

Le groupe Métropole Durable et Solidaire (MDS) tient à saluer la concertation préalable menée autour du projet des nouvelles lignes de transports. Elle constitue une étape utile, et nécessaire, dans la mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) qui, pour mémoire, a été approuvé à l'unanimité par le conseil de la Métropole Européenne de Lille le 28 juin 2019.

Pour notre groupe, la stabilisation des tracés de tramway et de bus à haut niveau de services dans le cadre de cette étape, est une condition indispensable pour avancer, dans l'optique de consolider les relations entre les communes de la métropole.

Les tracés présentés et soumis à la concertation ont une double qualité :

- ⇒ un projet social, qui vient desservir les quartiers en renouvellement urbain de la métropole les plus éloignés, aujourd'hui, du réseau de transports en site propre ;
- ⇒ un projet écologique, en ce sens qu'il poursuit l'objectif d'une mobilité plus durable, contribuant non seulement à améliorer la qualité de l'air mais encore à diminuer, d'ici 2035, de 50% l'usage de la voiture individuelle et à multiplier par deux les transports en commun.

Rappelons ici que c'est à l'initiative de notre groupe, en 2018, qu'une motion adressée au Préfet invitait à la mise en œuvre de mesures drastiques pour une « *meilleure régulation du trafic routier et une reconquête de la qualité de l'air dans la métropole européenne de Lille* ».

Le Plan climat air énergie territorial (PCAET), approuvé en février 2021, conforte cette nécessité de franchir une étape vers la mobilité durable, pour diminuer l'empreinte carbone des déplacements (les transports représentent, en effet, 40% des émissions de gaz à effet de serre et 25% des consommations d'énergie du territoire).

S'appuyant ainsi autour d'une ambition écologique, d'une ambition sociale, d'une ambition d'aménagement du territoire et d'une ambition sociétale, notre groupe affirme que le SDIT doit mettre en avant la qualité de la vie quotidienne, à l'échelle de l'ensemble de notre eurométropole.

L'objectif premier, c'est d'inciter les habitants à mieux utiliser les modes actifs, à plus utiliser les transports collectifs et à leur faciliter la vie dans leurs déplacements. Il ne s'agit pas de rejeter de façon dogmatique et illusoire la voiture individuelle, mais de rééquilibrer sa place dans l'espace public, en tendant vers une part de 50% pour la voiture (contre plus de 70% aujourd'hui).

Dans cette optique, les nouveaux tracés de tramway et de lignes de bus à haut niveau de services (BHNS) visent à proposer une véritable alternative pour se déplacer – dans un système interconnecté avec le réseau existant et projeté, les deux lignes de métro, le Mongy, les lignes de bus qui pourront s'adapter, mais aussi le réseau ferré et les projets structurants du SDIT qui ne sont pas inclus dans la présente concertation (gare TER Porte des Postes, prolongement du métro vers Eurasanté,

téléphérique urbain vers Fives-Cail, liaisons ferrées Lille-Comines, Villeneuve d'Ascq-Orchies, potentiel de desserte de l'aéroport depuis la gare de Lille-Lesquin...).

Nous avons ainsi la conviction que la mise en œuvre du SDIT passe par la conception d'un système de transports performant, rapide, connecté, mais aussi et surtout agréable.

A ce sujet, ces projets de nouvelles lignes doivent être en mesure de proposer des alternatives de parcours, sans obligatoirement concentrer et centraliser tous les flux, cette option présentant le risque réel d'une saturation du réseau.

Le choix proposé par les tracés des nouvelles lignes de tramway et de BHNS, en proposant le parti d'un maillage connecté à des points de correspondance multimodaux (ex : hub Porte des Postes, gare de Tourcoing) ou aux gares, haltes ferroviaire et stations de métro, répond à cet objectif. Ce schéma, en effet, garantit à l'usager la possibilité de recourir à différentes possibilités de trajet tout en élargissant le périmètre couvert par les axes en site propre.

Le point en commun entre tous les tracés proposés est qu'ils viennent desservir les quartiers populaires, les quartiers en renouvellement urbain et les sites en devenir les plus éloignés, aujourd'hui, du réseau de transport. L'objectif n'est pas tant de renforcer les sites en centre-ville déjà très bien desservis que de relier au réseau les quartiers, les sites mutables, les différents pôles d'emploi et d'économie mais aussi les grands espaces de nature.

Ces tracés s'inscrivent ainsi dans une vision d'aménagement du territoire et d'anticipation des développements futurs de la métropole. A l'instar du Grand boulevard qui a structuré la constitution de la métropole et qui constitue l'une de ses figures dans le patrimoine urbain et paysager, ces tracés sont aussi vecteurs de métamorphose paysagère dans les quartiers qu'ils desserviront.

Le projet sera en effet un accélérateur de la transformation de l'espace public autour du tramway ou du site propre, sans oublier les pistes cyclables, les nouvelles promenades plantées, les nouvelles passerelles pour résorber les coupures urbaines ... que l'on peut imaginer.

