

1^{er} Bilan intermédiaire de la concertation continue

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

Du 7 Juillet 2022 au 7 juillet 2023

Christophe BACHOLLE

Date de remise du rapport, le 20 juillet 2023



Sommaire

Préambule.....	3
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP.....	3
La mission du garant.....	3
Fiche d'identité du projet.....	4
Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable.....	8
Actualités liées au projet et évolution(s).....	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
Orientations relatives au tracé de la ligne « Roubaix-Tourcoing » prises par délibération du conseil communautaire le 16 décembre 2022.....	13
Que s'est-il passé cette année en matière de participation ?.....	13
Un dispositif d'information et de participation du public régulier durant cette première année de concertation continue.....	13
Avis du garant sur le déroulement de la concertation.....	15
Les arguments exprimés.....	15
L'opportunité des projets.....	15
Concernant la commune de Wambrechies.....	19
Concernant la commune de Saint André lez Lille.....	20
Concernant le secteur de Lille centre et Lille Gares.....	20
Les interrogations du public n'ayant pas obtenu de réponses à ce stade.....	22
La suite de la concertation continue.....	23
Préconisation du garant sur la suite de la concertation continue.....	23

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 MEL a décidé de poursuivre son projet. Dans ce cadre, la participation et l'information du public continue. La Commission nationale du débat public 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°1 du garant, couvrant la période du 7 juillet 2022 au 7 Juillet 2023. 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 clés 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.
- 20 juillet 2023: Publication du rapport intermédiaire n°1 de la concertation continue

La mission du garant

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une institution indépendante du gouvernement, chargée de défendre le droit individuel de participer et d'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 quel 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 prises 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 fasse l'objet d'échange.

Le garant reçoit une lettre de mission qui spécifie les attentes de la Commission nationale du débat public 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, autorité organisatrice des transports sur la métropole de Lille et maître d'ouvrage des projets.

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

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

Contexte du projet :

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

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

Par ailleurs une concertation préalable a été conduite parallèlement 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 donc 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)

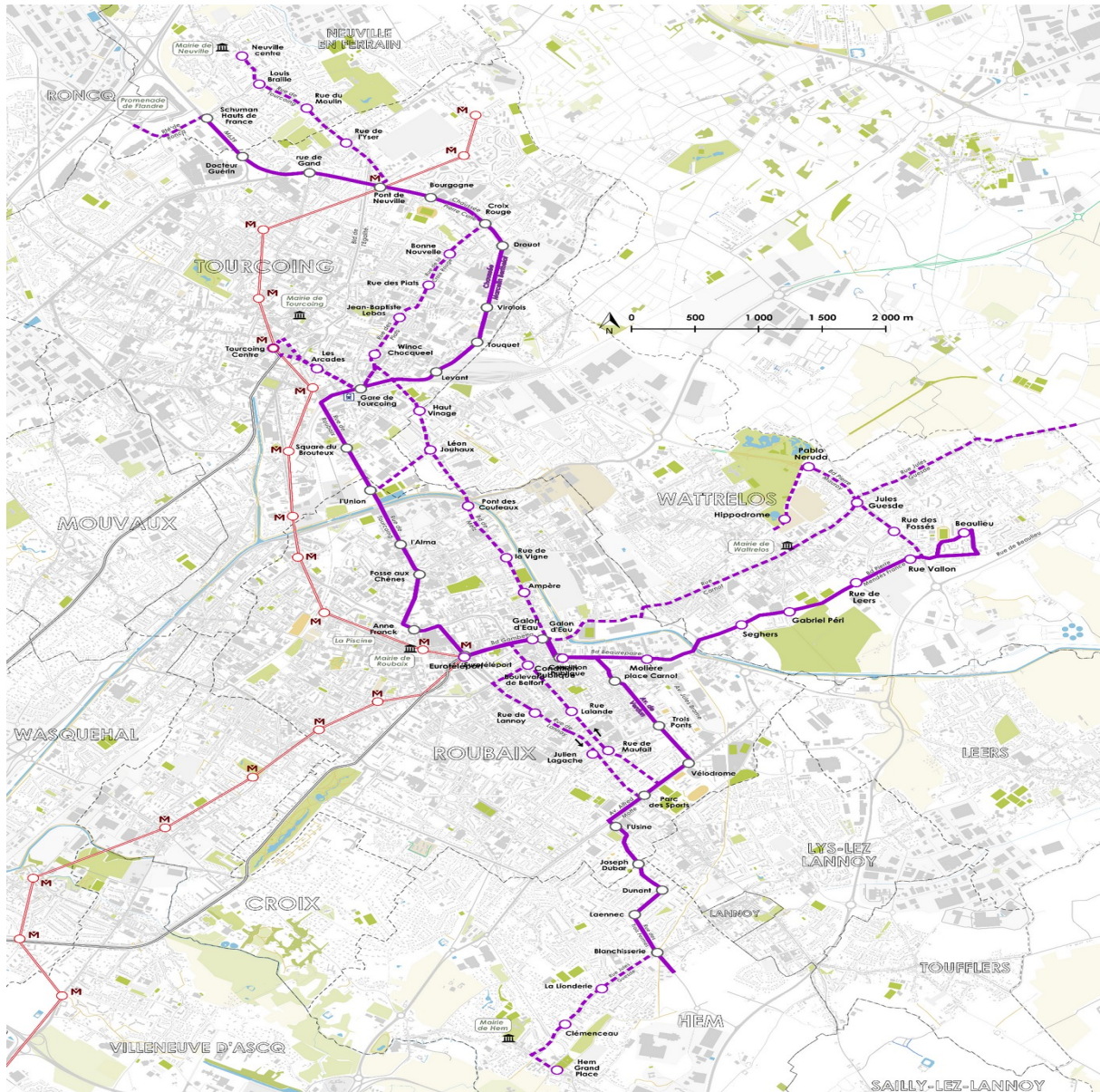
Selon le maître d'ouvrage, l'élaboration du SDIT a fait l'objet d'une concertation par voie électronique ayant recueilli 859 contributions, d'une réunion publique le 13 Mai 2019 et d'une consultation des acteurs institutionnels. Le tracé de ces nouvelles infrastructures a ensuite été arrêté en concertation 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 :

