

Rapport final de la concertation continue

Projet de Ligne de Tramway
« Roubaix Tourcoing »

Du 7 Juillet 2022 au 21 octobre 2025

Christophe Bacholle, Garant

Date de remise du rapport : Le 21 octobre 2025



Sommaire

Remarque préliminaire	3
Préambule	3
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP	3
La mission du garant	4
Fiche d'identité du projet.....	4
Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable.....	8
Évolutions du projet durant la concertation continue (juillet 2022- octobre 2025).....	11
Réalisation et présentation d'études spécifiques	11
Orientations relatives au tracé de la ligne « Roubaix-Tourcoing » prises par délibération du conseil communautaire le 16 décembre 2022	11
Modalités d'exploitation	11
Conditions d'insertion de la ligne de tramway	12
Que s'est-il passé pendant la concertation continue en matière de participation ?	12
Réunions publiques et ateliers participatifs	12
Rencontres de proximité.....	13
Fonctionnement du site Internet participatif	15
Les arguments exprimés	16
Des critiques sur le manque d'informations relatives à la concertation	16
Des controverses sur certains tronçons des lignes de tramway qui s'amplifient	16
Les interrogations du public n'ayant pas obtenu de réponses à ce stade	22
Avis du garant sur le déroulé de la concertation.....	22
Recommandation du garant sur les modalités d'information	23
Liste des annexes.....	23

Remarque préliminaire

Le présent rapport final de concertation continue ne concerne que le projet de tramway « Roubaix Tourcoing », mais pas le projet de tramway « Lille et sa Couronne » contrairement aux précédents rapports intermédiaires et au bilan de la concertation préalable relative aux projets des deux lignes de tramways. Cela tient au fait que la concertation relative au projet de tramways « Roubaix Tourcoing » se termine à l'automne 2025 avec le début de l'enquête publique de DUP (« Déclaration d'Utilité Publique ») alors que la concertation relative au projet de Tramway « Lille et sa couronne » se poursuit et se terminera lors de l'enquête publique dédiée, aujourd'hui prévue en 2027.

Préambule

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

Le présent document est le rapport final du garant pour la ligne de tramway « Roubaix Tourcoing », couvrant la période du 7 juillet 2022 au 21 octobre 2025. Il rend compte en toute neutralité et transparence de la concertation et des arguments échangés durant toute cette période.

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

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

La mission du garant

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

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

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

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

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

Fiche d'identité du projet

Maitre d'ouvrage :

La Métropole Européenne de Lille (MEL), est l'autorité organisatrice des transports sur la métropole de Lille et maître d'ouvrage 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 16 communes concernées par les projets de tramways et leurs tracés. 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 :

Le projet soumis à concertation préalable du 21 février au 5 avril 2022, objet de la présente concertation continue sous l'égide de la CNDP, porte sur la création d'une nouvelle ligne de tramway desservant le pôle métropolitain de Roubaix Tourcoing.

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

Parallèlement, la concertation continue se poursuit pour le projet la ligne de Tramway « Lille et sa couronne ».

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

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

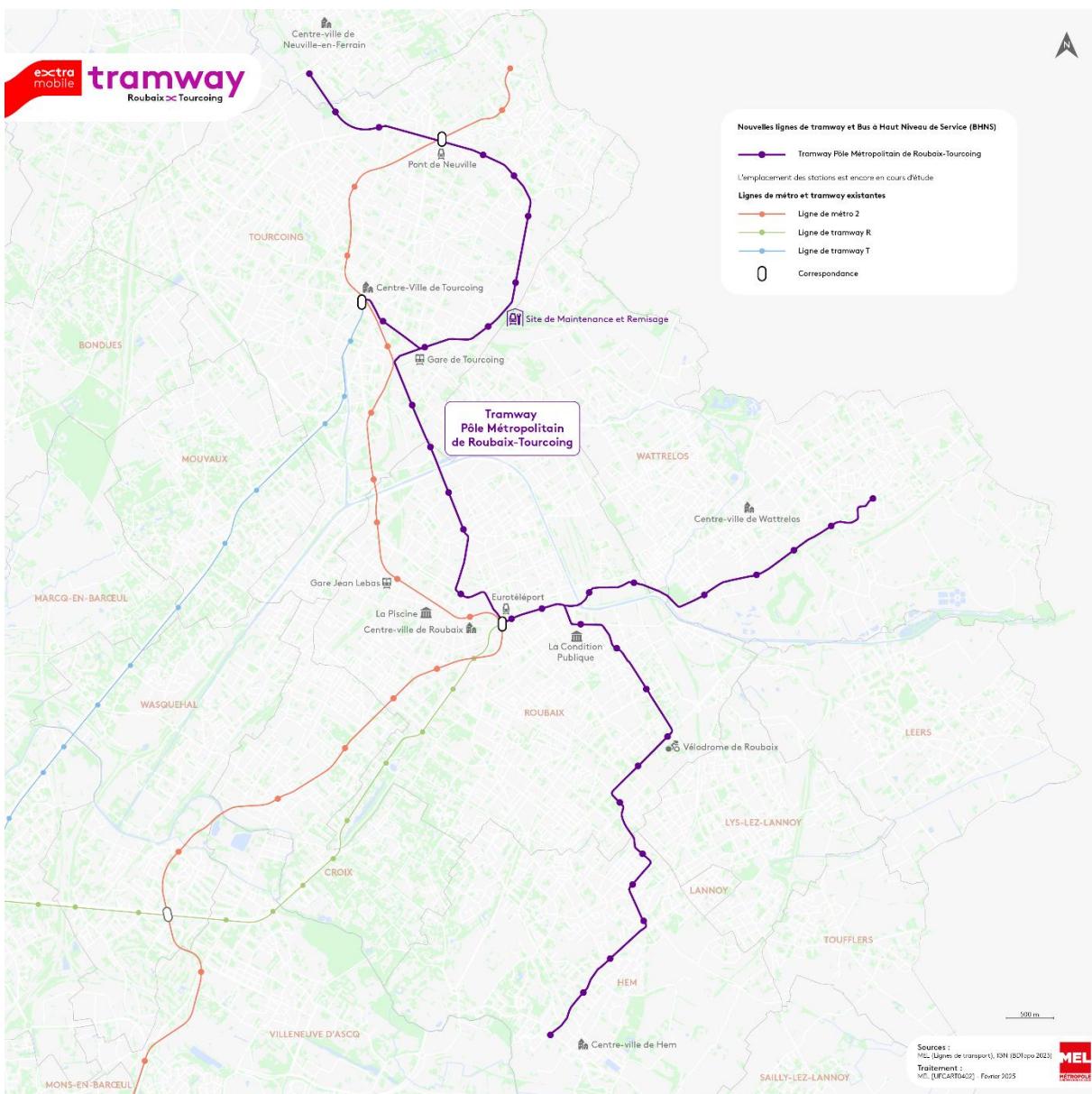
Selon le maître d'ouvrage, l'élaboration du SDIT a fait l'objet d'une concertation par voie électronique ayant recueilli 859 contributions, d'une réunion publique le 13 mai 2019 et d'une consultation des acteurs institutionnels. Le tracé de ces nouvelles infrastructures a ensuite été arrêté en concertation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

