

Projets de nouvelles lignes de transports Mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport Tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne

Réunion publique - Wambrechies

I. Informations pratiques

La réunion s'est déroulée à la salle des fêtes de Wambrechies, le vendredi 2 décembre 2022, de 18h à 20h.

Environ 400 participants étaient présents.

Etaient présents en tribune :

- Sébastien BROGNIART, maire de Wambrechies,
- Sébastien LEPRETRE, Vice-Président délégué aux mobilités et aux transports publics de la Métropole Européenne de Lille,
- Elodie DESRY, DGA direction de projet SDIT, MEL,
- Marc-Antoine DOCHEZ, adjoint DGA direction de projet SDIT, MEL,
- Emmanuelle BAYART, chargée d'opérations tramway, MEL.

- Christophe BACHOLLE, garant de la concertation continue

Les échanges étaient animés par Simon MAZAJCZYK (Agence Eker, AMO concertation de la MEL).

II. Mot d'accueil

L'animateur accueille les participants. Cette réunion est consacrée au projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne, et plus particulièrement sa branche nord, qui desservira la commune de Wambrechies.

Après la présentation du cadre et du contexte du projet retenu suite à la concertation préalable, un large temps d'échange a permis de revenir sur les interrogations des participants.

Sébastien Brogniart, maire de Wambrechies, rappelle que le projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne est un projet structurant, pour lequel la MEL s'est engagée à assurer une concertation continue avec l'ensemble des métropolitains. Il remercie Sébastien Leprêtre, Vice-Président délégué aux mobilités et aux transports publics de la Métropole Européenne de Lille et son équipe pour la tenue de cette réunion publique. Il remercie également Christophe Bacholle, garant de la concertation continue.

Il explique que le projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne fait partie du Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT), voté à l'unanimité des conseillers métropolitains, le 28 juin 2019. Cette délibération est publique et est disponible sur internet : [via ce lien](#).

Dans sa délibération, le conseil métropolitain a acté qu'une ligne de transport en commun lourde (tramway) serait créée entre Lille et Wambrechies, pour répondre à des enjeux forts d'accessibilité, d'attractivité et de réduction de la pollution. Le SDIT s'inscrit dans différents documents cadres, qui visent à apporter une cohérence globale aux politiques publiques métropolitaines. Plusieurs de ces documents ont été débattus et approuvés au sein du conseil municipal de Wambrechies (Charte des espaces publics, Plan de mobilités, PLU, PLU-H, Plan Climat Air-Energies...)

Il rappelle que Wambrechies se situe au cœur d'un bassin de vie attractif en plein développement, en interface avec différents projets urbains développés à Marquette-lez-Lille, Saint-André-Lez-Lille et La Madeleine. L'arrivée du tramway est donc une opportunité pour le territoire. La réduction de la voiture et de la pollution de l'air sont des sujets crispants mais qui permettent de répondre à la congestion des réseaux de circulation aux heures de pointe, notamment à Wambrechies et autour du pôle d'emploi métropolitain.

Il explique défendre tous modes de transports visant à promouvoir la qualité de vie et tendre vers l'apaisement de Wambrechies. La ville de Wambrechies a délibéré en conseil municipal le 12 mai 2022 pour exprimer son avis favorable au projet de tramway en précisant ses orientations pour la poursuite des études. Par délibération du 24 juin 2022, le conseil métropolitain a approuvé le bilan de la concertation préalable, en confirmant la poursuite des projets et des études nécessaires à la mise en œuvre des futures lignes. Le tramway est un projet structurant et impactant, c'est pourquoi il est nécessaire de prendre le temps d'analyser, de comparer et d'étudier les possibilités d'insertion du futur tramway. Ces études sont toujours en cours et seront l'objet d'une partie de la présente réunion.

Sébastien LEPRETRE, Vice-Président délégué aux mobilités et aux transports publics de la Métropole Européenne de Lille, explique que la réunion s'inscrit dans le cadre de la concertation continue, qui fait suite à la concertation préalable engagée sur les quatre projets de nouvelles lignes de transports en commun du 21 février au 5 avril 2022.

Cette concertation continue amène naturellement à venir au plus près des communes traversées, pour répondre aux différentes impatiences, interrogations et inquiétudes des habitants. Il est nécessaire de remettre le projet dans son contexte métropolitain pour pouvoir ensuite se concentrer sur les questions qui concernent plus spécifiquement son insertion à Wambrechies.

