

# Projets de nouvelles lignes de transports Mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport

Atelier Participatif – Loos, Haubourdin, Hallennes-  
lez-Haubourdin

Tramway du pôle métropolitain Lille et sa  
couronne

## I. Informations pratiques

L'atelier participatif s'est déroulé, à la Fileuse, à Loos, **le mercredi 30 mars 2022 de 18h à 20h.**

L'atelier participatif a permis de revenir sur la présentation générale du projet de tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne et de présenter de manière plus précise les tracés et variantes proposées à la concertation, sur le secteur ouest du tracé. Un temps de travail collectif a été proposé aux participants.

56 personnes étaient présentes, dont une majorité d'habitants de Loos, plusieurs habitants d'Haubourdin et quatre habitants d'Hallennes-lez-Haubourdin. Les communes de Santes, de Lomme, de Lille et de Croix étaient également représentées.

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

Jean-Claude RUYSSCHAERT, garant de la concertation était présent.

## II. Accueil des participants

**Anne VOITURIEZ, maire de Loos**, accueille les participants. Elle les remercie pour leur présence et leur souhaite une réunion constructive.

L'animateur présente le déroulé de l'atelier. Cet atelier participatif porte sur la concertation préalable au projet du tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne, dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) de la Métropole Européenne de Lille (MEL).

Quatre projets de nouvelles lignes de transport sont présentés simultanément à la concertation :

- Le tramway du pôle métropolitain de Roubaix – Tourcoing
- Le tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne

- Le Bus à Haut Niveau de Service Lille – Villeneuve d’Ascq
- Le Bus à Haut Niveau de Service Villeneuve d’Ascq – Marcq-en-Barœul

La concertation se déroule, pour une durée de six semaines, du 21 février au 5 avril 2022.

- **Le calendrier de la concertation**



- **Le site internet de la concertation** : [participation.lillemetropole.fr](http://participation.lillemetropole.fr)

Il permet au public de déposer avis et contributions. Ces dernières sont importantes car elles nourrissent les études de conception et permettent de donner des bases solides et partagées au projet.

L'objectif de ces temps d'atelier est de présenter plus précisément le projet sur le secteur concerné et de permettre un travail collectif des participants afin de faire émerger des avis, questions et contributions.

### III. Présentation du projet et du secteur

**Cédric DANOS, chef de projet à la Métropole Européenne de Lille**, présente le projet.

Le projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne est un projet :

- **Social**, pour rendre la métropole accessible à tous et partout et qui permettra d’accompagner les projets de renouvellement urbain en desservant les quartiers prioritaires de la politique de la ville
- **Environnemental** pour apporter une alternative crédible à la voiture individuelle dans un secteur urbain dense
- **De qualité urbaine** qui permettra de repenser et d’apaiser les espaces publics tout en accompagnant la dynamique de mutation du territoire et développer un cadre de vie plus agréable
- **De mobilité** qui permet de développer un réseau structurant et maillé pour la métropole et offrir une alternative crédible à la voiture. Le projet est pensé en

complémentarité avec le réseau bus existant et les modes actifs. Il permettra la desserte de 155 000 habitants et de plus de 90 000 emplois.

Les grandes caractéristiques du projet sont les suivantes :



- 29 km de ligne
- 52 stations
- Fréquence de 6 minutes en heure de pointe
- Fréquentation > 100 000 voyageurs par jour

Le tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne sera un transport

à haut niveau de service. Cela induit :

- Des infrastructures de transports robustes
- Un matériel roulant moderne et confortable
- Des stations accessibles et accueillantes
- Des conditions d'exploitation performantes.

Le projet se divise en trois branches :

- Une branche nord : Marquette-lez-Lille, Saint-André-lez-Lille, Wambrechies
- Une branche ouest : Loos, Haubourdin, objet de la présente réunion
- Une branche sud : Templemars, Faches-Thumesnil, Wattignies, Seclin

Une couronne au niveau du secteur lillois permet de connecter les trois branches.

