

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

Atelier Participatif

Tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne
*Secteur Nord (Wambrechies, Marquette-lez-Lille,
Lambersart, Saint-André-Lez-Lille)*

I. Informations pratiques

L'atelier participatif s'est déroulé, dans la salle André Wauquier, à Saint-André-Lez-Lille, le **mercredi 16 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 de références et variantes proposées à la concertation, sur le secteur nord du tracé. Un temps de travail collectif a été proposé aux participants.

80 personnes étaient présentes dont une majorité d'habitants de Saint-André-Lez-Lille, trois habitants de Lambersart, six habitants de Wambrechies et cinq habitants de Marquette-Lez-Lille.

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

Christophe BACHOLLE, garant de la concertation était présent.

II. Accueil des participants

Élisabeth MASSE, maire de Saint-André-lez-Lille, remercie tous participants. Elle salue les différents élus et maires présents.

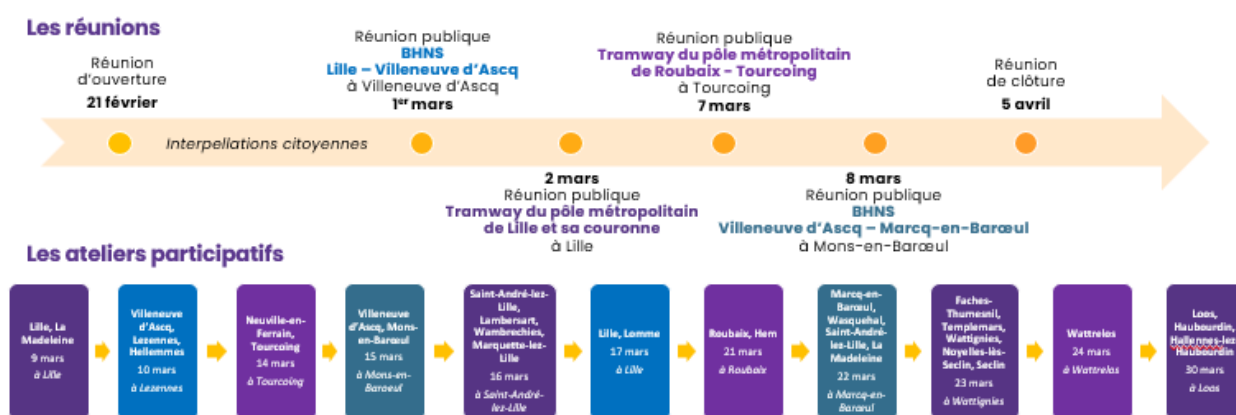
L'animateur présente le déroulé de l'atelier. Cet atelier participatif porte sur la concertation préalable au projet du tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne, dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) de la Métropole Européenne de Lille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

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 compléter le réseau structurant et d'offrir un maillage de la métropole. 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
- Une branche sud : Templemars, Faches-Thumesnil, Wattignies, Seclin

Une couronne au niveau du secteur lillois permet de connecter les trois branches et de desservir le pôle gares.

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-Baroeul 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

Laurent Rousseau explique que le secteur nord connaît un développement urbain continu, avec une série de grands projets à l'image du projet Bords de Deûle avec Grand Moulin de Paris ou Quai 22. Ce développement urbain pose un fort enjeu de mobilité, puisque l'arrivée de nouveaux habitants conduira à l'augmentation du nombre de déplacements.

Il rappelle qu'aujourd'hui l'utilisation de la voiture individuelle sur les secteurs de Saint-André-Lez-Lille et de Marquette-lez-Lille représente 53% des déplacements. Si ces habitudes de déplacements perdurent, on comptera demain 5700 déplacements en voitures / heure.

Pour arriver à diminuer la part modale de la voiture, il est donc nécessaire de développer de nouveaux équipements, qui permettent :

- Plus de Proximité
- La continuité des itinéraires cycles et piétons
- La mise en place d'une nouvelle offre de transport
- De rendre les alternatives à la voiture attractives et de ne pas augmenter les capacités pour le trafic automobile

Cédric DANOS aborde les tracés et les variantes du projet qui sont proposés à la concertation. Les contributions du public permettront la poursuite des études de conception détaillées.