Le SDIT comporte 2 volets :

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

Il est à noter que l'État, le Conseil Régional Hauts-de-France, la Métropole et SNCF Réseau ont engagé un travail d'élaboration d'un Schéma Express Régional Métropolitain (SERM) de desserte ferroviaire. Ce schéma a fait l'objet, le 20 octobre 2023, d'une délibération du conseil métropolitain établissant une convention relative au financement des missions permettant le déploiement de la gouvernance du projet, la mise en œuvre de la participation du public et la conduite des études nécessaires à la consolidation du projet qui sont confiées à la Société des Grands Projets (SGP).

Localisation du projet :



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

Objectifs du projet selon le Maître d'ouvrage :

La MEL souhaite faire face aux besoins de transport liés au développement de la Métropole (115 000 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 concernés par le nouveau programme de renouvellement urbain adopté en décembre 2019.

Caractéristiques principales :

Le projet de tramway du pole Roubaix Tourcoing est constitué :

- D'une **ligne de Neuville en Ferrain à Hem** de 15,5 km de long et de 28 stations ;
- D'une **ligne de Roubaix à Wattrelos** de 4 km, desservant 9 stations en prolongement de la ligne R du tramway actuel (Mongy).

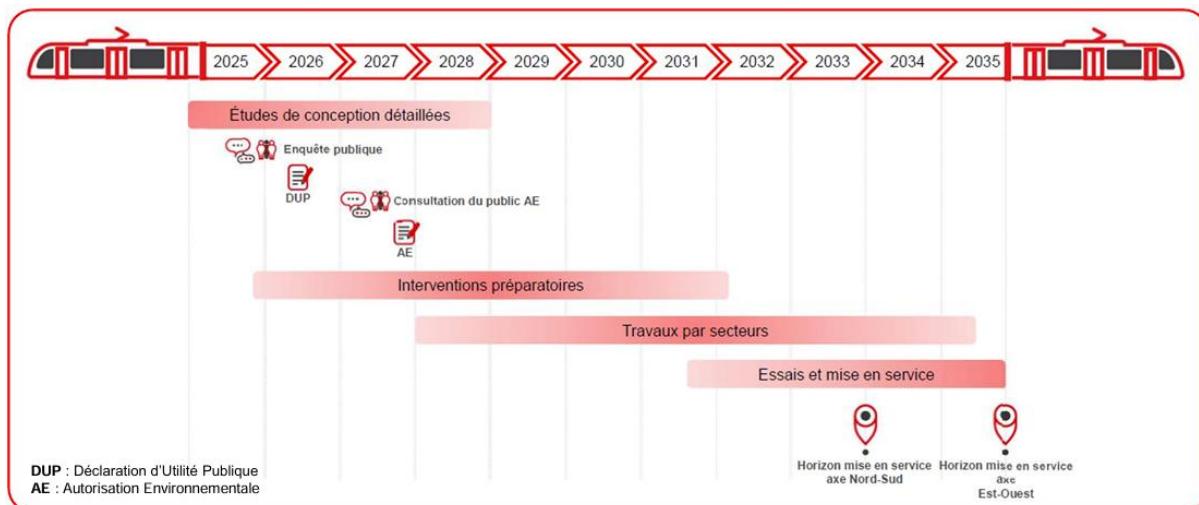
La fréquence prévue est de 5 à 7 minutes en heure de pointe selon les lignes.

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

Coût :

Le projet de tramway du pole « Roubaix Tourcoing » est estimé à 720 millions d'euros (valeur estimée dans les conditions économiques de juin 2023).

Calendrier prévisionnel :



(Source : MEL)

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

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

**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 devaient être tenus tels qu'envisagé le 28/06/2022	Etat d'avancement
<i>1. Préciser la localisation la faisabilité et les conditions de desserte des parkings relais liés à un choix de terminus de ligne</i>	La Métropole Européenne de Lille approfondit, dans la poursuite des études, le besoin et la localisation en rabattement pour analyser l'intérêt d'implanter des zones de stationnements à des points stratégiques des tracés	2024	Réalisée
<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 dont l'objectif est de doubler les fréquences en heures de pointe des trains voyageurs de l'étoile ferroviaire de Lille à horizon 2040		Calendrier précis partiellement par la SGP
<i>3. 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).</i>	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	Fin 2022	Réalisée

Recommandations des garants portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s	Réponse du Maître d'ouvrage : Métropole Européenne de Lille, le 28/06/2022		
<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>	Une réunion publique de restitution du bilan de la concertation est organisée par la Métropole Européenne de Lille en juillet 2022.	Juillet 2022	Réalisée
<i>2. Il est demandé au maître d'ouvrage de constituer pour chaque ligne de tramway une instance pérenne de concertation réunie à minima à chaque étape du projet.</i>	En complément du comité des partenaires de la mobilité et du comité de ligne existant et associant les communes, la Métropole Européenne de Lille met en place d'une instance élargie aux partenaires représentatifs du territoire		Ne sera pas réalisée*
<i>3. Il est demandé aux maires concernés et à la MEL d'engager une concertation locale avec les riverains pour chaque site contraint par les conditions d'insertion du tramway.</i>	La Métropole Européenne de Lille poursuit les réunions publiques pour informer de l'avancée du projet et met en place, en concertation avec les communes, une concertation locale sur les secteurs contraints par les conditions d'insertion du tramway	Juin 2022	Réalisée par des ateliers thématiques dédiés en 2025