De nombreuses interconnexions sont développées pour permettre un maillage du réseau structurant de la métropole :

- Métro ligne 1 à Porte des Postes et au Pôle gares
- Métro ligne 2 à Porte d'Arras, Porte des Postes, Port de Lille et au Pôle gares
- Tramway RT au Pôle Gares
- BHNS Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul à Carnot
- BHNS Lille – Villeneuve d'Ascq à Port de Lille
- TER au Pôle gares, à Saint-André, à la future halte Porte des Postes, à Wattignies – Templemars et variante à la gare de Seclin

Un focus sur le secteur de Loos, Haubourdin, Hallennes-lez-Haubourdin est réalisé.

**Laurent Rousseau, Egis, AMO étude de faisabilité**, précise les enjeux d'insertion du tramway à Loos et Haubourdin, secteurs où l'on relève différents axes contraignant pour l'insertion d'un tramway :

- l'axe Foch, à Loos
- l'axe Carnot, à Haubourdin

L'insertion du tramway conduira à repenser les plans de circulation sur ce secteur pour réduire les aléas de temps de parcours du futur transport en commun. A ce stade d'avancement amont du projet, il pourrait ainsi être envisagé la mise en sens unique de la rue Foch.

**Stéphane CONQUET, AMO, Gautier+Conquet**, explique la manière dont l'insertion du tramway est traitée dans les secteurs les plus contraints en soulignant :

- Le respect des normes en vigueur
- L'impératif de performance du transport en commun
- La qualité des cheminements des modes actifs à maintenir,
- La qualité urbaine, requalification des espaces publics et développement du végétal en ville à penser
- La nécessaire prise en compte des fonctions et usages existants

Dans ces secteurs les plus contraints, la vitesse du tramway est de 20 à 30 km/h. Le trafic routier est fortement limité, ce qui permet de diminuer le bruit aérien. La technique de pose de dalles flottantes permet d'encapsuler la plateforme pour atténuer le bruit et les vibrations.

**Cédric Danos** décrit le tracé de référence dans le secteur de Loos, Haubourdin, Hallennes-lez-Haubourdin.

- 4,8 km
- Environ 10 stations
- Le Parc Porte des Postes env. 22 min de trajet contre 33 min avec la ligne 5, avec un gain de régularité

Deux points de correspondances importants :

- Liane 2 dans le secteur du Cora
- Gare de Wattignies Templemars

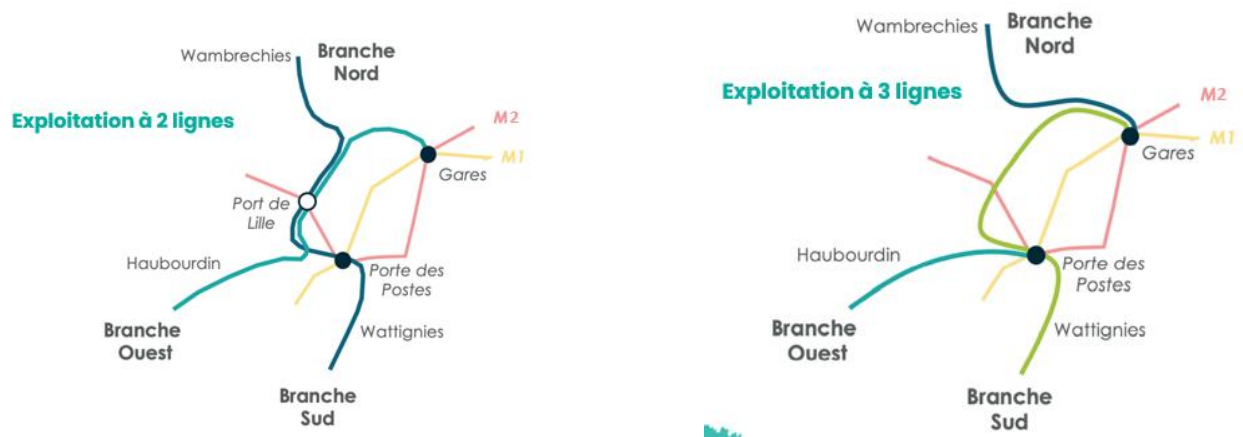
Deux points techniques particuliers sont à relever sur le tracé de référence :

- Le franchissement de la N125
- La traversée du canal de la Deûle

Dans le secteur une variante d'extension du terminus à Hallennes-Lez-Haubourdin est proposée