Il décrit le tracé de référence entre Wambrechies Centre et Pont royal et met en avant plusieurs points :

- Une insertion urbaine globalement aisée mais contrainte rues Obert et Sadi Carnot
- Une desserte des centres-villes, des projets le long de la Deûle et de la gare de Saint-André
- Une connexion avec le futur BHNS Villeneuve-D'ascq - Marcq-en-Barœul et création d'un pôle d'échanges à la station Carnot
- La nécessité de créer un ouvrage de franchissement de la Deûle

Valérie LAINEZ, Egis, explique la manière dont l'insertion du tramway est traitée dans les secteurs les plus contraints en soulignant :

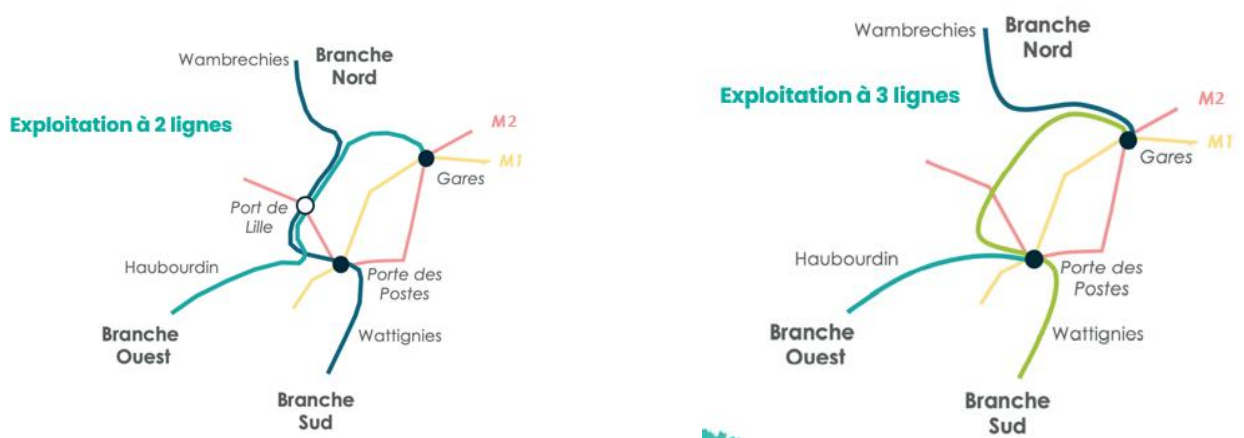
- Le respect des normes en vigueur
- L'impératif de performance du transport en commun
- La qualité des cheminements des modes actifs à maintenir,
- La qualité urbaine, requalification des espaces publics et développement du végétal en ville à penser
- La nécessaire prise en compte des fonctions et usages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

La vitesse du tramway est de 20 à 30 km/h. Dans ces secteurs contraints, le trafic routier sera fortement limité, ce qui permettra de diminuer le bruit aérien. Par ailleurs, la technique de pose de voies sur dalle flottante à proximité des façades permet d'encapsuler la plateforme pour atténuer les vibrations en créant une désolidarisation limitant la transmission de bruits solidiens. Une réflexion globale sur le stationnement et les plans de circulation est menée à l'échelle du quartier.

Cédric Danos décrit les quatre variantes dans le secteur nord :

- Variante 1 : terminus avenue du Maréchal Foch
- Variante 2 : terminus Parc d'activité du Chat
- Variante 3 : rue du général Leclerc – rue d'Ypres
- Variante 4 : franchissement de la Deûle

Il explique que différents scénarios d'exploitation de la future ligne sont possibles :



IV. Echanges

- Une participante demande que soit précisée la durée des travaux.

Cédric Danos explique que le démarrage des travaux n'interviendra qu'à l'issue des phases de conception et d'enquêtes publiques, à partir de 2026 environ. La mise en service des futures lignes est prévue de façon progressive à partir de mi-2028. Trois ans de travaux environ sont nécessaires pour réaliser le projet.

- Cyprien Richer, andrésien membre élu de l'association Osons l'alternative citoyenne, demande quand les tracés définitifs seront actés.

Elodie Desry, DGA en charge du SDIT à la MEL, rappelle que l'objectif de la concertation est de permettre d'échanger sur les tracés et les variantes. Les tracés ne pourront être stabilisés qu'au mois de juin après la délibération du Conseil métropolitain, à la suite du bilan de la concertation des garants. Néanmoins, des études approfondies de maîtrise d'œuvre devront être menées pour acter l'ensemble des tracés. Le tracé définitif sur tous les secteurs ne sera vraisemblablement stabilisé que d'ici un à deux ans.

