

SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT –MEL 2020-2035

CONTRIBUTION DE LA VILLE de LILLE

Au volet lillois de la concertation préalable sur les projets de nouvelles lignes de transports (Tramway et BHNS)

Les villes de Lille, Lomme et Hellemmes ont largement contribué à l'élaboration du Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) à l'horizon 2035, adopté à la quasi-unanimité lors du Conseil Métropolitain du 28 juin 2019.

En lien avec la CNDP, la Métropole européenne de Lille a lancé une large concertation préalable, étape majeure de la mobilisation pour garantir la réussite du SDIT et portant sur :

-2 ensembles de lignes de **tramway** : celui du pôle métropolitain de Lille et sa couronne, et celui du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing.

- 2 lignes de bus à haut niveau de service (**BHNS**) : Lille Euratechnologies –Villeneuve d'Ascq et Villeneuve d'Ascq- Marcq-en-Barœul (prolongée vers Saint –André)

Avec l'objectif de recueillir les avis d'ici le 5 avril 2022 et de présenter une délibération dressant le bilan de cette concertation, au conseil métropolitain du 24 juin 2022. A ce même conseil, sera adopté le **PDM -Plan de Mobilité de la métropole lilloise**, véritable outil de pilotage de la mobilité qui réaffirmera le principe et les actions à mener pour :

- un développement ambitieux des transports collectifs et des mobilités actives,
- une réduction volontariste de la place de l'automobile
- la décarbonation des transports,

Tous objectifs auxquels doit également concourir ce SDIT.

A ce titre, il faut saluer le travail des services de la MEL et du groupement d'assistance à maîtrise d'ouvrage qui ont su, malgré des conditions sanitaires particulières, organiser une concertation préalable de qualité et concevoir des documents d'accompagnement remarquables et très clairs .

Les élus et les équipes de la ville ont également pris part de manière active au processus de concertation préalable, en mobilisant toutes les instances et tous les outils lillois de la participation citoyenne.

LA CONCERTATION sur le SDIT ELARGIE à TOUS LES QUARTIERS LILLOIS

Ainsi, en plus des présentations générales d'ouverture et de clôture en visio ouvertes à tous, en plus des 2 grandes réunions publiques et des 2 ateliers organisés à l'Hôtel de Ville ,

12 réunions complémentaires de concertation ont été organisées sur le sujet :

- avec chacun des dix Conseils de quartier lillois,
- avec le **Conseil Communal de Concertation** et avec le **Conseil Lillois de la Jeunesse**.

Elles ont permis la présentation du schéma des lignes de transport, et des échanges très riches.

Près de 500 lillois ont ainsi pu s'exprimer dans ces 14 réunions auxquels s'ajoutent bien sûr ceux qui ont contribué sur la plateforme de la concertation .Ces réunions ont confirmé les fortes attentes en matière de développement de modes de transport peu ou non polluants et le souhait de répondre aux défis de la transition écologique et climatique. Le lien entre les propositions du SDIT et le réaménagement de l'espace public impliquant des partages plus favorables aux modes doux (marche et vélo) a été constamment souligné, ainsi que l'attention à porter aux personnes ayant des difficultés physiques de déplacement (« la Ville ne doit pas être conçue que pour des personnes jeunes et en bonne santé » a-t-on souvent entendu !).

Le rôle que pourra jouer la **gratuité progressive des transports** a également été souligné en s'appuyant sur le succès considérable rencontré depuis janvier 2022 par la gratuité pour les moins de 18 ans : au 28/02, près de 95 000 pass souscrits et déjà 1,2 M de voyages. La mesure que nous avons avancée dès 2018 et qui avait été accueillie avec scepticisme avant de convaincre une large majorité des élus métropolitains en 2021 montre ses pleins effets. Mais nous savons que pour avancer dans cette voie de la gratuité pour tous, il faudra un « choc d'offre » et offrir de nouvelles possibilités de transports pour éviter les saturations massives qui dégraderaient les conditions d'usage et donc la fréquentation. C'est d'ailleurs là également un des grands enjeux de ce SDIT, dans un contexte de probable renchérissement durable du coût des énergies.

Ces réunions avec les lillois ont donc permis de rappeler les objectifs du SDIT conjointement définis avec la MEL et les communes concernés, et de motiver le choix des tracés présentés à la concertation.