- Desserte d'Hallennes-Lez-Haubourdin (+3 000 habitants + 1 500 emplois) mais moins bonne desserte du Parc
- 1100 m supplémentaire pour un surcout de 28 M€ HT
- Difficulté technique liée à la présence de la voie ferrée : aléa de circulation, problématique de sécurité, faisabilité en cours d'étude, faisabilité non avérée de créer un passage à niveau, création potentielle d'un ouvrage de franchissement de la voie ferrée qui serait impactant dans l'environnement urbain et coûteux.
- Questionnement liée à l'attractivité du parking relais en bout de ligne

Enfin, différents scénarios d'exploitation de la future ligne sont possibles, le premier avec 3 lignes et l'autres avec 2 lignes :



## IV. Echanges

- Un habitant de Loos se demande où en est le projet de tram-train. Il regrette que les infrastructures ferroviaires existantes ne soient pas exploitées. Il rappelle que la MEL est dotée d'une ceinture ferroviaire, aujourd'hui desservie par le fret, qui n'est pas ouverte au transport de voyageurs. Il explique qu'il pourrait être intéressant de mettre une nouvelle halte au niveau du passage à niveau situé à Hallennes-lez-Haubourdin.

Cédric Danos explique que le projet de tram-train a été abandonné, notamment pour des raisons financières. Il rappelle que le SDIT comprend un volet ferroviaire, complémentaire des projets de tramway et de BHNS. Par ailleurs, des études sont en cours par la SNCF sur le Service Express Métropolitain (SEM). La réouverture au trafic voyageur de ligne fret Lomme - Délivrance est ainsi prévue. Une halte sera installée à la porte des Postes, comme élément majeur d'intermodalité. L'objectif de l'Etat, de la région et de la métropole est donc bien de renforcer l'offre ferroviaire (augmentation de la fréquence et de la capacité de Lille Flandres), même si ces projets s'inscrivent dans un temps plus long. Le tramway permet quant à lui une desserte plus fine du territoire.

- Un habitant de Loos, se dit très enthousiaste à l'idée du projet. Il demande de préciser la part de voyageurs qui se rendent à Porte des Postes pour effectuer une correspondance, afin de rejoindre le centre-ville de Lille. Il demande s'il est encore possible de discuter du fait que le tramway ne rejoigne pas le centre-ville de Lille via le boulevard Vauban.

Cédric Danos rappelle que la concertation se termine le 5 avril et que, jusqu'à cette date, toute contribution est possible et sera intégrée au bilan. Chaque élément exprimé ou produit pendant la concertation sera intégré au bilan.

- Une habitante explique vivre dans les Weppes, zone très mal desservie, elle souligne l'importance de développer les transports en commun dans ce secteur, notamment pour réduire l'usage de la voiture.
- Un participant réagit à la présentation et explique que le temps de trajet entre le Parc et la Porte de Postes est encore plus court à vélo.
- Un participant demande quel partage des usages / cohabitation des modes est possible dans une rue de 16 mètres.

**Stéphane CONQUET** explique qu'en principe, une rue de 16 mètres peut accueillir la plupart des usages : vélos, tramway, circulation automobile, piéton. Il précise toutefois qu'une cohabitation des usages dans l'espace pourrait être nécessaire, cela dépend du caractère rectiligne de la voie, cette insertion est plus complexe en cas de voie sinueuse. Cette configuration ne permet pas d'adjoindre une bande de stationnement.

- Une participante demande si les contributions seront prises en compte. Elle rappelle que la prolongation du tramway jusqu'à Commines a été abandonnée alors même qu'elle était soutenue par les élus locaux.

**Jean-Claude RUYSSCHAERT, garant de la concertation**, rappelle que les garants sont indépendants des porteurs de projets et des parties prenantes et neutres sur le fond du projet. Leur rôle est de garantir la qualité et la véracité des informations transmises par le maître d'ouvrage au public. Il ajoute que tous les arguments sont recevables, et que les habitants ont une expertise d'usage qui permet de renforcer les études techniques. Il affirme que les expressions du public seront compilées et que le maître d'ouvrage devra justifier de leur prise en compte ou non pour la poursuite du projet.