- Un participant, habitant Saint-André-lez-Lille demande s'il est possible de circuler en voiture sur une voie du tramway.

Cédric Danos rappelle que le principe est de faire circuler le tramway en site propre. Néanmoins, dans les secteurs les plus contraints, il serait possible de faire par dérogation des voies de circulation mixtes pour répondre à des contraintes ponctuelles particulières.

- Un participant, élu de la ville de Lambersart, regrette que le tracé présenté ne desserve pas la ville de Lambersart et demande si une variante de tracé pourrait être étudiée.

Elodie Desry rappelle que les liaisons présentées lors de cet atelier, sont issues d'une concertation menée en 2019 pour adopter le schéma directeur des infrastructures de transports (SDIT). Néanmoins, il est possible d'imaginer dans le cadre du tracé proposé de positionner une station en bordure de Lambersart au niveau du franchissement de la Deûle pour faciliter la desserte de cette commune.

V. Temps de travail collectif

Un temps de travail collectif d'une quarantaine de minutes 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 global
- Quels sont les avantages et les inconvénients des variantes

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.

L'animateur relève les points spécifiques d'attention ou d'opportunité sur le secteur notés par les participants :

Points généraux

- Possibilité d'avoir une alimentation par le sol du tramway
- La place des P+R est un point d'attention important
- La proposition de permettre la gratuité du tramway pour les riverains des rues concernées par le tracé
- Des craintes quant aux risques de dégradation des habitations avec les travaux et de perte de valeur
- Des craintes liées au bruit

Points par secteur

- La rue Sadi Carnot a une largeur très limitée
- Proposition visant à rejoindre le tracé de référence et la variante rue du Général Leclerc pour proposer un tracé mixte
- Des demandes concernant le maintien des bus sur l'avenue du général Leclerc si le tramway n'y passe pas
- Des demandes de parking pour les habitants sur les secteurs de la Deûle et de Wambrechies
- Une demande d'une desserte de Lambersart
- Une vigilance sur le report de circulations et notamment l'impact des poids lourds dans certains secteurs

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 :

- Il est indispensable de mettre en place un parking relais ou une navette de rabattement pour les usagers du futur tramway qui habitent au-delà du secteur (nord de Wambrechies)
- La proposition de terminus en centre-ville de Wambrechies n'apparaît pas pertinente. Il faut adopter une vision à plus long terme, en lien avec les discussions de 2019 sur la possibilité d'utiliser l'ancienne ligne TER pour un prolongement du tramway vers Comines.
- L'ancienne ligne de TER pourrait être utilisée pour le tracé à travers Saint-André-Lez-Lille. Cette proposition plus simple a un coût plus maîtrisé puisque le site est déjà aménagé avec les anciennes voies de chemin de fer.

Groupe 2 : Restitution écrite uniquement, voir annexes.

Groupe 3 :

- Le terminus au château de Wambrechies n'est pas pertinent et trop éloigné des habitations. Le tracé alternatif est jugé plus intéressant.
- Proposition de mixer le tracé de référence et la variante secteur nord pour la traversée de Saint-André-Lez-Lille
- Réflexion sur l'opportunité de relier le tramway au métro 2
- Au niveau du Pont Supérieur mettre en place un BHNS pour désenclaver la ville de Marquette-lez-Lille. Il faut casser le modèle en étoile convergeant vers les gares

Groupe 4 :

- Un terminus en centre-ville encombrerait la ville de Wambrechies
- Installer un parking-relais au niveau du Vert Galant et reprendre la voie ferrée à la halte ferroviaire de Marquette-lez-Lille pour ensuite suivre la rue Félix Faure
- Mettre en place une navette à Wambrechies pour aller vers Marquette-lez-Lille (traversée de la Deûle, passage devant le Lidl, et desserte du centre-ville de Marquette-lez-Lille)
- Le passage au début de la rue Sadi Carnot entraîne le renforcement de l'enclavement du quartier Saint-Hélène, proposition pour faire passer le tramway par le quartier Sainte-Hélène pour le désengorger

Groupe 5 :

- La rue Sadi Carnot est très contrainte, beaucoup de questions quant au stationnement et au report des places de parkings
- Des craintes quant au report sur d'autres axes des camions en circulation sur la rue Sadi Carnot