Il rappelle enfin que les études sont en cours et que la réunion permettra de préciser dans quel cadre et selon quels critères elles sont menées.

III. Mot d'introduction du garant

Christophe BACHOLLE, garant de la concertation, explique qu'à la suite de la concertation préalable il a été nommé par la Commission Nationale du Débat Public pour suivre la concertation continue.

Il rappelle qu'en réponse au rapport produit par les garants de la concertation préalable et du mémoire de la MEL, le conseil métropolitain a délibéré le 24 juin pour poursuivre la concertation continue, qui a démarré en juillet dernier.

La philosophie de la concertation vise à démarrer tôt les débats, avant la finalisation des projets. Dans une logique de continuum, elle démarre donc au moment de la concertation préalable et se poursuit jusqu'aux enquêtes publiques. En tant que garant, son rôle vise principalement à s'assurer de la transparence et de l'intelligibilité des informations fournies par la MEL, de la bonne prise en compte de l'ensemble des remarques et critiques qui peuvent être faites par le public et de la justification des choix retenus pour le projet.

Il rappelle que la concertation préalable, tout comme la concertation continue, ne constituent pas un référendum mais qu'elles ont pour objectif de permettre un échange d'arguments et de points de vue entre le maître d'ouvrage et le public, afin que toutes les décisions et la manière dont elles sont prises soient comprises par tous.

Il est possible de contacter le garant pour toute demande via son adresse mail : christophe.bacholle@garant-cndp.fr

IV. Présentation

Les services de la MEL, représentés par Marc-Antoine DOCHEZ adjoint à la direction du projet de SDIT et Emmanuelle BAYART, chef de projet tramway, reviennent sur le contexte de réalisation de la future ligne de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne, qui s'inscrit dans le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport, adopté par la MEL en 2019 et décrivent les objectifs du projet.

Ils reviennent sur la concertation préalable qui a eu lieu du 21 février au 5 avril 2022, sur le bilan qui en a été tiré et qui a été présenté au cours d'une réunion publique en ligne le 7 juillet 2022.

L'équipe de la MEL aborde les études et les réflexions qui sont menées depuis la fin de la concertation préalable et la délibération du conseil métropolitain du 24 juin qui a conduit à la poursuite des quatre projets de nouvelles lignes de transports en commun. Un zoom sur les tracés à l'étude sur la commune de Wambrechies est présenté en séance.

L'intégralité de la présentation, diffusée lors de la réunion, est disponible [sur le site de la participation de la MEL](#) et [via ce lien](#).

V. Temps d'échanges

- Une participante, habitant le domaine de Juliette et travaillant au collège de La Madeleine, explique qu'il n'y a quasiment aucune solution de transport en commun pour rejoindre La Madeleine depuis Wambrechies. Elle demande si le tramway ou d'autres solutions de mobilités seront prévues pour aller de l'autre côté de la Deûle. Elle souligne l'impact des nouveaux projets urbains sur la circulation.
- Un habitant de Comines plaide pour que le terminus du tramway soit réalisé à Comines et regrette que cette commune ne soit pas mieux desservie par les transports en commun, et notamment le transport ferroviaire.
- Un nouvel habitant de Wambrechies, résidant avenue Pasteur, explique que le plus simple serait de privilégier un tracé par l'avenue Foch. Il s'inquiète des capacités d'insertion du tramway avenue Pasteur, et notamment de l'augmentation du coût du projet, en raison des nombreux virages qui rendront sa réalisation plus difficile. Il souligne que le tracé avenue Pasteur desservira presque exclusivement des maisons individuelles. Enfin il fait remarquer que le tracé présenté passe sur un terrain privé, dont il est co-propriétaire.
- Un habitant du secteur de la rue d'Ypres, s'inquiète d'un report de la pollution et de la congestion routière à Wambrechies, qui, en tant que terminus, constituera désormais un hub avec un afflux de véhicules venant des communes avoisinantes.

Sébastien Leprêtre explique que le tramway traversera la Deûle au niveau de la jonction entre les villes de Saint-André et de Lambersart pour rejoindre le secteur des gares d'un côté et l'ouest de Lille de l'autre (Vauban/Port). L'un des objectifs de cette nouvelle ligne est notamment de capter les futurs habitants des programmes de logement qui se développent le long du tracé de la future ligne. Il ajoute que le collège Yvonne Abbas sera dans la zone d'influence du tramway, sur le flanc sud de la commune de la Madeleine.