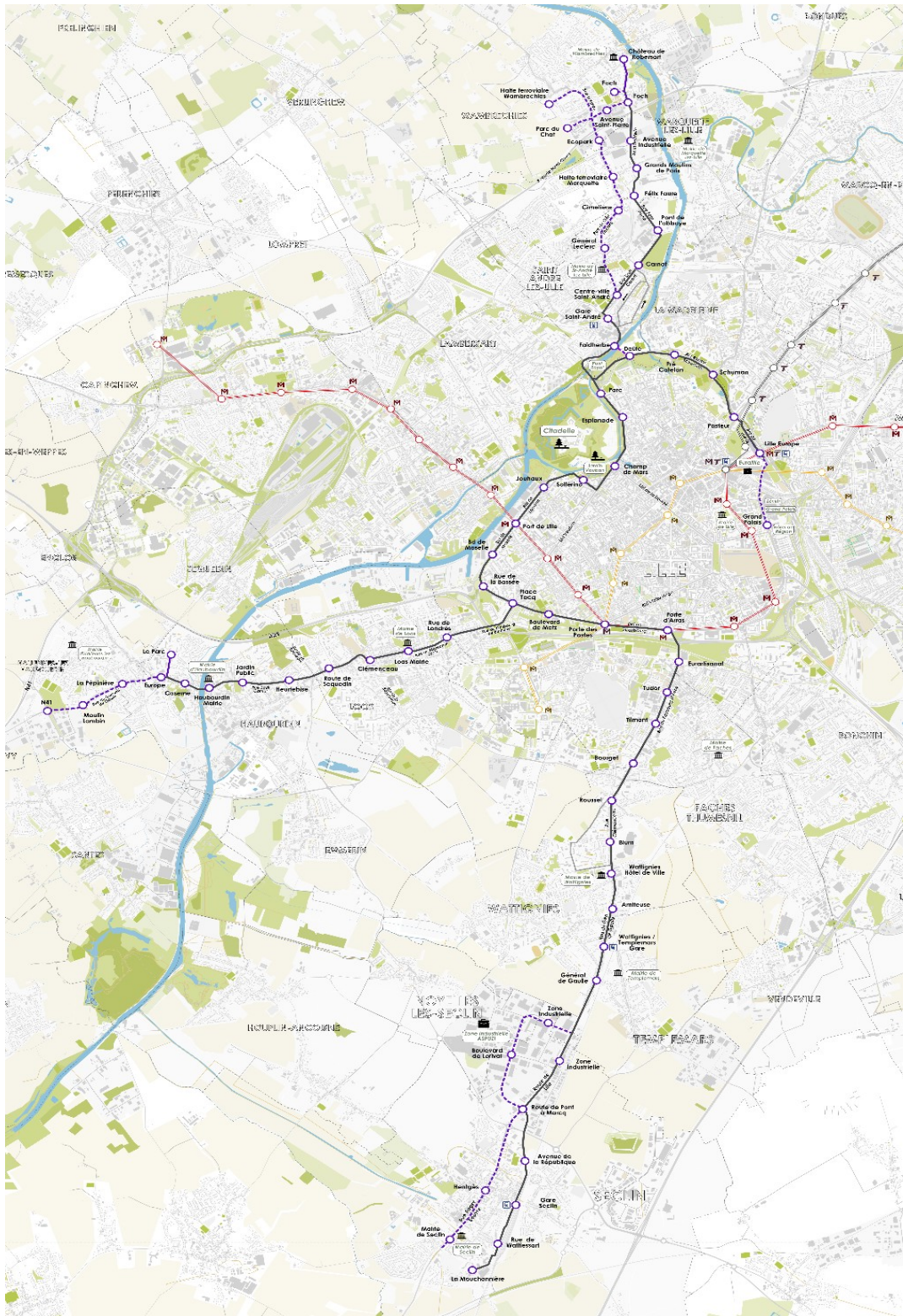
- ✓ Le réseau ferré régional ; il s'agit d'utiliser la densité de ce réseau pour aller vers un RER à l'échelle de la Métropole y compris la partie Belge de l'Eurométropole
- ✓ Des nouvelles liaisons en transports collectifs structurants : Des liaisons en mode lourds de type tramways, **objet de la présente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

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

Localisation du projet :



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



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

Objectifs du projet selon le MO :

Faire face aux besoins de transport liés au développement de la Métropole (115000 habitants et 80 000 emplois nouveaux à l'horizon 2035) en proposant de nouvelles liaisons dans les zones denses et un réseau maillé, afin de :

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

Caractéristiques principales :

Le projet de tramway du pôle Roubaix Tourcoing est constitué :