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

Évolutions du projet durant la concertation continue (juillet 2022-octobre 2025)

Lors de la réunion du 7 juillet 2022, la MEL a tiré les enseignements de la concertation préalable. Le tracé de référence de l'axe principal de la ligne de tramway a été retenu pour la poursuite des études. Il a intégré l'une des variantes du raccordement de la ligne T du tramway actuel (Mongy) à la gare de Tourcoing, et la variante consistant en la prolongation de la ligne jusqu'au centre de Hem. Concernant la branche Roubaix – Wattrelos, compte tenu des expressions contradictoires entre le tracé de référence et l'une des variantes desservant le centre de Wattrelos, aucun des deux tracés n'avait été retenu à ce stade et il a été décidé d'approfondir les études de faisabilité en lien avec la recommandation n°3 des garants.

Réalisation et présentation d'études spécifiques

Afin de répondre aux interrogations du public, une étude sectorielle concernant la branche Wattrelos a été réalisée de façon à préciser les enjeux des différents tracés ou portions de tracé en débat. Cette étude a été mise en ligne mi-novembre 2022.

Cette étude a ensuite été présentée le 24 novembre 2022 lors d'une réunion publique en visio-conférence au siège de la MEL conjointement aux études réalisées pour la ligne « Lille et sa couronne ».

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

La délibération du 16 décembre 2022 entérine le tracé principal du projet de ligne ainsi que les variantes concernant le raccordement de la ligne T du tramway actuel et le prolongement jusqu'au centre de Hem. Concernant la branche Roubaix Wattrelos, elle privilégie le tracé par le boulevard Pierre Mendès-France. Elle valide également la poursuite des études pour le centre de maintenance et de remisage du tramway au sein du site des ateliers SNCF dans le secteur de la rue de Boulogne à cheval sur les communes de Tourcoing et Wattrelos.

Ces tracés n'ont pas été modifiés ultérieurement lors de la concertation continue.

Modalités d'exploitation

Fin 2024, la MEL a indiqué que les tramways desservant la branche Wattrelos de Roubaix Eurotéléport à Wattrelos- Beaulieu seront directement connectés à la ligne R du tramway actuel. Les habitants de Wattrelos seront ainsi directement reliés à Roubaix et au centre de Lille, sans changement.

Conditions d'insertion de la ligne de tramway

Les différentes modalités d'insertion possible de la ligne dans le tissu urbain conditionnant l'organisation des rues recevant le tramway ont été soumises à l'avis du public pendant les ateliers participatifs de novembre 2024 et janvier 2025. Les choix finaux ont été présentés pendant les réunions publiques du printemps 2025.

Il s'agit du positionnement des voies du tramway sur la rue, du positionnement des voies restant dédiées à la circulation automobile, l'éventuelle mise en sens unique des rues concernées, l'éventuelle banalisation d'une voie de tramway (c'est-à-dire le partage d'une des plateformes de circulation du tramway avec la circulation automobile), du maintien ou non des places de stationnement existantes, de l'éventuelle mise en place de zones de stationnement nouvelles, du positionnement des pistes cyclables et des trottoirs piétons, des modalités de végétalisation du corridor. In fine, la construction du tramway conduit à réaménager la rue de « façade à façade » et permet de requalifier les espaces publics traversés. C'est ce réaménagement qui a été soumis au public lors des ateliers puis présenté dans sa forme finalisée lors des réunions publiques.

Que s'est-il passé pendant la concertation continue en matière de participation ?

Réunions publiques et ateliers participatifs

Comme la MEL s'y était engagée dans sa réponse au bilan des garants de la concertation préalable, une réunion publique en visioconférence a été organisée le 7 juillet 2022. Cette réunion relative aux deux projets de tramways « Roubaix Tourcoing » et « Lille et sa couronne » a rassemblé 77 participants.

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

La MEL a également pris l'engagement, suite aux recommandations des garants et à la demande des maires des communes concernées, 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* ».

Le 24 novembre 2022 s'est tenue en visioconférence la réunion de restitution des études complémentaires annoncée le 7 juillet 2022 concernant les deux projets de ligne de tramway. Elle a rassemblé 150 participants.

L'année 2023 et l'essentiel de l'année 2024 ont été consacrées à la passation des marchés d'études de maîtrise d'œuvre et à la réalisation de ces études. Sans éléments vraiment nouveaux à présenter au public, la MEL n'a pas organisé de réunions publiques et s'est appliquée à poursuivre l'information du public sur le projet par des rencontres de proximité (voir chapitre suivant).

En novembre 2024 et janvier 2025, la MEL a organisé des ateliers participatifs pour recueillir l'avis des habitants sur les différentes possibilités d'insertion de la ligne de tramway dans

l'espace urbain. Ces ateliers ont été organisés tronçon par tronçon afin de présenter les différents scénarios imaginés pour la configuration de chacune des rues ou portions de rue. Il s'agissait d'aborder de façon concrète les questions posées par l'insertion du tramway, celle-ci devant être adaptée à la largeur de la rue, à la présence ou non de commerces, à la problématique du stationnement sur le quartier traversé, à la place nécessaire pour les pistes cyclables et pour les circulations piétons, à l'espace laissé à la végétation. Il s'agissait pour les participants d'exprimer leur perception des priorités à mettre en œuvre pour les différents usages de l'espace public en fonction des contraintes identifiées tronçon de rue par tronçon de rue.