Nous avons noté d'emblée la forte adhésion des participants au principe de faire du tramway l'outil majeur de ce SDIT. A l'évidence **à Lille également le tramway est « nommé désir » !!**

Concernant le métro, nous avons souvent entendu des questions sur le calendrier du passage (très attendu !) aux rames de 52 m et à une éventuelle prolongation de la ligne 1 vers Eurasanté .

FAIRE EVOLUER LES COMPORTEMENTS INDIVIDUELS et CHOISIR LES TC

On rappellera ici que la dernière enquête Déplacements réalisée par la MEL avait montré que les lillois à l'instar des habitants des grandes villes-centres, sont de « bons élèves » des déplacements : les 4,2 déplacements qu'ils réalisent en moyenne chaque jour se font :

-à 55% à pied,

-à 5% en vélo –certainement aujourd'hui 8% (estimation CEREMA et ADAV) depuis la crise sanitaire, le passage à 30 km/h de l'essentiel des rues lilloises et l'accroissement très significatif des aménagements cyclables qui se poursuit,

-à 20 % en transports en commun

-et à moins de 20 % en voiture individuelle.

La même enquête a montré pour les habitants de la Métropole des proportions toutes autres :

- 57% de déplacements se font en voiture individuelle (avec en moyenne 1,1 passager par véhicule !) et en assez forte croissance chez les 55-70 ans,
- 30 % à pied
- 11 % en transports collectifs
- Et 2% en vélos

Le SCOT a fixé pour 2035, terme également du présent SDIT, des objectifs ambitieux : baisse de 57 à 40 % de l'usage de la voiture individuelle et hausse de 11 à 20 % de l'usage des transports collectifs.

Le PCAET, quant à lui, prévoit une baisse de 57% à 47% de la part modale pour la voiture : cela constitue une bonne étape intermédiaire.

PARALLELEMENT AU SDIT, d'AUTRES PROJETS AURONT UN IMPACT FORT pour la croissance du trafic en transports collectifs à moyen et à long terme :

- **Le changement à venir des rames de la ligne 1 et leur passage à 52 m** (rames de type BOA pouvant embarquer 408 personnes au lieu de 260 –soit + 50 %), et le transfert des rames de type VAL 208 de cette ligne 1 vers la ligne 2 avec une augmentation de capacité de 30 % . On peut ainsi chiffrer à 40 voire 50 millions la croissance potentielle de voyageurs supplémentaires transportés par le métro .et cela sans création de nouvelles infrastructures lourdes de génie civil ni développement sur l'espace public .A un niveau moindre mais significatif quand même , le remplacement des rames des deux lignes de tramway R (Lille -Roubaix) et T (Lille Tourcoing)par des rames modernes apportera une léger potentiel de croissance du nombre de voyageurs transportés sur ce versant de notre Métropole mais plus encore un confort accru et donc une meilleur attractivité .

- Le **projet de Service Express Métropolitain (SEM)** sur l'étoile ferroviaire de Lille est enfin lancé. Il associe l'Etat , SNCF Réseau , la région des Hauts de France et la MEL . La ville de Lille y est associée pour le projet de gare TER Lille Sud - Porte des Postes (cf le COFIL Etat , SNCF , Région , MEL et Ville de Lille du 20/01/2022) .Ce projet majeur vise (et nous citons ici SNCF Réseau) « à doubler les fréquences en heure de pointe des trains de l'étoile ferroviaire de Lille » et il repose sur plusieurs principes dont « des arrêts fréquents en zone dense » , ce qui donne tout son sens à la halte ferroviaire de la Porte des Postes qui a également guidé nos propositions de trajets pour le tramway du pôle métropolitain de Lille et de sa couronne . SNCF Réseau souligne que ce SEM implique « une fréquence renforcée aux heures de pointe, une amplitude horaire importante, un service garanti toute la journée avec des horaires réguliers et un service incitatif le week-end ».
- L'enjeu est de taille si l'on considère que l'étoile ferroviaire de Lille, ce sont 93 gares et haltes, 500 TER / jour et 20 millions de voyageurs par an.

L'ANALYSE DU VOLET LILLOIS DU SDIT

Nous avons apporté notre contribution au document initial du SDIT en juin 2019, nous avons participé aux nombreuses réunions de travail qui ont amené à la conception des documents soumis à la concertation. Notre soutien aux propositions de cette étape du SDIT est donc entier.