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

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

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

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

- **Un axe nord** sur un linéaire de 5 km et desservant 9 stations de Wambrechies à Saint André lez Lille
- **Un axe ouest** sur un linéaire de 4,8 km desservant 9 stations d'Haubourdin à la place Tacq,
- **Un axe sud** de 10,1 km et desservant 17 stations de Seclin à la porte des Postes
- Enfin **le secteur Lille Centre et Gares** d'un linéaire de 9,2 kilomètres desservant 17 stations

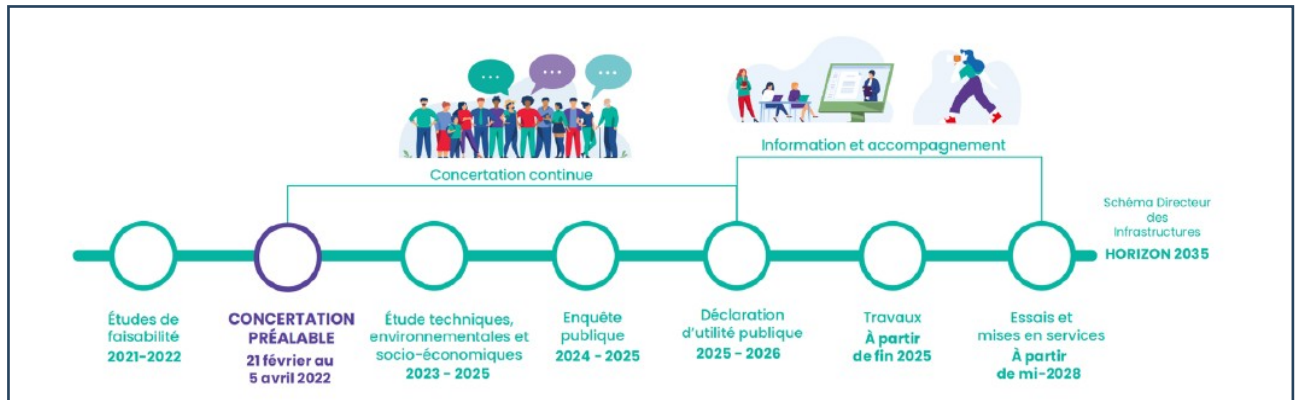
La fréquence prévue en heure de pointe est de 6 minutes

Coût :

- Le projet de tramway du pôle Roubaix Tourcoing est estimé à 560 millions d'euros (valeur 2021)

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

Calendrier prévisionnel :



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

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

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

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

Dans le tableau ci-dessous les garants ont repris, sous forme de demande de précisions, les interrogations du public qui ont émergé durant la concertation préalable et auxquelles le responsable de projet devait apporter des réponses.

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
<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
<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	
<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

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

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

Actualités liées au projet et évolution(s)

Réalisation et présentation d'études spécifiques

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

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

L'ensemble de ces études ont ensuite été présentées le 24 novembre 2022 lors d'une réunion publique en visio-conférence au siège la MEL. Cette réunion a été conduite par le vice-président de la MEL chargé des transports, M. Sébastien Leprêtre assisté par l'équipe technique de la MEL en présence du garant de la CNDP. La MEL avait invité deux acteurs de la métropole, M Jacques Richir, adjoint à la maire de Lille et M Stéphane Baly, conseiller municipal de Lille et conseiller communautaire de la MEL, ces deux acteurs de la vie locale défendant des positions contraires sur le sujet le plus controversé du débat, à savoir le fait que le projet de ligne de tramway « Lille et sa couronne » contourne le centre-ville au lieu d'y entrer .

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 » présenté comme une réponse au bilan de la concertation, reprends les demandes du public et les recommandations des garants, présente les études réalisées en réponse à ces demandes et présente les orientations retenues par la Métropole Européenne de Lille.

Sur le secteur Sud : Wattignies-Seclin : Retenir un tracé en terminus à Wattignies (i.e. suppression du tronçon Wattignies-Seclin) au regard des potentiels de desserte et de fréquentation à l'horizon 2035 estimés à ce stade. - Porter attention pour le secteur de Seclin à l'offre ferroviaire, qui relève de la Région en partenariat avec la SNCF et l'État, et de son développement dans le cadre du projet de Service Express Métropolitain.

Sur le secteur Lille Gares : Retenir un tracé par la gare Lille Europe pour la branche vers le secteur Grand Palais, c'est-à-dire de rester sur le contournement du centre de Lille sans rentrer dans la ville et notamment sans desservir Lille Flandres

Sur le secteur de Lille Centre : Retenir le tracé sur la façade Ouest de la ville de Lille par les boulevards Vauban, de Lorraine et de la Moselle, c'est-à-dire, là aussi, rester sur le contournement tel que présenté lors de la concertation préalable sans rentrer dans le centre de la ville

Par ailleurs, la MEL prend en compte dans la poursuite des études une localisation du site de maintenance et de remisage sur l'ancien site Vertbaudet sur les communes de Wambrechies et de Marquette-lez-Lille.

En conclusion, le conseil communautaire confirme la poursuite du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne en tenant compte des orientations et engagements présentés.

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

La délibération concernant le projet de tramways du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing présenté comme une réponse au bilan de la concertation, reprends les demandes des garants, présente l'étude réalisée en réponse à ces demandes et présente les orientations retenues par la Métropole Européenne de Lille

La délibération entérine donc l'essentiel du tracé principal du projet de ligne, retient pour la branche Roubaix Wattrelos le tracé par le boulevard Pierre Mendès-France et renonce à la prolongation de cette ligne jusqu'à la gare d'Herseaux en Belgique, l'opportunité de cette prolongation n'étant pas démontrée. Il est également prévu de poursuivre les études de la localisation du site de maintenance et de remisage du projet de tramway Roubaix-Tourcoing au sein du site des ateliers SNCF sur les communes de Tourcoing et Wattrelos.