Ces ateliers au nombre de cinq se sont déroulés en novembre 2024 et janvier 2025 :

- Tourcoing/La Neuville en Ferrain le 18 novembre 2024
- Secteur Epidème (Tourcoing sud/Roubaix Nord) le 28 novembre 2024
- Roubaix centre le 20 novembre 2024
- Roubaix sud – Hem le 27 novembre 2024
- Roubaix -Wattrelos le 28 janvier 2025

La MEL a ensuite organisé cinq réunions publiques en mai et juin 2025 pour présenter les résultats des études menées sur chacun de ces tronçons. Ces études intégraient les informations collectées lors des ateliers décrits précédemment. Ces réunions ont eu lieu :

- à Roubaix le 14 mai 2025
- à Neuville en Ferrain le 20 mai 2025
- à Hem le 21 mai 2025
- à Wattrelos le 3 juin 2025
- à Tourcoing le 12 juin 2025

De plus la MEL a organisé en juillet 2025 un atelier spécifique sur le secteur particulièrement contraint de la place de la Fosse aux chênes à Roubaix. Différents scénarios d'aménagement de cette place ont été présentés dont des scénarios prévoyant des expropriations. Elle a ensuite présenté le 7 octobre 2025 le scénario retenu en précisant les parcelles cadastrales concernées par les démolitions prévues et les conditions de leur acquisition par la MEL.

Elle a également organisé des « balades urbaines » rue Jules Guesde à Hem les 29 et 30 septembre 2025 afin de répondre aux nombreuses questions, inquiétudes et oppositions exprimées lors de la réunion publique tenue à Hem le 21 mai 2025.

Rencontres de proximité

L'année 2023 et la première moitié de l'année 2024 ont été consacrées à la poursuite de l'information du public sur le projet par la réalisation de rencontres de proximité en liaison avec les communes concernées. Il s'agissait :

- de profiter d'évènements publics pour une information à large spectre des habitants de la métropole :

- ✓ Ateliers participatifs avec les services civiques de Unis-Cité, le 1^{er} mars 2023Stand à la rencontre du public, dans le cadre d'un évènement de rencontre des nouveaux habitants porté par la commune de HEM, le 13 mai 2023
 - ✓ Stand à la rencontre du public, dans le cadre de la dernière rencontre à domicile du LOSC au stade Pierre Mauroy (Championnat de France Ligue 1) le 27 mai 2023
 - ✓ Stand à la rencontre du public dans le cadre de l'évènement d'été « Tourcoing Plage », le 25 juillet 2023.
 - ✓ Stand à la rencontre des étudiants et des personnels de l'université dans le cadre de la « journée de la forme » à l'université catholique de Lille, le 28 septembre 2023.
 - ✓ Stand au forum mobilités de la mission locale de Tourcoing, le 7 novembre 2023
 - ✓ Stand à la rencontre du public dans le cadre de l'événement « WellFest » de la Mission emploi Lys-Tourcoing, le 28 juin 2024.
 - ✓ Stand à la rencontre des étudiants dans le cadre de la « journée de la forme » à l'université catholique de Lille, le 26 septembre 2024
- d'organiser des rencontres de proximité pour les roubaisiens en lien avec la ville de Roubaix de façon à toucher des publics plus larges :
- ✓ Stand à l'arrêt de bus de Trois Ponts à Roubaix, le 13 juin 2023
 - ✓ Balade en Bus dans la ville de Roubaix, le 27 juin 2023.
 - ✓ Voyage d'étude à Valenciennes pour appréhender le fonctionnement et l'impact de son tramway, organisé par la ville de Roubaix en lien avec la MEL avec des habitants et des élus de Roubaix, le 22 novembre 2023
 - ✓ Stand à la station de tramway Victor Provo à Roubaix, le 23 novembre 2023
 - ✓ Stand sur la place de la fosse aux chênes à Roubaix, le 6 juin 2024.
- d'organiser des rencontres spécifiques dans les secteurs les plus contraints ou suscitant des oppositions fortes, sous forme de « balades urbaines » à pied ou à vélo. Il s'agit de secteurs où la ligne de tramway empruntera des rues étroites ou sera l'occasion de réaménagements importants de l'espace urbain. Les habitants ont été appelés à participer sur inscription à ces évènements, chaque événement a rassemblé une vingtaine de personnes. Ce format résulte d'un choix de la MEL de constituer des groupes de volontaires relativement réduits pour favoriser les interactions entre les participants et les organisateurs. Ce format s'est avéré pertinent et, sur des questions concrètes, il a permis des échanges denses, contradictoires et riches d'enseignements.
- ✓ Diagnostic à vélo de Roubaix à Hem, le 7 juin 2023.
 - ✓ Diagnostic à vélo de Roubaix à Wattrelos, le 29 mai 2024.
 - ✓ Diagnostic en marchant dans le secteur d'Eurotéléport - blvd Gambetta-place de la liberté, le 10 juin 2024.
 - ✓ Rencontre avec les riverains de la promenade de la Fraternité à Tourcoing, le 6 juin 2025

Un nombre plus important d'événements avait été programmé initialement mais certains d'entre eux ont été annulés ou reportés par les communes concernées.

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

- l'association Droit au Vélo (ADAV) le 17 mars 2023
- les Facultés de l'Université catholique de Lille (FUPL) le 12 avril 2023
- les acteurs économiques lors d'un webinaire le 15 juin 2023
- les acteurs économiques du « club gagnant » le 26 mai 2025
- les commerçants de Tourcoing le 3 juin 2025

Des réunions spécifiques liés aux expropriations nécessaires à Roubaix

Dans le secteur très contraint du quartier de la Fosse aux chênes à Roubaix, la MEL devra démolir des bâtiments abritant des habitations et des commerces pour pouvoir insérer la ligne de tramway. Un atelier spécifique s'est tenu le 3 juillet 2025 regroupant 20 participants présentant deux scénarios d'aménagements et demandant aux participants de lister les avantages et inconvénients qu'ils voyaient dans chacun des deux scénarios. Les deux scénarios présentaient des impacts importants pour l'activité commerciale sur la portion de rue concernée. Une deuxième réunion s'est tenue le 7 octobre 2025 pour présenter la solution retenue, les aménagements prévus en termes de démolitions du bâti, de modifications des circulations automobiles, de circulation piétons et vélos et de végétalisation nouvelle. Durant cette réunion, les parcelles cadastrales devant être acquises par la MEL ont été présentées en détail à l'écran ainsi que les modalités des procédures d'acquisitions foncières à l'amiable prévues, le juge des expropriations ne devant intervenir qu'en dernier recours.