Le choix du tracé dans Lille des lignes de BHNS et du tramway du pôle métropolitain de Lille est un VRAI CHOIX POLITIQUE. Amener le tramway vers les quartiers populaires (Faubourg de Béthune, Bois-Blancs, Lille-Sud, Moulins, Fives) est une nécessité environnementale et sociale et répond à une forte attente. Partout où un tel choix a été fait dans d'autres métropoles, le tramway a été un levier majeur de renouvellement urbain, de développement économique et de lien entre les quartiers périphériques et le cœur de ville.

Une alternative évoquée par certains passant par le Centre ou le quartier des gares aggraverait la fracture urbaine. Elle n'a par ailleurs guère d'intérêt puisque comme nous le montrons ensuite, l'arrivée des rames de 52 mètres sur la Ligne 1 du métro, l'augmentation de capacité sur la Ligne 2 et le projet du Service Express Métropolitain Ferroviaires vont considérablement augmenter l'offre de transports dans ce secteur.

Nous voulons rappeler ici ce que sont les points forts des 4 nouvelles lignes de cette première phase du SDIT et souligné les raisons des choix des itinéraires retenus et les objectifs environnementaux, urbains et sociaux.

1) Le choix s'est porté sur des lignes structurantes à caractère transversal et non plus comme auparavant sur des lignes aboutissant nécessairement à la gare de Lille Flandres ou passant par elle.

C'est le cas de la future ligne de tramway du pôle métropolitain de Roubaix et Tourcoing véritable colonne vertébrale de ce versant nord-est de notre métropole avec ses prolongements vers Wattrelos d'une part et vers Hem d'autre part qui va faciliter les déplacements internes à cette partie de notre métropole. Ce choix est complémentaire des 2 lignes de tramway vers Lille et de la ligne de métro 2 elle-aussi tournée vers Lille mais répond aux besoins de mobilités internes à ce pôle métropolitain.

De même le BHNS Villeneuve d'Ascq vers Marcq-en-Barœul et St André facilite des liaisons transversales indispensables et correspond à de flux importants de déplacements mal assurés à ce jour : il va desservir l'importante zone de renouvellement urbain du nouveau Mons.

Le BHNS Villeneuve d'Ascq –Lille va desservir des zones d'activité économiques « oubliées » (la Haute Borne) ,apporter de nouvelles mobilités complémentaires de la ligne 1 du métro , desservir la zone du Hellu , et la future zone dédiée à l'économie circulaire à Hellemmes sur le site de l'ancien Castorama , apporter une possibilité d'accès au projet de renouvellement urbain majeur de Fives Cail Babcock à partir du Mont de terre puis reprendre dans la traversée de Lille - y compris en plein centre par République et rue Nationale , à proximité de la Catho - le trajet de la ligne 14 , une des plus utilisées de la Métropole mais le faire en mode BHNS c'est à dire en faisant plus que doubler sa capacité de transport. La ligne achèvera son parcours en desservant la grande zone d'activités économiques d'Euratechnologies et le secteur de renouvellement urbain de l'écoquartier des rives de la Haute Deûle. Le long de cette ligne : 125000 emplois, 105 000 habitants, déjà 38 000 déplacements quotidiens et la capacité à en doubler le nombre par une véritable alternative à l'automobile .Cette ligne est promise à une fréquentation rapidement élevée.

Nous reviendrons sur le projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et de sa couronne.

2)Faut-il renforcer l'offre de transports collectifs lourds sur le secteur Lille Flandres en y faisant passer le tramway , comme la question a été souvent posée ? Nous ne le pensons pas et en voici les raisons longuement travaillées dans les réunions préparatoires y compris avec les Maires des communes limitrophes de Lille.

La gare Lille Flandres dispose déjà d'une **desserte remarquable à 360 °** :

-les **7 branches de l'étoile ferroviaire de Lille** y convergent et cela est renforcé bien sûr par son caractère de gare terminus, fruit de son histoire ferroviaire et de sa position géographique (500 TER /j , 20 millions de voyageurs actuellement et 30 à 35 M estimés en 2040)

-les **2 lignes de métro** la desservent et vont connaître, nous le redisons, une augmentation forte de capacité avec le doublement des rames.

-le terminus des **2 lignes de tramway** vers Roubaix (ligne R) et Tourcoing (ligne T) y a été déplacé lors de la construction d' Euralille .