Il rappelle que la question du prolongement du tramway avec un terminus à Comines a été explorée dès 2019 et que les besoins en déplacements, évalués sur la couronne nord de la métropole (de Wambrechies jusqu'à Comines), ne sont pas de nature à légitimer un prolongement du tramway, mode lourd très capacitaire. Pour autant, le besoin d'une connexion rapide en transports collectifs existe, c'est pourquoi, à la suite du prochain conseil métropolitain, le 16 décembre 2022, une étude opérationnelle sera lancée, en partenariat et avec un financement de la Région, pour étudier comment mieux irriguer ce secteur et travailler à une offre de transport complémentaire au futur tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne.

Un car de substitution a été mis en place après l'arrêt en 2019 de la ligne de TER vers Comines. Cette solution ne permet pas de concurrencer efficacement la voiture, c'est pourquoi il est nécessaire de lancer une étude opérationnelle.

Sur le sujet du rabattement, il précise que les terminus ne sont pas les seuls points d'accroche des lignes de transports en communs structurantes, comme celle du pôle métropolitain de Lille et sa couronne. Les connexions peuvent être réalisées via un mode de déplacement doux ou d'autres transports collectifs, à condition qu'il existe une offre de transport alternative à la voiture.

Enfin, il rappelle que les 3 hypothèses de tracés présentées aujourd'hui sont encore à l'étude. Le fait que l'un des tracés traverse un terrain privé sera pris en compte dans la grille d'analyse, afin de pondérer de manière positive ou négative chaque solution envisagée.

Sébastien Brogniart ajoute que le terrain privé évoqué est entretenu depuis près de 30 ans par la mairie de Wambrechies.

En ce qui concerne les problématiques liées aux voitures ventouses, il explique que Laurent Witterbecq, élu à la sécurité des personnes et des biens et au cadre de vie, est missionné pour réunir une commission de travail sur la possibilité de développer un système de carte ou de vignette résident, permettant aux riverains de stationner près de chez eux dans les secteurs de stationnement réglementé. Les personnes ne détenant pas cette carte seront verbalisées par la police municipale.

Sébastien Leprêtre complète en expliquant que la zone bleue installée à La Madeleine - mise en place d'une carte résident à l'année accessible aux habitants de la commune - a fait la preuve de son efficacité pour limiter les voitures ventouses.

- Une participante, habitant au domaine du golf, explique qu'actuellement il n'existe aucune ligne de transport collectif pour rejoindre le centre-ville de Wambrechies. Elle souligne que l'avenue Saint-Pierre est régulièrement saturée aux heures de pointes, notamment parce qu'elle capte les habitants venant de Comines qui souhaitent rejoindre le centre de la métropole.
- Un habitant du quartier Pasteur explique être également copropriétaire du terrain évoqué précédemment. Il souhaite savoir pourquoi le tracé par l'avenue Saint-Pierre a été écarté alors même qu'il permet d'éviter d'impacter les quartiers résidentiels de la rue Pasteur et de la rue d'Ypres, et qu'il semble être plébiscité par les habitants.
- Une habitante de la rue du général Leclerc, à proximité du rond-point de la Distillerie, souhaite savoir si le tramway sera le seul moyen de transport disponible pour rejoindre le centre-ville de Wambrechies ou si la liane sera maintenue. Si la liane est maintenue, elle souhaiterait que le tracé du tramway permette de relier les deux rives de la Deûle, à Wambrechies.
- Une habitante du quartier Pasteur souhaite connaître les critères réellement retenus en faveur du tracé Foch-Pasteur. Elle s'oppose à ce tracé qui va entraîner selon elle la défiguration d'un quartier calme, paisible et résidentiel. Elle dénonce le non-respect du projet environnemental porté par la MEL, qui vise à apaiser, embellir et améliorer le cadre de vie. Elle souhaiterait que des alternatives soient étudiées. Enfin elle considère que le service proposé par la Liane pour rejoindre le centre-ville de Wambrechies est suffisant, le prolongement du tramway avenue Foch est donc inutile et constitue du gaspillage d'argent public.
- Un habitant de la rue d'Ypres demande si des parkings relais pourraient être installés autour des terminus afin d'apporter une réponse aux problématiques liées au stationnement, qui vont s'accroître avec l'arrivée du tramway. Il considère que le tramway devrait être prolongé jusqu'à à l'aéroport de Lesquin, pour lequel il n'existe pas de connexion directe depuis Lille.