Fonctionnement du site Internet participatif

Le site Internet participatif de la MEL a été ouvert aux questions et contributions sur le projet par le public à partir du 19 décembre 2022 et l'est resté jusqu'au 12 octobre 2025

La page dédiée au projet de tramway Roubaix Tourcoing a fait l'objet de 7137 connexions durant cette période.

Dix contributions relatives à la ligne « Roubaix-Tourcoing » ont été déposées durant la première année de concertation continue, soit de juillet 2022 à juillet 2023, onze durant la deuxième année de juillet 2023 à juillet 2024, et 66 durant la période courant du 7 juillet 2024 au 12 octobre 2025, date à laquelle la possibilité de déposer un avis a été fermée, la concertation continue étant en cours de finalisation et l'ouverture du registre numérique de l'enquête publique étant prévue pour le 19 novembre 2025, assurant ainsi le continuum de l'information et de la participation du public.

La MEL a répondu à toutes les questions déposées à la date de parution du présent document. Les délais de réponse aux questions ou contributions ont été très longs durant certaines périodes (notamment en 2023 et au premier semestre 2025). De tels délais sont de nature à décourager les internautes à la participation et à susciter du ressentiment contre la MEL.

Les arguments exprimés

Des critiques sur le manque d'informations relatives à la concertation

De nombreuses contributions ou interpellations en réunions ont critiqué le manque d'information lors de la concertation préalable mais aussi sur les réunions organisées dans la cadre de la concertation continue :

« La communication de la MEL était imparfaite, beaucoup d'habitants n'ont pas été informés dans leur boîte aux lettres de la réunion, pourquoi ne pas avoir fait un porte-à-porte comme cela a été fait pour les points d'apport volontaire ?... » Intervention d'un participant lors de la réunion publique de Wattrelos du 3 juin 2025

« Bonjour, Nous apprenons sur cette plateforme que des concertations préalables (auprès des riverains) auraient été menées en juin 2022 sur ce projet. Habitant la commune de Tourcoing depuis 2019, directement impactés par le tracé, quelle surprise de ne jamais avoir été informés/concertés... pourtant notre avenue Lefrançois figure sur le tracé et nous sommes donc bien placés pour émettre un avis sur le projet... Contribution sur le site Internet du 17 09 2024

« ...Vous parlez de concertation mais nous qui habitons la zone future sinistrée(i.e. rue Jules Guesde à Hem) n'avons jamais reçus de la mairie la moindre information » Contribution sur le site Internet du 06/01/2024

En réponse à ces critiques, la MEL a répondu en rappelant le processus de concertation depuis le début de la concertation préalable, mentionne les réunions publiques et rencontres de proximité qui se sont tenues à proximité du lieu d'émission de la critique. Elle rappelle également le nombre significatif de participants à ces réunions et le nombre de contributions sur le site Internet.

Des controverses sur certains tronçons des lignes de tramway qui s'amplifient

A l'image des débats de la concertation préalable et de la première année de concertation continue, la remise en cause de certains tronçons a perduré.

Concernant la rue Jules Guesde sur la commune de Hem

Ce tronçon qui va du lieu-dit « La blanchisserie » au terminus à la « Ferme Franchomme » fait l'objet de nombreux échanges, les contributions sur le site Internet se sont logiquement intensifiées après l'atelier participatif de novembre 2024 présentant les modalités d'insertion.

Un grand nombre de ces contributions affichent une forte opposition. Une pétition contre ce tronçon a été lancée, elle affichait 300 signatures en juillet 2024 et plus de 1100 à la mi-octobre 2025.

Les opposants ont précisé à plusieurs reprises qu'il ne s'agissait pas d'une opposition au tramway en tant que tel mais bien d'une opposition à ce tronçon particulier uniquement.

Le fait que le tramway ne permette pas de relier Hem à Lille ou Villeneuve d'Ascq suscite également de nombreuses critiques et alimente pour partie l'opposition à ce tronçon.

Les opposants remettent en cause l'opportunité de ce tronçon au motif qu'il ne répond pas au besoin des habitants de ce secteur, et considèrent que les contraintes de limitation de circulation et de stationnement, de gêne pour accéder à leur domicile afin y déposer les enfants en bas âge, de gêne pour y recevoir des livraisons ou des matériaux en cas de travaux, ne sont pas acceptables et le sont d'autant moins que le besoin d'un tramway sur ce tronçon ne se justifie pas à leurs yeux :

« Je ne suis pas d'accord du passage du tramway rue Jules Guesde à Hem. Les maisons seront tremblantes comme à l'époque du passage des camions et bus double. Pourquoi ne pas utiliser des bus électriques avec cathéter ?...Contribution sur le site Internet du 06/01/2024

« De plus, je ne vois pas l'intérêt de relier la ferme Franchomme au secteur Blanchisserie. Cette partie du tracé semble répondre à peu de besoins, et est donc superflue. » intervention d'un participant pendant la réunion du 21/05/2025

« Comment les personnes n'ayant pas de garage dans la rue vont faire pour se stationner ? Comment vont faire les personnes à mobilité réduite ? Certaines personnes rue Jules Guesde sont en incapacité de se déplacer. Comment les véhicules publics (véhicules de secours, pompiers...) pourront intervenir et circuler au sein de la rue ? Ensuite, comment garantir la sécurité des enfants quand une ouverture de porte d'entrée se trouvera à 1m60 de la circulation d'un tramway ? » Intervention d'un participant pendant la réunion du 21/05/2025

« Tracé du tram à Hem - vers Lille Bonjour, le tracé de la ligne de tram sur toute la longueur de la rue Jules Guesde fait débat et ça doit être pris en compte. Surtout, bouleverser autant Hem sans avoir une vraie solution pour aller vers Lille n'est pas défendable. Oui à la ligne de tram (avec un tracé modifié), mais avec une solution pour aller vers Lille (sans remonter vers Roubaix) vers une autre station de tram (station Le Sart par exemple) ou de métro (Jean Jaurès par exemple). Il faut imaginer les habitudes de demain. » Contribution sur le site Internet du 25/04/ 2025