- Des craintes quant aux impacts sur les habitations et leur valeur immobilière

Groupe 6 :

- L'arrêt à Wambrechies n'est pas pertinent
- Interrogation quant à l'insertion du tramway rue Sadi Carnot même si cette option permettrait de desservir les nouveaux habitants
- Intérêt quant à la proposition d'un autre groupe visant à mixer le tracé entre la rue du Général Leclerc pour rejoindre Grand Moulin, en suivant la rue Pasteur
- Proposition visant à prendre la déviation pour aller au parc du chat pour utiliser la voie de chemin de fer et réaliser un P+R
- Proposition de liaison entre l'avenue du général Leclerc et Quai 22 pour éviter de passer par la rue Sadi Carnot

Groupe 7 :

- Idem château Wambrechies et l'absence de parking
- Proposition d'un parking à la place de l'actuel bassin d'eau pluvial avenue Foch
- Mettre une seule voie de circulation rue Sadi Carnot aboutira à un report de circulation sur les rues principales de Saint-André-Lez-Lille
- Proposition d'une alternative en combinant le tracé de référence et la variante secteur nord

Groupe 8 :

- Les participants expliquent avoir soulevé les mêmes éléments que les groupes précédents
- Trois représentants de l'association des amis du tramway touristique, expliquent souhaiter créer un musée des transports au niveau de l'abbaye, le tracé principal serait intéressant pour permettre une connexion du musée avec le réseau commercial (cadre touristique et culturel)

Groupe 9 :

- Souligne l'insertion difficile rue Sadi Carnot
- S'inquiète pour le devenir du stationnement dans ce secteur
- S'inquiète des impacts du projet sur les habitations
- Souligne les risques d'impact acoustiques pour les habitants

VI. Conclusion

Christophe BACHOLLE, garant de la concertation, remercie les participants et souligne la richesse des contributions. Il relève que beaucoup d'avis convergent. Cet atelier était très productif et utile, même s'il ne préjuge en rien de la suite donnée au projet il permet de nourrir le débat. Il invite les participants à suivre le site de la concertation et rappelle que le processus de participation du public se poursuivra, à travers une période de concertation continue, tout au long du projet, jusqu'aux enquêtes publiques. Cette concertation continue interviendra après le bilan des garants et la délibération de la Métropole Européenne de Lille à la fin du mois de juin, dans lequel elle indiquera et justifiera la prise ou non des contributions.

Elodie DESRY remercie les participants, elle souligne la richesse des échanges et 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 :

- Des retours transversaux sur l'opportunité du projet
- Pas de choix unanime sur le terminus à Wambrechies
- Divergences sur le tracé à Saint-André avec des propositions qui visent à mixer le tracé de référence et la variante secteur nord avec un passage par l'avenue du Général Leclerc pour rejoindre les Grands Moulins par le nord.
- Des demandes fortes de parkings relais

Elle rappelle qu'un accompagnement sera mis en place pendant la phase des travaux notamment des constats du bâti. Elle ajoute que différents aménagements sur les matériels roulants et sur les voies permettent de réduire les bruits et les vibrations des tramways.

Les lignes de bus seront restructurées à l'horizon de la mise en service des nouvelles lignes pour faciliter le rabattement vers les nouvelles lignes structurantes et permettent une cohérence globale du réseau. Enfin, une réflexion sera menée lors de l'approfondissement des études pour déterminer des points pertinents d'accueil des parkings relais.

1) Rappel des prochains rendez-vous :

Les prochains ateliers par secteur organisés pour le projet de tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne sont les suivants :

- Secteur Faches-Thumesnil, Templemars, Wattignies, Noyelles-lès-Seclin, Seclin : le 23/03/2022 à Wattignies
- Secteur Loos, Haubourdin, Hallennes-lez-Haubourdin : le 30/03/2022 à Loos

Les étapes suivantes sont également prévues :

- Réunion de clôture le 5 avril 2022
- 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
- jean-claude.ruyschaert@garant-cndp.fr