En conclusion, le conseil communautaire confirme la poursuite du projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing en tenant compte des orientations et engagements présentés.

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

Un dispositif d'information et de participation du public régulier durant cette première année de concertation continue

Comme la MEL s'y était engagée dans sa réponse au bilan des garants de la concertation une réunion publique en visioconférence a été organisée le 7 juillet 2022. Cette réunion a rassemblé 77 participants.

Durant cette réunion La MEL a présenté son propre bilan de la concertation, les enseignements qu'elle a tiré de la concertation préalable ainsi que les études qu'elle allait mettre en place en précisant que leur restitution était prévue avant la fin 2022.

La réunion de restitution de ces études complémentaires s'est tenue le 24 novembre 2022, en visioconférence. Elle a rassemblé 150 participants.

Les Comités de Lignes en présence du Vice-Président et des maires des villes concernées ont été réunis aux grandes étapes de l'avancement des projets :

- Tramway du pôle métropolitain Roubaix – Tourcoing, le 18/11/2022
- Tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne, le 24/11/2022

Suite aux recommandations des garants et à la demande des maires de communes concernées, la MEL a pris l'engagement de « *poursuivre les réunions publiques pour informer de l'avancée du projet et mettre en place, en concertation avec les communes, une concertation locale sur les secteurs contraints par les conditions d'insertion du tramway* ». Ainsi deux réunions publiques ont été organisées

- Une à Wambrechies ayant rassemblé 400 participants,

- Une à Saint André lez-Lille ayant rassemblé 210 participants,

Il s'agissait de répondre à des demandes de précisions, d'exprimer de nombreuses inquiétudes notamment lorsque les tracés envisagés sont sur des rues étroites (inférieures à 12 m) mais aussi de volonté d'une partie de la population d'exprimer un désaccord ou une opposition forte sur certaines portions du tracé. Ces réunions ont fait l'objet d'échanges très denses entre les représentants de la Métropole (le vice-président chargé des transports, la directrice aux transports et son directeur adjoint), les deux maires concernés et le public. De nombreuses problématiques ont été abordées.

De plus la MEL a organisé :

- Des ateliers participatifs avec les services civiques de Unis-Cité, le 1^{er} mars 2023
- Un stand à l'exposition HistoriHem, Présentation aux nouveaux habitants hémois, le 13 mai 2023
- Un moment de concertation au moyen d'un stand à la rencontre des citoyens, dans le cadre de la dernière rencontre à domicile du LOSC au stade Pierre Mauroy (Championnat de France Ligue 1) le 27 mai 2023
- Un stand mobile à l'arrêt de bus de Trois Ponts à Roubaix, le 13 juin 2023
- Trois « Balades diagnostics à vélo » sur les secteurs de Wattignies, Loos-Haubourdin et Roubaix sud. Les habitants étaient invités à participer sur inscription à ces moments de concertation via le site internet de la participation.

Parallèlement le maître d'ouvrage a présenté et débattu avec différents acteurs de la métropole l'ensemble des projets couverts par le SDIT : lignes de tramways, de BHNS, extension des lignes de métro ainsi que le SEM (RER métropolitain)

- avec l'Association Droit au Vélo (ADAV) le 17 mars 2023
- avec les Facultés de l'Université catholique de Lille (FUPL) le 12 avril 2023
- avec les acteurs économiques lors d'un webinaire le 15 juin 2023

Enfin le site Internet participatif de la MEL a été ouvert à nouveau ouvert aux questions et contributions sur le projet à partir du 19 décembre 2022 et jusqu'à aujourd'hui.

Il a reçu 200 016 visites

Onze contributions relatives à la ligne « Lille et sa couronne » ont été déposées

Dix contributions relatives à la ligne « Roubaix-Tourcoing » ont été déposées,

A ce jour la MEL a répondu à toutes les questions déposées avant le 20 juin 2023

Avis du garant sur le déroulement de la concertation

La MEL a donc suivi ses engagements pris lors de la restitution de sa réponse au bilan de la concertation préalable, prévus pour la période fin 2022 début 2023 :

Les études complémentaires ont été produites et présentées au public

Des réunions publiques ont été organisées dans les secteurs les plus contraints. De nombreuses inquiétudes se sont exprimées : réduction de l'accès aux immeubles sur les rues étroites recevant le tramway, mise en sens unique de certaines voies, suppression ou réduction des possibilités de stationnement, crainte d'un report de la circulation, notamment des poids lourds entraînant un engorgement des autres axes de circulation, craintes d'expropriation. Ces inquiétudes relevaient aussi de problèmes actuels de stationnement et de trafic poids lourds indépendants du projet de tramway, mais pour lesquels les habitants craignent une dégradation supplémentaire du fait de la mise en œuvre du tramway, au moins durant la phase travaux. La MEL a fourni des éléments de réponse à ces inquiétudes. Une opposition vive de certains habitants des secteurs concernés a pu se manifester durant ces réunions.

En ce qui concerne le fonctionnement du site participatif sur Internet, son fonctionnement n'a pas toujours été satisfaisant :

- Le délai de réponse à chacune des contributions a été parfois très long. Si certaines contributions très techniques peuvent justifier un délai important, toutes les contributions ne sont pas très techniques.
- Dans un premier temps, la présentation des réponses n'était pas toujours adaptée. On pouvait constater une vraie difficulté à formuler des réponses simples et claires pour tous les publics. Chaque réponse était recontextualisé dans le cadre du SDIT, de la concertation préalable et des objectifs de concertation de la MEL, ce qui est décourageant et démotivant pour les internautes et ce qui n'est pas adapté à un site participatif qui se doit d'être convivial et interactif. Dans un deuxième temps, la qualité des réponses s'est améliorée, elles sont maintenant plus courtes, plus concises et plus factuelles.

