



Lille, le 13 DEC 2022

DGA Adjointe
Espace Public et
Nature

HÔTEL DE VILLE
CS30667
59033 LILLE CEDEX

T + 33(0)3 20 49 52 52

Monsieur Sébastien LEPRÊTRE
Vice-Président Transports Publics et Mobilité
Métropole Européenne de Lille
2 boulevard des cités unies - CS 70043
59040 LILLE Cedex

N/Réf : ERL/EC/MC/DT/DGAAEPN2022-559

Objet : Contribution SDIT

Monsieur le Vice-Président,

Je fais suite à la présentation publique des études complémentaires de mise en œuvre du SDIT qui s'est tenue le 24 novembre dernier, et à l'issue de laquelle, le garant de la concertation a sollicité une nouvelle contribution écrite de la Ville.

Aussi, la Ville de Lille se reconnaît pleinement dans les conclusions du travail robuste mené par la MEL, fruit d'une analyse croisée des enjeux urbains et faisant référence à de nombreuses sources expertes des enjeux d'aménagement de notre territoire telles que l'Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole ou encore la SPL Euralille.

En particulier la desserte de la gare Lille Europe a montré toute sa pertinence dans la constitution d'un pôle multifonctions d'Euraflandres, tel qu'imaginé dès l'origine dans la vision urbaine de son concepteur Rem Koolhaas.

À cela s'ajoute l'incapacité physique de la place des Buisses à accueillir le tramway compte tenu de la concentration des fonctions et des usages, notamment de la présence de la gare bus qui garde toute sa pertinence sur la place des buisses.

S'agissant de la desserte Ouest de Lille, l'étude met clairement en évidence l'intérêt d'un passage du tramway sur les boulevards Moselle et Lorraine, une fois encore dans une logique de créer une synergie d'ensemble avec les projets de développement urbain à moyen et plus long terme.

Ainsi, la desserte tramway de ce secteur représente une opportunité majeure de reconquête de la Deûle, via la création d'une nouvelle façade urbaine le long des boulevards Lorraine et Moselle conforme aux ambitions d'une ville bas carbone.

Par ailleurs, et contrairement à la variante, ce tracé assure une desserte complémentaire et optimisée au BHNS pour couvrir les besoins en mobilité du quartier Vauban et de ses équipements.

Enfin, s'agissant de l'étude d'insertion de la variante, celle-ci met en évidence les contraintes physiques de la rue d'Isly, inapte à recevoir un tramway sans devoir réduire de manière sévère la place de la voiture, et qui condamnerait toutes possibilités de répondre à la demande des nombreux cyclistes empruntant cet axe, de disposer d'un aménagement dédié et de qualité tel que proposé dans le cadre du schéma cyclable.

Au regard de ces éléments, la Ville de Lille soutient pleinement les conclusions des études complémentaires qui corroborent le choix des tracés de référence du SDIT, et garantit la construction d'un réseau de transports maillé, performant et cohérent avec les perspectives de développement du territoire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Vice-Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Jacques Richir

**Adjoint au Maire
Aménagement de la Voirie
Politique du Stationnement**