Annexe 2 : Liste détaillée des contributions

ATELIER TRAMWAY LILLE ET SA COURONNE - Secteur St André										
Intégralité du tracé		Variante secteur nord		Variante Deûle		Variante Parc d'activités du chat		Variante terminus Foch		Points d'attention par secteur
Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	
GROUPE 1										
rue sadi carnot : une seule voie de tram avec passage des trams en alternance		terminus halte ferroviaire wambrechies : seule la variante permet de prévoir une future connexion avec la ligne vers comines, qui reprend le projet de la ligne U telle qu'elle a été actée dans la concertation du SDIT en 2019	pourquoi pas une variante sur l'ancienne ligne TER vers comines : tracé pertinent, budget maîtrisé, faisabilité moins complexe pas de rues de 10 mètres de large						terminus en centre de wambrechies = comment les habitants de commines et quesnoy et communes voisines se rendent au terminus ? Besoin de parking relais ou d'une navette fiable de rabattement : il n'y a pas assez de place en centre-ville de wambrechies	mots clés : connexion - intermodalité - continuité
prolonger la ligne via la voie ferrée (ex TER) jusqu'au vert galant avec possibilité de parking relais et rabattement en bus aisé pour les secteurs desservis par la liane 90 (fréquence et capacité à améliorer significativement)									avec une vision long terme dans l'hypothèse d'un prolongement futur vers comines comme mentionné en 2019 lors de l'élaboration du SDIT il faut prévoir de pouvoir connecter le terminus de wambrechies et le prolongement impossible si terminus est en centre-ville	rappel commines et quesnoy = environ 25 000 habitants secteur qui va se densifier un terminus à Robersart empeche tout projet futur de poursuite de la ligne
										financement du prolongement vers nord wambrechies quesnoy en économisant sur le tracé vers st andré en utilisant l'ancienne voie ferrée qui est tout aussi pertinent

Annexe 2 : Liste détaillée des contributions

Intégralité du tracé		Variante secteur nord		Variante Deûle		Variante Parc d'activités du chat		Variante terminus Foch		Points d'attention par secteur
Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	
GROUPE 4										
quai 22 : largeur prévue et dégagement visuel	pas de visibilité sur les compléments bus autour du tracé et pendant les travaux	largeur bus	ne dessert pas Quai 22	passage par pont royal = créer une station Port Royal qui permettrait de toucher Lambersart						Quel est l'intérêt d'un terminus en centre-ville de Wambrechies : pas de possibilité de mettre de plateforme multimodale, oblige à mettre la rue obert en sens unique alors que c'est un axe important de + en + emprunté ou détourne-t-on les voitures + le contournement est important il existe peu de routes transversales va défigurer le centre-ville pour lequel de gros investissements ont été réalisés
	comment est gérée la transition des transports en commun avant l'arrivée du tram et du BHNS en 2030 ? Les logements seront déjà présents et les habitudes seront prises	voies de bus existantes		déplacer la station Five au niveau garage Dakia cf atelier bords de Deûle entrée de ville	ouvrage en entrée de ville saint andré (rue Gone / Caby)		évite lourdeur travaux en ville			ajouter des quais de bus parking à vélo et parking voitures il y a depuis l'arrivée de la liane beaucoup de voitures ventouses
	quelle proposition de stationnement pour les rues étroites avec des logements existants				ligne en fourche qui ne desservirait pas Lambersart et quartier Pont Royal / St André		oui si variante passe par l'ancienne voie ferrée : félix faure > halte ferrovière > écopark > parc du chat > jusque vers galant		proche du centre-ville très facile d'accès	engorgement du centre-ville pour tous ceux qui viennent du nord quid de la connexion avec le nord quesnoy, comines, campagne de wambrechies : très étendue donc voiture obligatoire afflux de voitures, bus à prévoir même si c'est du ressort de la région et non de la MEL un peu de bon sens ne fait pas de mal de mon point de vue c'est pareil, c'est nos impôts qui financent le tout
	début rue sadi carnot : peu large et fin de courbe qui augmente le bruit et les vibrations						parking relais au vert galant et utilisation de la voie ferrée		permet de ne pas engorger le centre-ville et de ne pas le dénaturer	alternative proposée : le site de sofranel ou le site du vert galant avec une navette autonome qui dessert les 2 rives de Wambrechies + marquette
	explication du pourquoi saint hélène n'est pas retenu ? N'est-ce pas plus pertinent ?						évite l'engorgement de wambrechies centre par les voitures venant de Quesnoy, Deulemont, Comines		permet de faire un terminus multimodal, sur le site de sofranel ? À 20 m du parc	
	enclavement de saint-élène / difficultés de circulation en entrée et sortie rue baillly / rue Victor hugo								économies = parcours de tram réduit de 400 à 600 mètres	