« Faire passer le tram rue Jules Guesde est une erreur stratégique totale. Il n'y a aucune utilité à amener le tram à Hem jusqu'à la ferme Franchomme en passant par la rue Jules Guesde. Personne n'empruntera ce prolongement aux heures de pointe, car toutes les personnes qui partent et reviennent du travail auront le même besoin d'utiliser leur voiture. Cela ne fera qu'aggraver les embouteillages et les nuisances pour tous, et diminuer la qualité de vie. L'arrêt à Blanchisserie serait plus utile et beaucoup moins coûteux, ainsi que moins polluant (pistes cyclables ok) Contribution sur le site Internet du 12/06/ 2025

« Concilier vie de famille et perte de stationnement devant son domicile Bonjour Je vis rue jules guesde. Nous stationnons 2 voitures devant notre maison pour avoir une vie de famille très "standard". Comment pouvez-vous assurer je cite "L'offre de stationnement... malgré sa réduction sur l'axe elle restera suffisante pour accueillir les véhicules des riverains" ? Avoir des places devant chez soit permettant de décharger les courses, de gérer des enfants en bas âge n'a pas du tout le même impact que de devoir traverser la rue pour aller sur un parking. Merci » contribution sur le site Internet du 11/02/2025

En réponse, la MEL a précisé que l'évaluation des besoins en déplacements des hémois s'appuie sur des chiffres issus de ses enquêtes ménages-déplacements de 2019, mais aussi des chiffres de l'INSEE. Ces chiffres prennent en compte les déplacements réalisés en voiture ou en transport en commun et indiquent que la majorité des déplacements des hémois ont lieu au sein de la ville de Hem (34%) ou de Hem vers Roubaix (19%). La MEL indique également que l'ensemble de ces chiffres seront fournis dans le dossier d'enquête publique. Les opposants contestent régulièrement ces chiffres avancés par la MEL :

« Etude des trajets des Hémois intra-Hem (usage de la rue Jules Guesde) : Vos chiffres concernant les trajets datent de 2019 et sont peu cohérents. Il faut remettre en cause les 33 % de trajets de Hem à Hem car ils prennent en compte les trajets école-domicile aller-retour. Les écoles maternelles et primaires et collèges sont éloignés du tracé du tramway rue Jules Guesde. Ces déplacements sont la 1ère raison de trajet intra-Hem et seront inutiles en tramway. Si on prolonge rue Jules Guesde pour permettre les trajets des Hémois intra-Hem, c'est un leurre. » Contribution sur le site Internet 24/05/2025

A l'inverse des habitants s'expriment en soutien au projet de tramway sur la rue Jules Guesde, aussi bien en réunion publique que sur le site Internet :

« Quel trajet pour le Tram Je soutiens la proposition de terminus du tram à la ferme Franchomme. La ligne va traverser la ville et permettre la desserte de plusieurs lieux culturels, scolaires ou sportifs. Je ne suis pas opposé à sa prolongation vers Villeneuve d'Ascq, mais cela ...ne réglera pas les difficultés de passage rue Jules Guesde. » Contribution sur le site Internet 25/01/2025

« Contrairement à un système de navettes coûteux en termes d'exploitation (achat de matériel spécifique et multiplication des frais de conduite), le passage du tramway par la rue Jules Guesde offrira une desserte directe et sans changement. Aucun problème particulier sur le plan technique, à Saint Etienne la ligne 1 du tramway (70 000 voyageurs/jour) emprunte depuis 1881 des sections de rue de moins de 12 mètres de large sans occasionner de dommages sur les maisons riveraines. » Contribution sur le site Internet du 26/07/2025

« Même s'il est dommage que le tram ne continue pas vers le métro de V.Ascq, il a au moins le mérite de desservir la ville de Hem du nord au sud, mélangeant ainsi les quartiers et permettant de diminuer la pollution aux particules fines dans des rues qui les subissent depuis déjà trop longtemps. Il faut impérativement veiller à ce que les horaires de tram permettent de prendre le OUIGO de Hem à Tourcoing tôt, car les trains sont à 6h du mat ! » Contribution sur le site Internet du 26/05/2025

En réponse aux critiques et à la pétition, 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 sur toute la métropole comme sur la rue Jules Guesde.

Elle indique que les études en cours portent, entre autres, sur la bonne façon de satisfaire le besoin en stationnement en analysant différentes solutions (souvent conjuguées ensemble) : zone bleue riveraine, utilisation du stationnement privé, utilisation des places disponibles dans les rues adjacentes, création d'arrêts minute, création de nouveaux stationnements à proximité...

Sur les questions relatives à la sécurité, la MEL indique que la sécurité des aménagements fera l'objet d'une attention particulière et fait remarquer qu'actuellement les trottoirs en pente, parfois de moins d'1m de large, ne sont pas conformes aux normes de sécurité et que la vitesse des voitures aujourd'hui constatée sur la rue Jules Guesde est bien plus accidentogène que ne le sera un tramway.

Elle précise que le matériel roulant sera électrique, moins bruyant que le tramway actuel équipé de matériel ancien, que les voies seront équipées de dispositifs de limitation des vibrations (amortissement sous le rail, dalle flottante) et que les commerçants seront accompagnés par la métropole et la ville de Hem pour les aider à rester attractifs durant la phase de chantier.

