond que la ligne est pour le moment suspendue et non arrêtée définitivement. Une étude est en cours afin de penser une liaison Lille-Comines en transports en commun. Si l'abandon de cette voie est acté et que la ligne est officiellement déclassée, une voie verte pourra être envisagée.

- Des échanges sur le projet de service express régional métropolitain (SERM) et sur son éventuel passage par la gare de Saint-André-lez-Lille

→ La MEL répond que les études de faisabilité sont en cours. La maîtrise d'ouvrage est à la Région, en collaboration avec la MEL, la Société des grands projets et SNCF. Il n'est pas possible de dire aujourd'hui si la gare de Saint-André sera davantage desservie demain.

III. En images