La qualité des tracés proposés, même si quelques arbitrages restent à opérer le long de points précis, est enfin leur réalisme et donc leur faisabilité à court et moyen terme. Les emprises choisies, en effet, sont en très large majorité situées sur du foncier déjà maîtrisé par la MEL, l'Etat, les collectivités et leurs organismes associés – emprises qui pour certaines avaient été anticipées dans des études urbaines. Il s'agit là d'un gage supplémentaire pour la réussite du projet.

Voici nos contributions et remarques concernant les projets de nouvelles lignes, visant à enrichir la concertation.

Tramway pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing

Pour qui concerne l'axe de Roubaix à Wattlelos, nous nous interrogeons sur le fait que le scénario du tramway n'ait pas étudié l'opportunité de renforcer, comme cela était proposé dans le SDIT, le lien radial entre Wattlelos et le cœur roubaisien, en desservant Eurotéléport, le centre-ville de Wattlelos et le quartier Beaulieu. En particulier, il nous semble que l'opportunité d'utiliser, entre les arrêts Molière et Segher, l'emprise ferroviaire désaffectée aurait pu être étudiée plus en détail avant d'être écartée.

Pour ce qui concerne le secteur Neuville-en-Ferrain / Pont de Neuville, nous saluons l'intérêt du P+R proposé dans le schéma.

Pour ce qui concerne l'axe du Pont de Neuville à la Gare de Tourcoing, nous considérons que le tracé par les boulevards pour connecter le tramway à la gare de Tourcoing est l'option à privilégier. Elle constitue l'opportunité de transformer le paysage urbain et de connecter des secteurs en renouvellement.

Pour ce qui concerne l'axe de la Gare de Tourcoing à Eurotéléport, nous estimons que l'option de tracé via le quartier de l'Alma, de la Fosse au chêne et le cœur du site de l'Union est à privilégier. En effet, elle s'inscrit dans l'objectif de connecter les quartiers populaires en renouvellement urbain au réseau.

Tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne

Pour ce qui concerne le secteur nord – Wambrechies, Marquette, Saint-André, nous regrettons que le tracé n'ait pas cherché à valoriser la liaison rapide en site propre Lille-Comines, en cherchant une complémentarité avec la branche de tramway de Lille à Wambrechies. Nous considérons que le choix entre les variantes doit prendre en compte – dans une concertation partagée entre les communes traversées (notamment Saint-André, Marquette, Wambrechies) – l'optimisation de l'impact sur la population desservie (en intégrant les nouveaux projets d'habitat) et sur l'intégration dans l'espace urbain.

Pour ce qui concerne le secteur Lille gares, nous sommes très satisfaits de la confirmation du tracé via le Boulevard Schuman (entre La Madeleine et Lille) pour relier la gare Lille Europe, qui s'inscrit dans la démarche de valorisation de l'axe vert d'Euralille à la Deûle. Sa desserte de nombreux quartiers d'habitat populaire (La Madeleine Pré-catelan, secteur Winston Churchill, Bd Schuman), de sites en développement et de futurs espaces de nature d'échelle métropolitaine est pertinente. Nous souhaitons que le travail de franchissement de la Deûle et d'insertion du tramway soit étudié dans le cadre la mission de maîtrise d'œuvre paysagère et urbaine lancée par la SPL Euralille.

Nous demandons enfin la mise en œuvre de la variante d'extension du tracé du tramway de Lille Europe jusque Grand Palais et l'Hôtel de Région (correspondance avec le nouveau BHNS et la station de métro Lille Gd Palais).

Pour ce qui concerne le secteur Lille Centre, nous saluons la pertinence du tracé figurant au SDIT approuvé en 2019 selon l'itinéraire Citadelle boulevards de Lorraine – Moselle, boulevard de Metz, Porte des Postes. Ce tracé présente le double avantage d'élargir l'accessibilité de transport en site propre à l'ouest et au sud-ouest de Lille, tout en desservant les universités, les secteurs de renouvellement urbain connus (site EDF-Transpole, Concorde, nouvelle cité administrative) ou à terme (secteur Port de Lille), le poumon vert de la Citadelle et les universités et grandes écoles du quartier Vauban-Esquermes. Les aménagements du hub de la Porte des Postes, qui accueillera par ailleurs une nouvelle gare dans la même temporalité, devront faire l'objet d'une grande attention paysagère. Tout autre tracé, et notamment le passage du tramway par le centre-ville (rue du Molinel en pleine métamorphose, boulevard de la Liberté, Parc Jean-Baptiste Lebas), n'aurait pour conséquence qu'une saturation de l'espace public en transports en commun sur ce secteur. En effet, actuellement, la gare Lille-Flandres comprend deux lignes de métro, deux lignes de tramway et 12 lignes de bus, sans compter les stations V'Lille. Pour la Place de la République, ce sont quatre lignes de bus et une ligne de métro présentes actuellement. Des secteurs déjà très bien desservis. Ce serait donc une erreur de surconcentrer les transports autour de la gare Lille-Flandres et dans un centre-ville très étroit, et donc

l'unique motivation serait celle de tirer un trait définitif sur la volonté de partager efficacement l'espace public entre l'ensemble des moyens de transports.