Au-delà de ces arguments présentés « point par point », la MEL, dans le cadre de ses réponses aux questions et critiques sur le site Internet, a été conduite à développer un plaidoyer pour son projet de tramway en tant que moyen pour repenser la ville et sa qualité de vie, mais en l'exprimant de façon différente, plus engagée et plus directe que dans les documents de présentation du projet, inévitablement plus formels :

« Aujourd’hui, la quasi-totalité de nos axes comporte et du stationnement et une circulation automobile à double sens sachant que les besoins en plantations pour lutter contre les îlots de chaleur en ville, la mise en place de voies cyclables et l’élargissement des trottoirs pour permettre un cheminement plus confortable, conduisent à s’interroger sur la ville que l’on souhaite demain et donc à l’usage que l’on fait de la place disponible. La place de la voiture, qui a progressivement depuis les années 50 remplacée beaucoup d’autres usages, sera naturellement questionnée sur les axes empruntés par le tramway. Un travail en concertation avec les communes et les riverains sera réalisé durant les études du projet à partir de 2024 pour définir ces usages en lien avec les objectifs du projet....n'est-il pas plus confortable d'emprunter à pieds une rue Jules Guesde que l'on pourra plus facilement traverser car la circulation y sera réduite, où les trottoirs auront été repensés, où l'on pourra prendre le tramway avec un accès simple, à niveau, sans marche à monter, pour se déplacer? De fait, c'est une mobilité alternative, facilitée au quotidien pour tous (enfants, adultes, personnes âgées, valides ou moins valides, ...) que propose le projet de tramway. La voiture restera certes nécessaire pour un certain nombre, ou pour certains déplacements mais le projet de tramway permettra de repenser une fraction de nos villes dans la perspective d'une ville plus apaisée et d'une mobilité décarbonée. » Réponse de la MEL à une contribution relative à la rue Jules Guesde à Hem déposée sur le site internet.

Concernant la branche Roubaix Wattrelos

La controverse sur l'itinéraire privilégié par la MEL a été vive durant toute la durée de la concertation continue. Elle s'est exprimée lors du « diagnostic à vélo » qui s'est déroulé sur cet itinéraire en mai 2024, puis durant l'atelier participatif de janvier 2025 et la réunion publique de restitution de cet atelier en juin 2025. La contestation concerne le tracé retenu boulevard Mendès France ne desservant pas le centre-ville de Wattrelos, mais ne posant pas de difficultés majeures en termes d'insertion dans le tissu urbain, alors que l'itinéraire alternatif rue Carnot, écarté par la MEL à l'issue de la concertation préalable, dessert une population plus importante et de nombreux commerces en traversant le cœur de la ville, mais nécessite une remise en cause des usages actuels de la rue (restriction drastique des possibilités de

stationnement des voitures, mise en sens unique de certaines portions, difficulté d'insertion d'une piste cyclable, etc.).

« Dans l'histoire de la métropole lilloise, il y a eu plusieurs « ratés » historiques en matière de transports dans le secteur : le premier est le passage du métro, manqué, et le second est l'édification d'une départementale qui coupe la ville en deux. Ce tracé de tramway projeté constitue une troisième erreur historique, en ignorant le centre de la ville, commercial et habité, au profit d'une voie sous densifiée. On loupe ainsi une opportunité d'améliorer le cœur de ville. Alors pourquoi choisir ce tracé ? »
Intervention d'un participant pendant la réunion du 3 juin 2025

« Wattrelos Oui, Boulevard Mendes France NON ! Quel est l'utilité de mettre le tramway à Wattrelos si c'est pour passer par le Boulevard Mendes France ? Il n'y a rien hormis une quinzaine de maison, une déchetterie et un cimetière ! Alors qu'il y a la rue Carnot qui regorge de commerce, hypermarché Leclerc et en plus un nouveau quartier hippodrome dont l'emplacement du tramway serait parfait. Est-ce que vous vous rendez compte que vous allez investir 100 millions pour peu de passagers avec ce tracé ? C'est ridicule » Contribution sur le site Internet du 14/06/2025

A ces objections, la MEL a répondu que le tracé par le boulevard Mendes France permet de desservir le quartier Beaulieu (classé quartier prioritaire) et que l'on considère que l'aire de chalandise d'un tramway est de 500m autour des stations ce qui permet d'évaluer la desserte par le tracé retenu à presque 20 000 habitants, emplois et scolaires dont le centre hospitalier de Wattrelos. De plus cet axe recevra le collège Pablo Neruda à l'issue de son déménagement et des zones de développement de logements et d'activités.

Par ailleurs une pétition a été lancée sur le site Internet « change.org » en mai 2025 pour remettre en cause l'itinéraire boulevard Mendès France retenu et proposer l'itinéraire passant par le centre-ville et empruntant la rue Carnot, cet itinéraire alternatif garderait le même terminus au quartier Beaulieu. Elle a récolté 369 signatures au 20 octobre 2025. Elle justifie sa contre-proposition par un argumentaire détaillé sur les inconvénients de l'itinéraire retenu par la MEL (évitement des commerces du centre-ville, quantité moindre d'opportunités, report prévisible du trafic automobile vers le centre-ville, ...) et les avantages de l'itinéraire alternatif proposé (centre-ville apaisé, commerces dynamisés, ...). La contre-proposition s'inspire du boulevard Longchamps à Marseille qui, selon les porteurs de la pétition, était comparable à la rue Carnot avant le passage du tramway et qui serait devenu un lieu de vie particulièrement agréable. Le texte de la pétition est illustré par des photos et des infographies didactiques élaborées. Cette pétition n'a pas été déposée sur site Internet de la concertation, elle n'a donc pas fait l'objet d'une réponse de la part de la MEL.

Concernant le secteur nord de la ligne au-delà de la Neuville en Ferrain

A l'inverse des précédentes controverses, des regrets concernant l'absence de desserte de Roncq et Halluin au nord du terminus actuellement prévu ont été formulés :

« Je trouve surprenant que Roncq et Halluin ne soient pas desservis par cette ligne de tramway. »

« Avec ce projet, on dessert une zone qui a déjà beaucoup de transports, on atteint Neuville-en-Ferrain et c'est positif, mais qu'en est-il du reste de la vallée de la Lys ? »
Question posée lors de la réunion publique de Roubaix

La réponse de la MEL, constante sur ce sujet, indique que la définition du tracé est un compromis entre les fréquentations attendues, les impacts environnementaux et les coûts prévisibles, elle précise également que la réorganisation du réseau de bus sera étudiée afin d'optimiser le rabattement vers le tramway.

Des questions transversales concernant l'ensemble du tracé

Le devenir des places de stationnement pour les voitures et les accès aux garages

Si cette question est particulièrement aigüe rue Jules Guesde à Hem, elle se pose également en plusieurs points du tracé. Elle constitue l'un des sujets d'inquiétude le plus souvent évoqué sur plusieurs secteurs.