Sébastien Brogniart rappelle que la ville a émis un avis sur la concertation au titre du SDIT au conseil municipal du mois de mai 2022. L'avis du conseil municipal sur le Plan de Mobilité d'octobre 2022 a également confirmé l'objectif de développer le maillage entre les transports en commun existants et la future ligne de tramway. Il rappelle que les études sont en cours et qu'elles visent notamment à apporter des solutions pour mieux relier la rive droite de la Deûle

au centre-ville de Wambrechies. Des travaux sont actuellement réalisés avenue de Bondues pour créer des quais de bus, afin de relier Tourcoing à Wambrechies et que l'ensemble des quartiers soient desservis et reliés au centre-ville.

Sur le stationnement et le développement d'une carte de résident, l'objectif est de prendre pour exemple les solutions mises en place par les villes de Lambersart et de La Madeleine.

Sébastien Leprêtre rappelle que l'objectif de la réunion et de la concertation continue n'est pas de refaire le débat sur la desserte de l'aéroport de Lesquin. Les élus métropolitains ont décidé de ne pas desservir l'aéroport en tramway mais d'améliorer le maillage en transport en commun du cœur métropolitain, avec la création de deux nouvelles lignes de tramway et de deux nouvelles lignes de bus à haut niveau de service (BHNS).

Il ajoute qu'il existe deux échéances qui permettront de réétudier le maillage en transport en commun de la métropole : d'abord à l'horizon 2025 avec la désignation d'une nouvelle concession de service public, puis à la mise en service des quatre nouvelles lignes de transports en commun.

Il insiste à nouveau sur le fait que l'objectif du SDIT est d'apporter une alternative efficace à la voiture, en doublant notamment la part des déplacements réalisés en transport en commun au sein de la métropole.

Marc-Antoine Dochez explique que l'hypothèse de tracé par l'avenue Saint-Pierre a été écartée à la suite de la concertation préalable car il apparaissait trop éloigné pour une desserte efficace et de qualité du centre-ville de Wambrechies.

Sur les questions d'insertion, il précise que l'impact sur le foncier, notamment sur les terrains privés, est un des critères étudiés dans les choix et les orientations qui seront pris pour la suite du projet.

Concernant les critères et les études d'insertion, les études détaillées sont longues et progressent par étape puisqu'elles visent à étudier la géométrie et la largeur de chaque voie traversée afin de constituer différents scénarios d'insertion (mutualisation d'une voie de circulation tramway / voiture ; mise à sens unique de la voie ; stationnements...). Généralement une plateforme tramway mesure 7 mètres de large. Les études détaillées, auront lieu jusqu'à l'enquête publique.

- *Une habitante de la rue d'Ypres demande quel sera le tracé du futur BHNS qui reliera Saint-André-Lez-Lille à Villeneuve d'Ascq.*
- *Une participante, membre du mouvement Osons l'Alternative Citoyenne à Saint-André-Lez-Lille, félicite la MEL pour l'organisation de la réunion qui permet un*

échange constructif. Elle s'interroge sur la localisation du centre de maintenance de la future ligne de tramway.

- *Un conseiller municipal de Wambrechies demande si un arrêt du tramway pourrait être créé sur le terrain évoqué précédemment, pour lequel un permis de construire a été refusé et qui se situe sur l'ancienne emprise du Carrefour (rue Obert face à av Kennedy).*
- *Un habitant de l'avenue Pasteur s'inquiète des possibilités d'insertion du tramway au niveau de l'un des virages de l'avenue Pasteur qui ne mesure que 5 mètres de large. Il insiste sur le fait que la copropriété paye la commune pour entretenir le terrain de la copropriété privée évoqué plus haut.*
- *Un participant, habitant à l'angle de la rue d'Ypres et de la rue Pasteur s'interroge sur les solutions de desserte qui sont étudiées. Il explique avoir choisi de vivre à Wambrechies pour son calme, sa verdure et sa proximité du centre de la métropole. Il souhaite que le caractère résidentiel de son quartier soit préservé.*
- *Une habitante de l'avenue Pasteur demande si le tramway circulera dans les deux sens.*
- *Un habitant de la rue des Acacias considère qu'il n'est pas possible d'insérer une plateforme tramway rue Obert et souligne que cette rue a déjà fait l'objet de travaux de rénovation en 2019. Il rappelle qu'il existe un périmètre de protection de 500 mètres à proximité des bâtiments historiques comme le château de Robersart.*

Elodie Desry, Directrice du projet SDIT, décrit le tracé des deux futures lignes de BHNS :

- La ligne de BHNS Villeneuve-d'Ascq/Marcq-en-Barœul rejoindra Saint-André lez Lille, et sera connectée au tramway au niveau du projet Quai 22. Elle desservira ensuite La Madeleine, traversera Marcq-en-Barœul au niveau du boulevard Clémenceau, puis Mons-en-Barœul pour rejoindre Villeneuve-d'Ascq au niveau du grand stade, et se prolonger jusqu'à la zone du Hellu, à Lezennes.