## V. Temps de travail collectif

Un temps de travail collectif est proposé aux participants. Les participants répartis librement en groupes, sont invités à travailler sur les éléments suivants :

- Quels sont les avantages et les inconvénients du tracé de référence
- Quels sont les avantages et les inconvénients de la variante

Les participants peuvent également indiquer des points spécifiques d'attention ou d'opportunité sur le secteur en le positionnant sur une carte du secteur mise à leur disposition.

Un rapporteur est désigné, au sein de chaque groupe, pour restituer le travail réalisé. Les éléments restitués par chacun des groupes sont listés ci-après. L'ensemble des contributions écrites récupérées sont annexées au présent compte-rendu.

### Groupe 1 :

Le groupe estime que sur le tracé de référence, le futur arrêt du tramway est situé un peu loin de la gare de Loos.

Il regrette que le tramway ne permette pas d'arrivée directement dans le centre-ville de Lille, dans le secteur de Wazemmes.

Il insiste sur le besoin de maintenir des places de parkings dans le secteur concerné par le tramway.

Le groupe est favorable à la variante, qui permet de désenclaver la zone des Weppes et de rejoindre rapidement la Porte des Postes, avec un scénario d'exploitation à trois lignes.

Il souligne l'utilité d'un P+R au niveau de la N41 et estime que le tramway permettra de renforcer l'attractivité de la zone commerciale d'Hallennes-lez-Haubourdin.

Le groupe regrette que la variante ne soit pas prolongée davantage, jusqu'au cinéma de Lomme et la Bassée par exemple.

### Groupe 2 :

Le groupe préfère la variante, qui offre la possibilité d'installer un P+R alors qu'un passage par la zone du parc conduira à la réduction des places de stationnement.

Le groupe souligne que l'enclavement des Weppes n'est pas assez pris en compte par le projet alors que le tramway pourrait permettre de développer la desserte de ce secteur.



L'aménagement de l'espace public est important et il faut veiller à ne pas installer des poteaux, dans le centre-ville, notamment dans un souci d'accessibilité des personnes à mobilités réduites.

Le groupe s'inquiète de l'aménagement des futures pistes cyclables puisque que le secteur de Loos - Hallennes-lez-Haubourdin est contraint. Il souligne l'importance de développer des pistes cyclables à deux voies.

Enfin le groupe relève plusieurs points de principe pour le secteur et le projet :

- le projet de RER métropolitain est relativement similaire au projet de tramway, il semble cohérent de faire figurer l'ensemble des projets du SDIT sur les cartes de présentation et les documents de travail qui sont distribués aux participants.
- il est important de rejoindre Lille sans multiplier les correspondances, la desserte du centre-ville doit donc être envisagée.
- il faut faire figurer sur les documents de présentation les futures voies vélo pour permettre aux participants de discuter de l'insertion des vélos.
- Il faut qu'une structure permanente permette de continuer à discuter et à être informé tout au long du projet.

### Groupe 3 :

Le tracé initial a un énorme inconvénient puisqu'il ne sera pas évolutif et ne pourra pas être prolongé, le groupe est donc favorable à la variante. Celle-ci paraît plus avantageuse et permet l'installation d'un P+R. Il faut dès à présent réserver le foncier qui permettra de construire ce parking de rabattement.

Le groupe affirme l'importance d'interdire le passage des poids lourds dans le centre-ville de Loos.

Il est important que le tramway permette de rejoindre le centre-ville de Lille le plus directement possible. Il n'est donc pas possible d'avoir plus d'une correspondance. Le groupe souhaite qu'il soit possible de choisir d'aller soit à la Porte des Postes, soit à Port de Lille, depuis la branche desservant Loos.

### Groupe 4 :

Le groupe s'accorde sur une préférence pour la variante qui permet :

- l'installation d'un P+R
- le rabattement des habitants des Weppes et un plus grand report modal
- un accès aux commerces de la zone des pyramides

Il est important de créer une continuité sur avec le centre-ville de Lille via l'axe Vauban, notamment pour les étudiants.

Le groupe se pose la question du choix du mode et se demande si un BHNS n'offrirait pas plus d'avantages, puisqu'il permet de réduire l'impact du temps de travaux sur les commerces.