Ce site Internet participatif est relativement peu actif au regard de l'importance des projets, de l'importance de la population concernée et de l'importance de la participation à certaines réunions publiques. Les réponses auraient été plus claires et plus simples à lire dès l'ouverture des pages dédiées au tramway du site participatif de la MEL, le site serait peut-être plus actif. On peut espérer qu'il le soit davantage à l'avenir.

Les arguments exprimés

L'opportunité des projets

L'opportunité des tramways a été ponctuellement remise en cause alors que cette remise en cause avait été quasiment absente durant la concertation préalable. Ces arguments portant sur l'opportunité du projet étaient exprimés, soit au motif de difficultés d'insertion ou de coexistence avec les autres modes de transports (voitures, vélos, piétons) soit par la crainte d'une réduction de la pertinence de l'offre de transport en bus induite par la construction des tramways

- En réponse la MEL rappelle que le projet vise à favoriser un report modal de la voiture vers les transports en commun de façon à réduire la congestion automobile ainsi que la pollution atmosphérique de la métropole et insiste sur le redéploiement nécessaire des lignes de bus à la mise en service du tramway dans une logique de rabattement des usagers vers ces lignes de tramway, sans entrer dans les détails du maintien ou pas de telle ou telle ligne.

Concernant la ligne Roubaix-Tourcoing et la branche Wattrelos

Il n'y pas eu de réunion publique dédiée à cette ligne ces 12 derniers mois, les contributions sont donc soit proposées sur le site Internet de la concertation soit émises lors des balades à vélo et en bus organisées ce printemps.

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

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

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

Le devenir des plaques du Paris Roubaix

Un contributeur constatant que le tracé retenu passe au niveau des plaques de tous les vainqueurs du Paris Roubaix s'inquiète de leur devenir.

- En réponse la MEL assure que le sujet est bien identifié et sera intégré dans les futures études de conception

L'utilisation éventuelle du tramway pour le fret

Un contributeur suggère de prévoir d'utiliser les tramways pour effectuer des livraisons de marchandises.

- En réponse la MEL indique que l'utilisation du tramway pour le fret urbain, si elle est intéressante, en est encore au stade expérimental aujourd'hui et que l'urgence d'aujourd'hui est d'améliorer le transport de voyageur

Le devenir des places de stationnement pour les voitures

Une contribution porte sur le devenir des places de stationnement pour les riverains sur les rues empruntées par le tramway, dans le contexte de la ville de Hem ou les maisons ouvrières ne disposent pas de garage. Il demande la création d'espaces de stationnement alternatifs.

- En réponse la MEL confirme qu'une politique de stationnement sera à définir à l'échelle des projets, et indique que les solutions doivent être mise en œuvre au cas par cas en agissant sur la réglementation du stationnement pour privilégier le stationnement riverains et/ou par la création de poche de stationnement à l'échelle du quartier ;

Le phasage des chantiers

Les élus écologistes de Tourcoing constatent qu'une partie importante du tracé de la ligne Roubaix Tourcoing ne soulève pas d'opposition et propose de commencer la construction par cette partie compte tenu de l'urgence du besoin.

- En réponse la MEL indique que le phasage des travaux n'est pas arrêté à ce jour mais que d'un point de vue technique, les travaux doivent débuter par le futur centre de maintenance et de remisage des tramways envisagé aujourd'hui à Tourcoing, ce qui n'est pas incompatible avec la demande.

Le devenir de la ligne de bus « Liane 3 » à Wattlelos

La MEL a opté pour le tracé boulevard Mendès France à Wattlelos lors de sa délibération du 16 décembre 2022, notamment parce que le tracé alternatif envisagé sur la rue Carnot est trop étroit pour y insérer une ligne de tramway sans induire de nouvelles contraintes lourdes pour les riverains. Cette décision a été contesté au motif que la faible densité urbaine sur l'axe Mendès France ne justifiait pas un tramway et qu'on pouvait même craindre que la conséquence de cette décision conduise inévitablement à supprimer la ligne de bus « Liane 3 » sur la rue Carnot alors que cette ligne est très pertinente en termes de desserte. Il en résulterait donc selon cette même contribution une dégradation de la desserte en transport en commun des Wattlelosiens.

- Dans sa réponse la MEL indique que, s'il est effectivement usuel de remettre en cause une ligne de bus lors de la mise en service d'un tramway sur le même axe, le cas de Wattlelos et de la Liane 3 est différent, justement parce qu'ils ne sont pas exactement sur le même axe. Elle confirme que le devenir de la Liane 3 doit être étudié plus finement et que *« C'est un des points clés de l'étude de faisabilité qui sera réalisée au premier semestre 2024 : elle devra comparer les coûts et les bénéfices des différents scénarios possibles de restructuration de la Liane 3, en fonction du terminus du tramway »*.

L'impact du tramway sur les valeurs cadastrales

Un contributeur s'inquiète des conséquences de l'arrivée du tramway sur la valeur cadastrale des immeubles et donc sur le montant des impôts locaux

- Dans sa réponse la MEL explique que les valeurs cadastrales sont calculées par l'administration fiscale et que l'arrivée de tramway ou de BHNS n'entraîne pas de révision de ces valeurs cadastrales.