- La ligne de BHNS Lille/Villeneuve-d'Ascq démarrera au niveau de la station 4 cantons pour desservir toute la zone de la Haute Borne. Elle traversera les communes de Lezennes, Hem, et le centre-ville de Lille, jusqu'à Lomme.

La desserte de Villeneuve d'Ascq sera donc fortement améliorée notamment au niveau du stade Pierre Mauroy.

Les sites de maintenance sont les endroits où seront remisées et entretenues les futures rames de tramway. C'est également depuis le site de maintenance que les rames sont mises en service tous les matins et injectées sur la ligne. Ces sites sont donc indispensables au bon fonctionnement des deux futures lignes et leur emplacement doit être étudié en amont. Ils ne sont pas forcément implantés en bout de ligne, afin d'assurer une alimentation continue et égale de la ligne, au nord comme au sud.

Sébastien Leprêtre complète en précisant que l'objectif est de permettre de délibérer dès le prochain conseil métropolitain, le 16 décembre, sur la localisation des deux centres de remisage nécessaires au bon fonctionnement des deux nouvelles lignes de tramway. Leur localisation est un élément déterminant dans la poursuite des études.

Elodie Desry précise que la préservation d'un cadre de vie calme n'est pas incompatible avec l'arrivée d'un tramway. En remplaçant un certain flux de circulation routière, le tramway peut en effet participer à la réduction des nuisances sonores. Le tramway est aussi un moyen de transport plus sécurisé qui permet d'apaiser la circulation en ville. L'arrivée des nouvelles lignes va permettre d'engager un travail de requalification des espaces publics (végétalisation, développement des modes doux...).

Une fois que les tracés seront définis, un travail détaillé sera mené pour savoir quelle fonction sera intégrée à chaque rue et la manière dont cohabiteront les différents modes (tramway, circulation routière, stationnement, pistes cyclables...).

Marc-Antoine Dochez précise que les études lancées visent à préciser la manière dont la plateforme dédiée au tramway sera intégrée dans les différentes rues traversées et comment les voies seront mutualisées entre les différents modes de transport. Il explique que dans certains centres anciens comme à Angers, une plateforme tramway de 7 mètres a été intégrée à des rues d'une dizaine de mètres.

La protection du patrimoine est l'un des critères pris en compte. Des discussions avec l'architecte des bâtiments de France sont ainsi engagées dans les secteurs concernés.

Sébastien Brogniart précise que les opportunités offertes par le retrait du permis de construire sur le terrain de l'ancien Carrefour sont bien à l'étude.

Sébastien Leprêtre rappelle que les tracés et terminus présentés sont bien étudiés aujourd'hui dans le cadre du projet de tramway.

- *Un habitant de l'avenue de la Gare souhaite que soient présentés les premiers résultats des études qui seront débattues lors du prochain conseil métropolitain du 16 décembre. Il s'oppose au tracé par l'avenue Pasteur et à l'implantation du terminus à côté de l'ancienne gare, dans un quartier résidentiel, à faible densité de population,*

où il y aura très peu d'usagers du tramway. Il considère que le projet va détruire le caractère calme et verdoyant de son quartier.

- *Un participant considère que le tramway est inutile et souligne qu'une récente déclaration de l'Etat a annoncé le développement de projet de RER dans les grandes villes, comme Lille. Il explique que l'ancienne voie de chemin de fer, qui permettait de rejoindre Comines, a été requalifiée en Belgique. Aujourd'hui il est possible d'y circuler en trottinettes ou à vélo. Il regrette que cette infrastructure ferroviaire ne soit pas également transformée en France et s'interroge sur la possibilité d'y faire passer un futur RER. Il dénonce également l'augmentation récente du coût des transports en commun.*
- *Un participant habitant la rue du Jardin de la Comtesse demande pourquoi le transport fluvial n'est pas développé davantage dans ces secteurs en bord de Deûle. Il s'interroge sur la possibilité de faire cohabiter différents modes (tramway, voiture, mobilités douces) en toute sécurité. Il regrette que la desserte routière du nouveau quartier des Moulins de Paris n'ait pas été mieux anticipée et considère qu'il faut oser envisager autre chose que le tramway.*
- *Une habitante de la rue Obert demande si avec l'annulation du permis de construire les programmes immobiliers qui devaient être construits vont être abandonnés.*
- *Un habitant de la rue Foch demande quelles sont les hypothèses à l'étude pour la localisation des centres de maintenance.*
- *Une habitante de Wambrechies explique ne plus faire confiance à l'équipe municipale et considère que le tramway va détruire la commune.*