-et **12 lignes de bus** y convergent

A cela s'ajoute le fait que dans le secteur de Lille –Flandres , l'espace public est fort saturé Malgré l'effet très positif du plan de circulation de 2016 qui a permis de réduire fortement l'empreinte automobile et de libérer de nombreux couloirs de bus autour de la gare Lille Flandres , de l'avenue Le Corbusier et prochainement de la rue du Molinel dans sa totalité la densité des transports collectifs sur le secteur de la place de Buisses et de la rue des Canonniers reste très élevée et ne permet pas l'insertion d'un tramway . A cela s'ajoute la complexité de l'Avenue Willy Brandt entre la gare Lille Flandres et Euralille le long de laquelle sont positionnés, outre le centre commercial, l'entrée de ses vastes parkings. Cette rue est également cruciale pour l'accès aux secours sur Euralille et la gare Lille Flandres. Au coeur de ce quartier également, le trafic piétonnier est considérable (75 000 piétons / jour pour la traversée entre les deux gares): il serait déraisonnable d'ajouter le passage d'un tramway toutes les trois minutes. En revanche le passage d'un nouveau tramway est possible bd de Leeds le long de la gare Lille Europe elle-même desservie par le Métro, c'est l'objectif de la branche Nord Est du tramway venant de l'Esplanade ou de Wambrechies St André .

3) Le centre de Lille a-t-il besoin du passage d'un tramway, par exemple bd de la Liberté ou place de la République ? A l'évidence non.

Le cœur lillois dispose aujourd'hui d'une excellente desserte en transports collectifs, entre les gares, la Deûle, les périphériques Sud et Est, par 2 stations de tramway (2 lignes T et R), 17 stations de métro (M1 et M2) et une trentaine d'arrêts de bus (lianes 1, 5, CITL, lignes 14 et 18, lignes présentant entre 100 et 220 passages par jour, 2 sens confondus et sans double-compte des arrêts communs).

D'autre part Lille a réussi grâce au plan de circulation de 2016 à réduire le nombre de voitures en cœur de ville et son centre ne connaît pas les engorgements considérables de certains centres d'autres villes françaises. Le sujet majeur est celui de l'engorgement des autoroutes et voies rapides menant à Lille ou contournant Lille au plus près, là aussi fruit de l'histoire de la construction du périphérique dans l'ancienne zone des remparts .

Nous assumons avec ce SDIT une véritable évolution conceptuelle que l'on peut résumer ainsi : plutôt que de surdensifier le réseau des TC au centre de la Ville , il faut assurer la desserte de la ceinture lilloise (un ring-tramway)au plus près des activités nouvelles comme la future Cité administrative et d'autres zones d'habitat à venir , des zones de renouvellement urbain comme Concorde ,l'une des plus importantes en cours de France etc.... De même , il faut passer d'une logique de centralité exclusive autour de la gare à un maillage autour de pôles d'échanges et de correspondances bien réparties aux 4 points cardinaux de la Ville avec une place toute particulière pour la Porte des Postes :

- Gare Lille –Flandres bien sûr et son réseau de transport très dense au centre de la Ville

- **Lille Grand Palais : croisement de la Branche Nord du tramway, de la ligne 2 du métro et du BHNS Villeneuve d'Ascq –Lille**
- **Porte d'Arras : croisement ligne 2 du métro et du nouveau Tramway**
- **Porte des Postes : croisement des 2 lignes de métro , du futur tramway et de nombreuses lignes de bus , et future gare TER du Service express métropolitain ferroviaire**
- **Port de Lille : croisement de la ligne 2 du métro, du nouveau tramway de Lille et du BHNS Villeneuve d'Ascq –Lille Bois –blancs**
-
- Le réseau de transports en commun de la Métropole lilloise comme celui de beaucoup de villes françaises (à l'instar également du réseau ferré français, TGV compris, conçu en étoile autour de Paris) s'est essentiellement construit autour de sa gare , Lille – Flandres . Il faut bien sûr maintenir un très haut niveau de desserte autour de cette gare mais il faut mailler le réseau par des pôles d'échanges et de correspondance plus proches des secteurs d'activité et mieux répartis dans et autour de la Ville

En interaction avec ce maillage, le tracé du tramway dans Lille s'effectue sur la ceinture Nord-Ouest de la ville afin de pouvoir connecter aisément les trois branches Nord, Sud et Ouest, complétées d'un barreau Nord Est desservant le pôle des gares et Euralille.

Cet itinéraire permet de relier le pôle gare aux secteurs de la Citadelle, Vauban, Port de Lille, Place Tacq, Porte des Postes et Porte d'Arras et offre des potentiels de dessertes importants.