Concernant l'ensemble de la branche nord du projet Lille et sa couronne

Le devenir des lignes de bus existantes

Les questions ou inquiétudes sont récurrentes sur le devenir des lignes de bus existantes,

- La MEL indique qu'à l'horizon des mises en service des nouvelles lignes de tramway et de BHNS, une réflexion sera menée afin de réorganiser le réseau bus, dans une vision de rabattement vers les lignes structurantes et de complémentarité du maillage.

La question du stationnement

L'inquiétude des habitants sur la pérennité des stationnement des voitures dans leur quartier est récurrente et soulevée à de nombreuses reprises. Ces inquiétudes sont d'autant plus vives que les difficultés actuelles de stationnement liés aux chantiers en cours semblent particulièrement problématiques. Les problèmes actuels exacerbent donc les inquiétudes concernant le devenir des disponibilités en stationnement dans ces secteurs où les maisons ou les immeubles ne disposent pas de garage à l'intérieur des propriétés.

- A chaque fois la MEL réprecise que la question de la disponibilité des places de stationnement sera intégrée aux études de façon à préserver autant que faire ce peut la stationnement résidentiel des riverains, tout en rappelant à de nombreuses reprises que l'objectif final des projets de tramway est de favoriser le report modal et donc de diminuer la place de la voiture dans la ville. La MEL décrit également les dispositifs qu'il est possible de mettre en œuvre pour limiter le phénomène des voitures ventouses.

Les centres de remisage et d'entretien des tramways

Cette demande pour connaître la localisation du futur centre de remisage des tramways s'est exprimée à plusieurs reprises durant les réunions publiques.

- La MEL annonce que le site de l'ancienne implantation de l'entreprise Vert Baudet est envisagé pour ce centre

La traversée de la Deûle par les transports en commun.

Certains habitants de Wambrechies ont regretté l'absence de possibilité de traverser la Deûle avec le tramway

- La MEL répond en présentant les projets de BHNS sur l'agglomération en précisant qu'une de ces lignes traversera la Deûle pour être connectée à la future ligne de tramway au niveau du projet Quai 22 à Saint André lez Lille.

La desserte fluviale sur la Deûle

Des habitants s'interrogent sur la possibilité de mettre en place une desserte fluviale.

- La MEL précise qu'une navette fluviale est lente et ne répond pas au besoin de rapidité d'un transport urbain, d'autant qu'il faut passer l'écluse de Lambersart, ce qui ralentirai davantage encore le trajet, de plus la Deûle est appelée à être mise à grand gabarit et donc recevoir un trafic fret plus important. Enfin elle précise qu'il y aurait probablement un intérêt pour mettre en place un itinéraire touristique par voie fluviale.

Concernant la commune de Wambrechies

La demande de prolongation du tramway jusqu'à Commines.

Cette demande récurrente s'est exprimée à de nombreuses reprises, durant la concertation organisée par la MEL en 2019 et durant la concertation préalable en 2022.

- La réponse constante de la MEL à ce sujet est que le besoin de transport de passagers sur cet axe entre Commines et Wambrechies ne justifie pas la mise en œuvre d'une ligne de tramway. Une ligne de car a été mise en place lorsque la ligne TER Lille Commines s'est arrêtée mais que cette solution n'est pas satisfaisante et qu'une étude sera lancée pour mieux irriguer ce secteur et travailler à une offre de transport complémentaire au futur tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne.

Le terminus à Wambrechies

Une inquiétude s'est exprimée quant aux conséquences d'un terminus à Wambrechies qui aurait pour conséquences un afflux de véhicules venant des communes plus au nord, avec les problèmes de stationnement qui en découlent. En réponse à cette inquiétude certains habitants demandent l'installation de parking Relais justement pour apporter une réponse à la problématique de stationnement.

- La réponse de la MEL à ce sujet est que la mise en place d'un parc relais est à l'étude sur le secteur mais que le terminus n'est pas nécessairement un bon point d'accroche pour ces parcs.

L'inquiétude concernant la rue Pasteur

Une opposition très vive s'est manifesté vis-à-vis de l'un des tracés proposé pour le tout dernier tronçon de la ligne sur la rue Pasteur au motif qu'elle est étroite, strictement résidentielle et bordée presque exclusivement de maisons individuelles et donc peu dense en termes d'habitants et donc d'utilisateurs potentiel du tramway. Plusieurs habitants de cette rue ont vivement protesté lors de la réunion publique de Wambrechies arguant qu'ils ne s'étaient pas installés dans ce quartier très calme pour y voir arriver un tramway.

- La MEL précise que la localisation du terminus et le tracé définitif de ce dernier tronçon de la ligne de tramway n'est pas arrêté définitivement, trois alternatives sont encore à l'étude. Elle précise que la préservation d'un cadre de vie calme n'est pas incompatible avec l'arrivée d'un tramway. En remplaçant certain flux de circulation routière, le tramway participe en effet à la réduction des nuisances sonores. De plus, les nouvelles lignes vont permettre d'engager un travail de requalification des espaces publics (végétalisation, ...).

Il est à noter que sur ce point la MEL qui s'orientait en juillet 2022 pour un tracé précis jusqu'à un terminus au niveau de l'ancienne halte ferroviaire de Wambrechies, a remis en cause ce tracé pour réétudier plusieurs alternatives prenant ainsi en compte les remarques des habitants du quartier concerné.

L'abandon du tracé rue Saint Pierre

Des habitants ont regretté que le tracé rue Saint Pierre présenté comme une variante lors de la concertation préalable ait été écarté.