Sébastien Brogniart explique que le plan de mobilité considère la Deûle comme une voie de transport alternative à étudier. Néanmoins, il existe aujourd'hui deux écueils importants au développement du transport fluvial : d'une part la Deûle est passée en grand gabarit en vue de sa liaison avec le canal Seine-Nord Europe, d'autre part la vitesse y est réglementée ce qui conduit à rendre ce mode de transport plus lent que les transports en communs terrestres et donc moins attractif.

Il précise que le permis de construire de la rue Obert a été retiré à la suite d'un contrôle de légalité préfectoral. Une fois le permis accordé des logements seront effectivement construits. Toutefois, le projet qu'il porte au niveau municipal vise à limiter les projets de construction et à préserver le caractère vert de la ville de Wambrechies, notamment à travers la charte de l'espace public : développement de zones de nature en ville dans le PLU, végétalisations de

façades, reboisement et création de parcs... Il rappelle que le projet de tramway intègre un plan de végétalisation tout au long de son tracé.

Sébastien Leprêtre indique être favorable à ce que dans le cadre de la future concession de service public des transports en communs fluviaux soient expérimentés. Il rappelle toutefois que l'utilisation des voies fluviales n'est pas forcément adaptée aux déplacements du quotidien, notamment pendulaires. Il ajoute que l'écluse de Lambersart ne permet pas d'assurer une régularité et une rapidité des déplacements. Aujourd'hui, les bords de la Deûle, entre La Madeleine et Wambrechies ont plutôt une vocation touristique et vont contribuer au développement du grand projet du canal Seine-Nord Europe.

L'objectif de la délibération du 16 décembre est, en plus de préciser la localisation des deux futurs centres de remisage, de répondre aux différentes questions qui subsistaient après la concertation préalable sur lesquelles des études complémentaires ont été menées à la suite des préconisations adressées par les garants de la CNDP dans leur bilan.

Ces études ont fait l'objet d'une réunion de présentation le jeudi 24 novembre 2022 et sont disponibles sur le site de la MEL :

<https://participation.lillemetropole.fr/processes/concertationprealablesdit/f/563/>

Le site de la MEL permet de se documenter sur l'ensemble de la concertation préalable et sur les différentes études complémentaires.

Les possibilités d'emplacements des différents centres de remisages sont étudiées selon différents critères. Aujourd'hui, à la vue des résultats des études, la localisation préférentielle est envisagée sur l'ancien site de Vertbaudet à Marquette-lez-Lille. Le conseil métropolitain du 16 décembre sera l'occasion de construire un consensus pour décider et acter les emplacements des centres de remisage.

Il ajoute que les annonces présidentielles sur les RER métropolitains n'ont pas d'impact sur les deux nouvelles lignes de tramway, qui sont déjà au stade des études de faisabilité.

Néanmoins ces annonces s'intègrent au projet du SDIT dans son ensemble, qui ne se limite pas à la création de quatre nouvelles lignes de transports en commun mais qui vise à mieux intégrer l'étoile ferroviaire, notamment dans le cadre du développement des Services Express Métropolitain (SEM).

Il indique qu'en termes de coût les transports collectifs demeurent plus concurrentiels que la voiture individuelle, à condition qu'ils soient performants et confortables.

VI. Conclusion

Christophe Bacholle remercie les participant et souligne la richesse du débat. Il rappelle que les expressions parfois vives sont tout à fait légitimes et considère que les réponses apportées par le maître d'ouvrage ont été relativement complètes. Il rappelle aux participants qu'il est possible de déposer des questions sur le site de la participation de la MEL.

Sébastien Brogniart remercie les participants et souligne la qualité des débats. Il espère avoir pu répondre de la manière la plus honnête aux questions qui lui ont été posées.

Sébastien Leprêtre rappelle que les études vont se poursuivre pendant les trois prochaines années. Tout au long de ce travail, il sera nécessaire de convaincre chacun que le tramway ne s'oppose pas à la préservation de la qualité de vie à Wambrechies et plus généralement au sein de la métropole.