- Entre Pont-Royal et Lille Europe, le potentiel de desserte à moins de 500m est de 24 700 habitants, 38 500 emplois et 1 600 scolaires.
- Entre Pont-Royal et Porte des Postes, le potentiel de desserte à moins de 500m est de 57 700 habitants, 32 200 emplois et 2 700 scolaires.

A l'articulation avec ces lignes de tramway, le projet de BHNS « Lille-Villeneuve d'Ascq » complète le maillage et renforce la performance du système de transport dans le centre de Lille.

De même ce scénario BHNS /Tramway de Lille répond bien à une question qui nous a été fréquemment posée, celle de la desserte de l'Université catholique et de ses 23 000 étudiants et 3000 collaborateurs : la présence à proximité de la Catho, de trois stations de tramway, de trois stations de BHNS et de la station de métro Cormontaigne assurent l'accès à un transport collectif en 5 mn maximum à pied pour tout point de la Catho.

4) Cette conception du tramway va de pair avec le scénario d'exploitation en trois lignes :

- ligne Haubourdin/Loos /Porte des Postes : branche Ouest
- ligne Wattignies /Porte des Postes /Port de Lille /Gares: branche Sud se prolongeant au Nord Est

-ligne Wambrechies /Gares : branche Nord

Pour ces deux dernières branches, il est nécessaire de retenir la variante qui de la gare Lille Europe pousse vers Lille Grand Palais et dessert d'importantes activités économiques, tertiaires, judiciaires et administratives.

5) Le tramway de la couronne métropolitaine de Lille améliorera la desserte des quartiers et accompagnera la métamorphose urbaine :

L'architecture des tracés de référence formant un « ring tramway » permet d'améliorer la desserte de quartiers où n'existe actuellement qu'une offre bus limitée (Esquermes, Moselle, Bois Blancs)

Il constitue également une opportunité pour amplifier la métamorphose urbaine et paysagère notamment des secteurs concernés par le NPRU, investir des fonciers mutables pour le renouvellement urbain en particulier à terme sur le port de Lille et maîtriser les phénomènes d'artificialisation de la Métropole.

A noter ici un clin d'œil de l'histoire : les terrains actuellement disponibles bd de la Lorraine et bd de la Moselle pour accueillir le tramway avaient été mis en réserve foncière dans les années 1970-80 pour accueillir ...le bouclage complet du périphérique automobile lillois !! Projet abandonné en raison des préjudices patrimoniaux et environnementaux que cette construction aurait provoqués ...

Le SDIT anticipe au mieux les besoins en déplacements futurs engendrés par les transformations urbaine en cours et à venir :

- Dans le secteur gares, il est un levier de transformation des boulevards Schuman, de Coubertin et Pasteur, aujourd'hui très routiers, en boulevards urbains et s'inscrit en continuité avec le projet « Grand Euralille ». Il permet la desserte du futur Palais de justice.
- Entre Vauban et la Porte des Postes, le tracé permet de répondre à l'objectif de desserte du futur projet de façade urbaine du quartier Vauban-Esquermes – Port de Lille, du projet de renouvellement urbain Concorde, du projet de nouvelle cité administrative et de transformation de la Porte des Postes y compris l'aménagement de la gare de la Porte des Postes
- De même ce scénario BHNS /Tramway de Lille répond bien à une question qui nous a été fréquemment posée , celle de la desserte de l' Université catholique et de ses 23 000 étudiants et 3000 collaborateurs : la présence, à proximité , de trois stations de tramway , de trois stations de BHNS et de la station de métro Cormontaigne assurent l'accès à un transport collectif en 5 mn maximum à pied pour tout point de la Catho La station de tramway à l'angle Vauban Solferino permet en particulier la desserte et l'amélioration des conditions d'accès aux nombreux établissements d'enseignement supérieur de l'UCL et à leurs projets actuels d'extensions dans le secteur du Palais Rameau .

6) Développer une desserte raisonnée de l'aéroport :

Pôle important du développement économique et touristique de notre métropole, l'aéroport de Lesquin génère 2 millions de voyageurs dont 60 à 70 % pour les loisirs.

Il s'agit d'usagers qui disposent de bagages et qui privilégient la voiture.

Ainsi la création d'une ligne de tramway ne se justifie pas au regard de la fréquentation de l'aéroport. Rappelons qu'une ligne de tramway se justifie pour un potentiel de 100 000 voyageurs /j, ce qui écarte d'emblée cette hypothèse d'un tramway vers l'aéroport de Lesquin. La MEL en a d'ailleurs abandonné l'idée.