- La MEL explique que le tracé par l'avenue Saint-Pierre a été écarté à la suite de la concertation préalable car trop éloigné pour une desserte efficace et de qualité du centre-ville de Wambrechies

Concernant la commune de Saint André lez Lille

Les habitants de la rue Sadi Carnot concernés dans sa partie la plus étroite s'inquiètent du stationnement, de l'accès à leur maison une fois le tramway en service et pendant les travaux, des risques de dommages causés par les travaux aux immeubles anciens bordant cette rue, de l'impact sur les réseaux d'eau et d'électricité.

- En réponse la MEL rappelle que le projet préservera les fonctions et usages existants afin de garantir la vie riveraine et commerçante ainsi que l'accès aux services de secours et proposera des solutions permettant les livraisons, ramassage des ordures ménagères et tout accès riverains et fonctionnements du quotidien. Concernant la crainte de dégradation des bâtiments anciens et parfois vétustes de la rue du fait des travaux de construction du tramway, la MEL précise que les travaux qui seront menés, même s'ils sont d'envergure, s'apparentent à des travaux de requalification de la voirie. Des constats du bâti seront réalisés avant les travaux pour les bâtiments situés à proximité du chantier. Enfin les travaux permettront aux concessionnaires des réseaux gaz et électricité d'améliorer leurs infrastructures et ils pourront potentiellement en profiter pour enterrer les câbles électriques aériens.

Une habitante de la rue Sadi Carnot explique qu'une maison, mitoyenne de la sienne, a été préemptée par la MEL, et demande des explications sur ce choix. Elle souhaite savoir si cela va s'étendre à d'autres maisons de la rue.

- La MEL explique que cette préemption est nécessaire afin d'élargir l'emprise à cet endroit précis d'entrée de la rue Sadi Carnot. Il s'agit d'offrir des conditions idéales pour que le tramway puisse effectuer son virage.

Tracé par la rue du Général Leclerc écarté

Plusieurs personnes reviennent sur la variante par la rue de Général Leclerc présentée lors de la concertation préalable en demandant pourquoi elle n'a pas été retenue et/ou en le regrettant. Cette objection a été reprise par le collectif « Osons Saint André » dans sa contribution sur le site Internet.

- La MEL a répondu que ce sont les contraintes d'insertion sur cette rue Général Leclerc mais aussi la nécessité de desservir les nouveaux quartiers en construction sur le secteur « Bord de Deûle » qui ont justifié ce choix d'écarter le tracé rue du Général Leclerc.

Concernant le secteur de Lille centre et Lille Gares

Comme déjà indiqué plus haut, le secteur de Lille centre fait l'objet de controverses depuis la première concertation organisée par la MEL sur le projet de SDIT en 2019 et à nouveau durant la concertation préalable sous l'égide de la CNDP en 2022.

Lors de la réunion du 7 juillet 2022 durant laquelle la MEL a présenté les enseignements qu'elle tirait de la concertation préalable réalisée sous l'égide de la CNDP, elle a confirmé qu'elle retenait le tracé de référence qu'elle avait proposé, à savoir le contournement de Lille centre depuis la porte des postes, la place Tacq, les boulevards de Lorraine et de Moselle puis le boulevard Schuman et Pierre de Coubertin jusqu'à la gare de Lille Europe et qu'elle l'objectiverait

par les études complémentaires recommandées par les garants, notamment une étude de fréquentation pour le secteur Lille gares et une étude multicritères pour la façade ouest comparant plusieurs tracés.

Lors de la réunion de restitution des études complémentaires du 24 novembre 2022, la MEL a présenté de façon très détaillée ses différentes études.

L'étude concernant la façade ouest montrant :

- Une population desservie globale équivalente entre les deux tracés
- Une population nouvellement desservie (c'est-à-dire une population qui n'est pas déjà desservie par ailleurs par le métro ou le futur BHNS) plus importante pour le tracé de référence
- Une fréquentation (issue d'une étude de fréquentation) équivalente entre les deux tracés
- Un tracé plus court (et donc plus rapide) pour la variante
- Un potentiel de requalification urbaine plus important avec le tracé de référence
- Une insertion plus complexe pour la variante (sur la rue d'Isly relativement étroite)
- Une exploitation plus facile pour la variante (moins de courbes)

L'étude de fréquentation sur le secteur Lille gares montrant :

- Une fréquentation supérieure de 13500 Voyages par jour pour un passage à Lille Flandres, soit 20% de plus que pour un passage à Lille Europe
- Ramenée à l'ensemble du réseau, cette fréquentation supérieure n'est plus que de 5300 voyages par jour soit un supplément de 0,7% (pour 739 800 voyages par jour si passage à Lille Europe)

Par la délibération du conseil communautaire du 16 décembre 2022, la MEL a confirmé sa position visant privilégiant le tracé de référence contournant le centre de Lille.

Cette position a été à nouveau contestée par des contributions déposées sur le site Internet de la concertation. Les arguments avancés sont principalement l'absence de desserte directe du centre de Lille pour les non lillois, ceux-ci devront nécessairement prendre une correspondance pour y aller, ce qui est perçu comme préjudiciable notamment pour les déplacements de loisirs (sorties, restaurant, cinéma, théâtre). De plus le réseau de bus sera reconfiguré après la mise en service des tramways dans une logique de rabattement vers les lignes de tramway faisant craindre une réduction des possibilités de rejoindre le centre de Lille directement à partir des communes de la première couronne par rapport à la situation actuelle.