Pour ce qui concerne le secteur Ouest Loos Haubourdin Hallennes les Haubourdin, nous prenons acte de la difficulté à mettre en œuvre la variante jusqu'à la RN41, en raison du franchissement d'un passage à niveau de voie ferrée. Nous approuvons le tracé allant jusqu'au quartier du Parc à Haubourdin, permettant de connecter au réseau, là aussi, un quartier en renouvellement urbain.

Pour ce qui concerne le secteur sud Faches-Thumesnil – Wattignies – Templemars – Noyelles-les-Seclin – Seclin, nous insistons sur la nécessité de la mise en œuvre du projet, dans une première phase, jusque Templemars. Dans ce tracé qui dessert les quartiers en renouvellement de Lille Sud, de Faches-Thumesnil et de Wattignies, la question du franchissement du boulevard périphérique à Lille Porte d'Arras, au droit du jardin des Plantes, devra s'intégrer dans une étude paysagère et urbaine. Il nous semble ensuite important de relier le parc d'activités de Noyelles-les-Seclin. Les scénarii de tracés prolongeant le tramway jusqu'à Seclin nécessitent, enfin, un dialogue avec le territoire et le système de correspondance potentiel avec la gare.

Enfin, pour ce qui concerne le tramway du pôle métropolitain de Lille et de sa couronne, nous demandons la mise en œuvre du scénario d'exploitation en 3 lignes, le plus performant et le plus confortable pour les trajets, pour le maillage du réseau et la démultiplication des itinéraires proposés aux usagers.

Bus à haut niveau de services Lille – Villeneuve d'Ascq

Proposant, comme pour la ligne Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul, un principe de liaison transversale complémentaire au réseau TER, aux lignes de métro, aux nouveaux projets de tramway, nous nous félicitons là-encore du scénario proposé.

Pour ce qui concerne le secteur Lille Lomme, le tracé via le boulevard de la Liberté et la rue nationale favorise le renforcement du maillage, connecté à plusieurs points de correspondance avec le métro et les futurs tramway (Lille Grand Palais, République-Beaux-Arts, Port de Lille). Nous demandons que soit étudié le prolongement du tracé d'Euratechnologie jusqu'à l'A25 à Sequedin (opportunité d'un P+R).

Pour ce qui concerne le secteur Villeneuve d'Ascq – Lezennes, qui traverse Fives et Hellemmes, un point mérite une attention : le franchissement du pont du Mont de terre dont l'emprise nécessitera un élargissement, notamment au bénéfice des trajets piétons et vélos potentiellement impactés.

Bus à haut niveau de services Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul

Pour ce qui concerne le secteur Villeneuve-d'Ascq – Lezennes, nous demandons la mise en œuvre de la variante d'extension de la ligne jusqu'à la zone du Hellu.

Pour ce qui concerne le secteur Mons-en-Barœul – Villeneuve d'Ascq, nous saluons le choix de la desserte par le boulevard de l'Ouest que sa desserte du site de renouvellement urbain de Mons.

Pour ce qui concerne le secteur Marcq-En-Barœul – Saint-André, nous demandons à ce que le terminus de la ligne vienne se connecter à un arrêt du futur tramway du pôle métropolitain de Lille, selon l'option de tracé qui sera partagée entre les communes de Saint-André, Marquette et Wambrechies.

En conclusion, nous appelons de nos vœux que le calendrier de mise en œuvre soit optimisé, voire accéléré en tenant compte de ce qui peut être réalisé en « temps masqué » entre les futures études et enquêtes à mener, les consultations pour les travaux, la réalisation des chantiers, les essais et la mise en œuvre opérationnelle.

Nous demandons, dans ce cadre, à ce que les projets fassent l'objet tout particulièrement d'une approche paysagère et urbaine, intégrant le confort d'usage pour les piétons qui emprunteront les futures lignes, particulièrement autour des points de correspondance, avec une conception à hauteur d'enfants, mais aussi pour les personnes âgées ou les personnes en situation de handicap. Nous demandons également que le tramway soit l'occasion de déminéraliser les sols et d'engazonner le paysage, partout où ce sera possible, et que les axes qui seront traités soient accompagnés, notamment dans les boulevards retenus, de plantations massives d'arbres d'alignement. Nous souhaitons enfin que le tramway et le BHNS ne soient pas conçus comme un « tuyau » de plus, mais bien comme un accélérateur de la transformation de la qualité paysagère des espaces publics, avec un soin particulier à accorder aux franchissements et à la résorption des coupures urbaines (couverture partielle des portes, etc.)

Nous nous félicitons, enfin, de la stabilisation des tracés, qui traduisent avec fidélité le schéma du SDIT voté en 2019 qui, déjà, était le fruit d'un travail intense de réflexion et de concertation. Face à l'urgence climatique, il est désormais indispensable pour nous de poursuivre sa mise en œuvre sans tergiverser. C'est la qualité de vie des habitants de la métropole dans leurs déplacements qui est en jeu.