Par ailleurs, la liaison express, par navette, reliant la gare Lille Flandres à l'aéroport de Lesquin, assure aujourd'hui une liaison en 20 min, et un niveau de service suffisant au regard des flux passagers.

Cette desserte n'est toutefois pas oubliée dans le SDIT, et le schéma prévoit à terme de prolonger le tracé de la Liane 1 pour desservir l'aéroport.

7) Faire des nouvelles lignes de transports de vrais leviers de transformation des espaces publics au profit du végétal et des modes actifs :

Les projets de tramway et BHNS doivent agir comme un accélérateur de la requalification urbaine et paysagère sur les axes empruntés, en donnant davantage de place au végétal et en offrant un nouveau partage de l'espace public plus favorable aux mobilités actives .

Une attention toute particulière doit être accordée à la question des franchissements à la fois pour traiter les ruptures urbaines mais aussi pour assurer une cohabitation harmonieuse entre les modes de déplacements et garantir la sécurité et l'espace nécessaire aux piétons et cyclistes.

La ville de Lille a la particularité d'être accessible par 12 ponts qui enjambent tantôt un canal tantôt un périphérique, tantôt une voie ferrée ou des faisceaux ferroviaires parfois les deux.

La réalisation du tramway de Lille et de sa couronne va nécessiter plusieurs franchissements par ouvrages d'art . Certains ponts devront être rénovés et adaptés (pont vers Loos, pont de l'Avenue de Dunkerque) . Trois ponts nous paraissent devoir bénéficier d'une approche innovante :

-le pont de Tournai est déjà très sollicité et ne pourra pas accepter un BHNS en site propre : la solution la plus adaptée paraît devoir être de réserver le pont actuel aux seules automobiles

et au BHNS et de **construire en parallèle une passerelle dédiée piétons –vélos depuis le Mont de terre jusqu’ à l’avenue Denis Cordonnier** avec une branche rejoignant la tranchée ferroviaire en direction de St-Sauveur.

-le pont qui enjambe le périphérique et la voie ferrée en direction du Faubourg d’Arras devrait pouvoir être dédié aux seules voitures et devra être doublé par **un pont pour le tramway et les piétons et cyclistes**. La réserve foncière qu’a ménagée la ville de Lille le permet.

Enfin si elle est surtout liée au développement de la gare TER Porte des Postes, **la passerelle enjambant le périphérique à la Porte des Postes pourra assurer un lien essentiel entre cette nouvelle gare et la Porte des Postes** devenue le deuxième hub majeur des transports collectifs de la Mel après la gare Lille Flandres. Elle s’intégrera idéalement avec le parvis de la nouvelle Cité administrative.

La gestion de ces franchissements aura des conséquences très positives pour le développement du réseau Vélo+ et donc la progression de la part modale liée au vélo.

8) Poursuivre le choix du site propre pour le développement des nouvelles lignes

C’est bien sûr le cas pour les futures lignes de tramway. Mais avec la priorité aux feux, ce doit l’être également sauf impossibilité avérée, pour les BHNS, condition essentielle pour être réellement à haut niveau de service. L’exemple fourni par la Liane 5 est révélateur : cette ligne est-ouest qui relie Marcq-en-Barœul à Haubourdin en passant par le centre de Lille est pour 90 % de son trajet dans Lille en site propre grâce à la création de couloirs de bus sur tous les boulevards empruntés. En deux années cette Liane 5 qui remplace une ligne classique (la ligne 12) a vu sa fréquentation fortement progresser (+ 25 %).

EN CONCLUSION,

La phase de concertation préalable, sur le point de s’achever, marque une étape décisive dans l’élaboration du projet : elle va permettre d’arrêter les tracés de lignes de tramway et BHNS avant validation et mise en œuvre par les partenaires.

Les expressions et avis des usagers, habitants ont été nombreux, permettant de valider les grandes orientations du schéma et de nourrir le projet.

Elle ne marque pas pour autant la fin des échanges qui se prolongeront tout au long des prochaines étapes de la mise en œuvre du SDIT.

Le travail va donc se poursuivre en collaboration étroite entre les services MEL et Ville, et le groupement d’assistance à maîtrise d’ouvrage qui sera prochainement choisi pour mettre en œuvre le SDIT et ses infrastructures de transport bas carbone, dans l’intérêt de la qualité de vie et de la santé de nos habitants.