« Dans le secteur de l'avenue de Verdun (à Roubaix), à proximité du vélodrome, la voie est peu large. Comment le profil va s'organiser ici ? Qu'est-ce qui sera privilégié ? Le stationnement sera-t-il conservé ? » Question posée lors de la réunion publique à Roubaix

« J'habite également rue de Roubaix, quelles conséquences va avoir l'arrivée du tramway sur d'autres sujets, comme les places de stationnement, les entrées de garages ? » Question posée lors de la réunion publique à Tourcoing

« Boulevard de Colmar à Roubaix Bonjour, Pouvez-vous préciser comment nous pouvons avoir accès aux propositions d'implantation de la section galon d'eau -> bvd de colmar -> bvd beaurepaire ? ...quel est l'impact sur les places de stationnement » Contribution sur le site Internet du 18/09/2025

En réponse, la MEL a confirmé que de nombreux axes ne présentent pas une largeur suffisante pour permettre d'y insérer l'ensemble des usages de la rue dans des conditions satisfaisantes de performance, de confort et de sécurité. Elle précise que les solutions seront différentes suivant les contextes :

- Un meilleur contrôle du respect de la réglementation en zone payante ou la création de zones réglementées permettra une plus grande rotation des véhicules donc une plus grande disponibilité des places de stationnement notamment dans les secteurs commerçants et pour les riverains ;
- Certains axes verront le nombre de places de stationnement réduit mais compensé partiellement si nécessaire, par l'optimisation des stationnements existants publics ou privés non utilisés ou la création de poches de stationnements à l'échelle du quartier.

Elle a rappelé enfin que cette nouvelle offre de transports plus performants vise aussi à diminuer globalement l'usage de la voiture individuelle sur les secteurs desservis.

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

La question du devenir de la végétation urbaine en place est régulièrement évoquée , parfois avec inquiétude, lorsque les axes envisagés pour le passage de la ligne sont bordés d'arbres, dans un contexte urbain très dense et globalement peu végétalisé.

« Comme observé lors du diagnostic à vélo sur la portion Roubaix Sud-Hem, le trajet du projet de tramway empruntera des portions bénéficiant actuellement d'une couverture végétale de qualité, par exemple à Roubaix entre le Vélodrome et l'Usine (av. Roger Salengro et av. Alfred Motte). Conformément aux objectifs du projet et en

prévision des besoins d'adaptation aux transformation climatiques, il est crucial que cette couverture végétale et ombrée soit conservée. »

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

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

Certaines questions restent en attente à l'issue de cette concertation continue. Il s'agit principalement de la demande d'accès aux études « origines-destination » de la MEL ainsi que des chiffres des études de l'INSEE ayant permis d'évaluer les fréquentations prévisionnelles du tramway ville par ville. La MEL a indiqué à plusieurs reprises que ces données figureront dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Certaines questions concernant les détails de l'insertion du tramway ou l'importance exacte des acquisitions foncières, et donc des éventuelles expropriations, restent à préciser et le seront ultérieurement avant la deuxième enquête publique relative à l'autorisation environnementale qui devrait se tenir en 2027.

Avis du garant sur le déroulé de la concertation

Concernant l'information du public

Le dispositif d'information concernant la tenue de la concertation mis en place par la MEL a été important : affichage en ville, distribution de flyers, rencontres de proximité au moyen de stands tenus en ville ou lors d'évènements sportifs ou festifs de la métropole, conférences de presse relayées dans la presse locale. Cependant de nombreuses critiques ont été formulées tout au long de la concertation continue sur l'absence ou l'insuffisance d'information quant à l'existence même du projet.

Au-delà des critiques formulées en réunions publiques ou sur le site Internet, il a pu être constaté lors des rencontres de proximité tenues en 2022 et 2023 que de nombreux habitants ne connaissait pas encore l'existence du projet. Force est de constater que le dispositif d'information, malgré son importance, n'a pas toujours « touché » sa cible, c'est-à-dire l'ensemble des habitants de la métropole.

Concernant la participation du public

Malgré ces constats, la participation a été importante durant les réunions publiques et les contributions sur le site Internet nombreuses, notamment durant la dernière année de concertation continue. Cette participation importante montre que l'information a pu finalement être diffusée au sein d'une large part de la population la plus concernée. Les critiques sur les secteurs contestés ont pu largement s'exprimer. Les avis favorables sur ces mêmes secteurs contestés ont également pu s'exprimer, cependant lors de certaines réunions les personnes

favorables au projet ont pu avoir des difficultés à s'exprimer face à des opposants véhéments, le ton est parfois monté entre les deux « parties ».

De plus des contre-propositions argumentées ont été proposées sur le site Internet de la participation.

Les deux pétitions publiées sur le site « change.org » n'ont pas été déposées sur le site Internet de la concertation. On peut le regretter car, de ce fait, elles n'ont logiquement pas fait l'objet d'une réponse formelle de la MEL.

La MEL s'est efforcée de répondre à toutes les contributions et à toutes les contrepropositions dans la mesure du possible, certains détails de l'insertion de la ligne dans le tissu urbain n'étant pas encore connus au stade de l'enquête publique pour la DUP du projet et ne seront connus que lors de la deuxième enquête publique pour l'autorisation environnementale prévue en 2027.

Le droit à l'information et à la participation du public a donc été respecté.

Recommandation du garant sur les modalités d'information

Il est souhaitable de poursuivre l'information et les interactions avec le public dans le même esprit, en utilisant, entre autres, le site Internet de la concertation pour l'enquête publique et durant la phase chantier.

Liste des annexes

Annexe n°1 : Rapports intermédiaires

Annexe n°2 : Lettre de mission du garant

ANNEXE n°1

Rapports intermédiaires de juillet 2023 et juillet 2024

<https://www.debatpublic.fr/nouvelles-lignes-de-tramway-dans-lagglomeration-de-roubaix-tourcoing-versant-est-2050>

ANNEXE n°2 : 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 Wattrelos et de la liaison transfrontalière.

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

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

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

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

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

3 – Bilans de la concertation continue

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

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

Ce rapport final comporte :

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

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

Chantal JOUANNO

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