### **Groupe 5 :**

Plusieurs désaccords ont émergé au sein du groupe, notamment en ce qui concerne la desserte du centre-ville de Lille.

Le groupe s'accorde néanmoins sur l'importance de ne pas multiplier les correspondances pour rejoindre le centre-ville lillois.

Un seul P+R n'est pas pertinent selon le groupe qui appelle à en installer plus le long du tracé.

Le groupe s'inquiète des conséquences des travaux pour les commerçants loossois et de la réduction du stationnement pour les riverains.

La mise sur le tracé du tramway inquiète les riverains et les boucles évoquées lors de la présentation questionnent.

Le groupe est favorable à la variante et à la création d'un garage vélo au terminus.

Un des participants du groupe explique que les habitants des Weppes empruntent la rue du « chrono drive » et le rond-point de Santes plutôt que la RN41, qui est très encombrée.

### **Groupe 6 :**

Le groupe souligne que le tramway est plus accessible aux personnes à mobilités réduites que le bus mais qu'une distance de 500 mètres entre chaque station est trop élevée.

Il insiste sur la nécessité de sécuriser les voies vélos et d'installer des navettes pour permettre un rabattement vers le tramway des quartiers les plus éloignés de la rue Foch.

Le groupe souligne les risques induits par les travaux pour les commerçants de la rue Foch, qui ont déjà subi des aménagements récents.

Le groupe propose d'étudier l'installation d'une navette voie fluviale avec un aménagement des berges pour les vélos et les piétons.

Le groupe plaide pour la réouverture de la gare d'Hallennes-lez-Haubourdin.

Il souhaite qu'un P+R soit installé et que la voie du chronodrive qui permet de rejoindre la LINO soit aménagée pour les vélos et les piétons.

### **Groupe 7 :**

Le groupe compte une majorité de loosois.

Il craint un report de la circulation dans les rues adjacentes à l'axe Foch, particulièrement sur les axes Calmette et Faidherbe. Il faudra imposer une déviation au niveau du magasin Match vers la LINO.

Le groupe soutient une alimentation par rail du futur tramway pour éviter l'implantation de poteaux dans le centre-ville de Loos.

Il est important d'aménager de nouveaux aménagements cyclables et de renforcer ceux qui existent (piste cyclable longeant la Deûle).

Le groupe est favorable à la variante mais souhaite qu'elle soit davantage prolongée vers les Weppes,

### Groupe 8 :

La contribution écrite du groupe 8 est retranscrite en annexe, pas d'expression oral en réunion.

## VI. Conclusion

**Jean-Claude RUYSSCHAERT, garant de la concertation**, souligne la richesse des contributions et remercie les participants pour la qualité des débats. Il rappelle que le bilan des garants permettra de revenir sur le processus de concertation et sur les expressions compilées.

Il insiste sur le fait que la concertation se poursuivra au travers une démarche de concertation continue et qu'un garant devrait être nommé par la CNDP pour accompagner cette phase future jusqu'aux enquêtes publiques.

**Elodie DESRY, DGA en charge du SDIT à la MEL**, remercie les participants pour leur mobilisation et souligne la richesse des échanges. Elle rappelle que les différentes contributions des participants vont permettre d'approfondir le projet. Elle retient, à chaud, plusieurs sujets qui sont revenus principalement au cours des échanges :

- Questionnement sur l'interface avec le réseau ferré existant
- Un plébiscite pour la variante avec une forte demande de parking relais

Elle rappelle que les études détaillées vont se poursuivre et qu'une concertation continue sera organisée jusqu'aux enquêtes publiques. La mise en service progressive des lignes est prévue à partir de 2028.

## **1) Rappel des prochaines étapes :**

- Réunion de clôture le 5 avril 2022 en visioconférence
- Bilan des garants en mai 2022
- Délibération de la MEL en juin 2022.

## **2) Rappel des modalités de participation du public :**

Le site internet de la concertation permet au public de formuler avis et contributions sur le projet :

<https://participation.lillemetropole.fr>

Il est également possible de contacter les garants de la concertation :

- [christophe.bacholle@garant-cndp.fr](mailto:christophe.bacholle@garant-cndp.fr)
- [jean-claude.ruysschaert@garant-cndp.fr](mailto:jean-claude.ruysschaert@garant-cndp.fr)