A ces arguments la MEL répond en mettant en avant l'objectif de créer un maillage des différentes lignes existantes et à venir de façons à multiplier le nombre de connexions possibles et en rappelant que l'un des BHNS prévu dans le même programme traverse Lille d'Est en Ouest.

Enfin une dernière contribution très argumentée déposée en avril 2023 par le collectif « Osons Saint André » conteste à nouveau ce choix d'éviter le centre de Lille et l'interprétation de l'étude fréquentation relative au choix du passage à Lille Europe vs le passage à Lille Flandres. Ils mettent en avant :

- L'erreur de raisonnement que constitue selon eux le fait de s'appuyer sur le faible différentiel de fréquentation sur l'ensemble du réseau (0,7%) entre un passage à Lille Europe et un passage à Lille Flandres pour justifier le choix de Lille Europe, considérant qu'il faut au contraire retenir le différentiel évalué sur le nouveau réseau uniquement (20%), la fréquentation d'une nouvelle ligne étant nécessairement faible comparée à la fréquentation d'un réseau entier très important

- La MEL répond qu'au contraire, c'est bien à l'échelle de l'ensemble du réseau qu'il faut évaluer l'intérêt d'une nouvelle ligne par les études de fréquentation, l'objectif étant bien la nécessité d'une utilisation plus importante de l'ensemble du réseau pour favoriser le report modal
- La sous-estimation de la pénibilité des correspondances telles qu'elle est perçue par les usagers
 - La MEL répond que ces trajets avec correspondances ne constituent pas la totalité des trajets dans le pôle des gares, les quartiers d'Euralille et centre-ville/gares étant en soi très attractifs.
- Le risque de sursaturation du pôle gares (Lille Flandres et Lille Europe) du fait de l'absence de desserte directe entre la première couronne et les différents points majeurs de destination au centre de Lille. Les usagers seront contraints de passer par les gares alors que celles-ci sont déjà saturées.
 - La MEL répond que le doublement de la ligne 1 du métro et la nouvelle ligne de tramway seront de nature à permettre d'éviter la saturation du pôle gares
- L'erreur qui consiste à justifier la non-desserte du centre de Lille par la densité et l'efficacité du réseau de bus existant au centre de Lille, alors que ce réseau de bus justifie au contraire le besoin de tramway en centre-ville, les bus devant être redéployés en périphérie.
 - La MEL répond que ce n'est pas la densité du réseau de bus qui justifie l'absence de ligne de tramway, mais la densité de l'ensemble du réseau et notamment les lignes de métro qui desservent ce centre-ville

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

Les études sur la localisation du terminus pour la branche nord du projet « Lille et sa couronne » sont toujours en cours. Une fois la conclusion de ces études connues, il sera nécessaire d'en informer le public rapidement. Il en est de même pour le terminus de la branche Wattlelos du tramway Roubaix Tourcoing

Les débats sur le choix du contournement du centre de Lille au lieu de pénétrer dans le centre de Lille sont récurrents depuis la première concertation organisée sur le SDIT par la MEL en 2019. Ils ont donné lieu à de nombreux échanges d'arguments, parfois de véritables arguments d'experts, durant la concertation préalable et durant cette première année de concertation continue. Il en reste que la raison de ce choix reste incomprise ou contestée par une partie du public. Ce choix est expliqué par la présentation d'un schéma très conceptuel d'une ligne de tramway entourant le centre-ville et ne permettant d'y accéder que par plusieurs points de correspondance. Or ces correspondances sont jugées rédhibitoires par de nombreux contributeurs habitants la première couronne. Selon eux, elles sont de nature à décourager l'usage du tramway. Les débats sur ce sujet continueront donc très probablement.

La suite de la concertation continue

Préconisation du garant sur la suite de la concertation continue

Les réunions publiques de l'année passée ont été organisées pour répondre à une demande spécifique des habitants de certains secteurs relayés par les maires des communes concernées. Il serait utile de les programmer de façon plus systématique, d'autant que l'année à venir sera une année de réalisation d'études techniques pour la MEL et qu'il sera nécessaire d'informer le public de l'avancement des études et des décisions qui en découleront. Certaines de ces études ont été annoncées, notamment par l'intermédiaire des réponses aux contributions du public, dans les premiers mois de 2024.

Les événements organisés au deuxième trimestre 2023 ont permis d'échanger en petit comité et au public intéressé de se familiariser avec le projet et à la MEL de recueillir les avis du public. Il en est prévu de nouveau durant l'automne 2023, il serait probablement très utile de les prolonger durant toute la concertation continue tant pour le public que pour les chargés d'étude de la MEL.

Enfin le site Internet restera actif, des mesures devraient être prises pour le rendre plus facile d'utilisation. Il y a en effet plusieurs pages présentant le projet sur le site de la participation de Lille métropole. Sur l'une d'entre elles qui s'appelle « construisons ensemble les nouvelles lignes de transport », il n'est pas possible de déposer des contributions, et il n'est pas facile de comprendre qu'il n'y a une autre page sur laquelle c'est possible. Il serait utile de les rendre plus facile d'accès et d'utilisation.

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 Watrelos 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 Watrelos et de la liaison

transfrontalière.

3 – Bilans de la concertation continue

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

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

Ce rapport final comporte :

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

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

Chantal JOUANNO

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

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

SÉANCE DU 6 JUILLET 2022

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

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

La Commission nationale du débat public,

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

après en avoir délibéré,

constate que :

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

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

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

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

recommande que :

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

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

La Présidente

Chantal JOUANNO