

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

## Atelier Participatif – Lille – La Madeleine Tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne

### I. Informations pratiques

L'atelier participatif s'est déroulé, dans la salle du Grand Carré, à l'Hôtel de Ville de Lille, **le mercredi 9 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 Lille – La Madeleine. Un temps de travail collectif a été proposé aux participants.

22 personnes étaient présentes dont 6 participants qui avaient assisté à la réunion publique dédiée au projet.

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

Les deux garants de la concertation, désignés par la CNDP, **Christophe BACHOLLE et Jean-Claude Ruyschaert** étaient présents.

### II. Accueil des participants

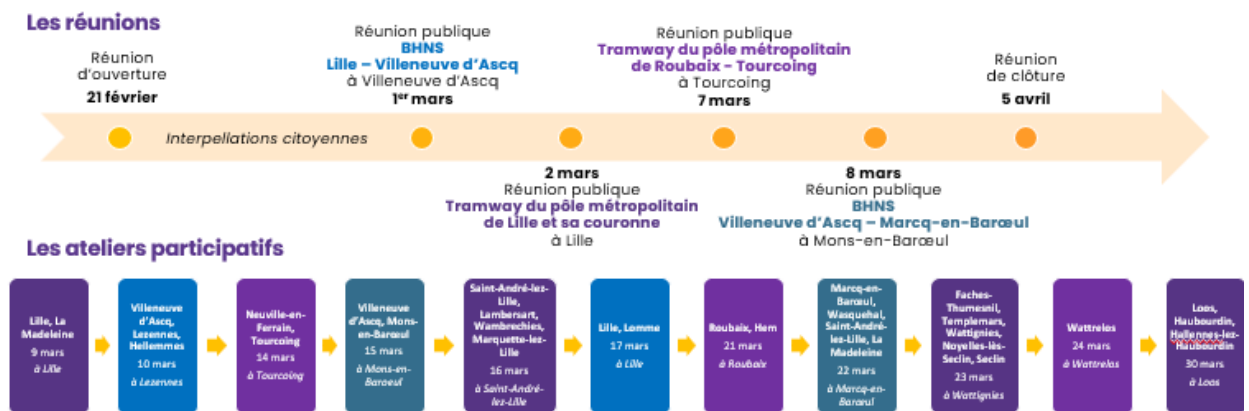
L'animateur accueille les participants. Il présente le déroulé de l'atelier. Cet atelier participatif porte sur la concertation préalable au projet du tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne, dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) de la 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](http://participation.lillemetropole.fr)

Il permet au public de déposer avis et contributions. Elles sont essentielles 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 Lille – La Madeleine

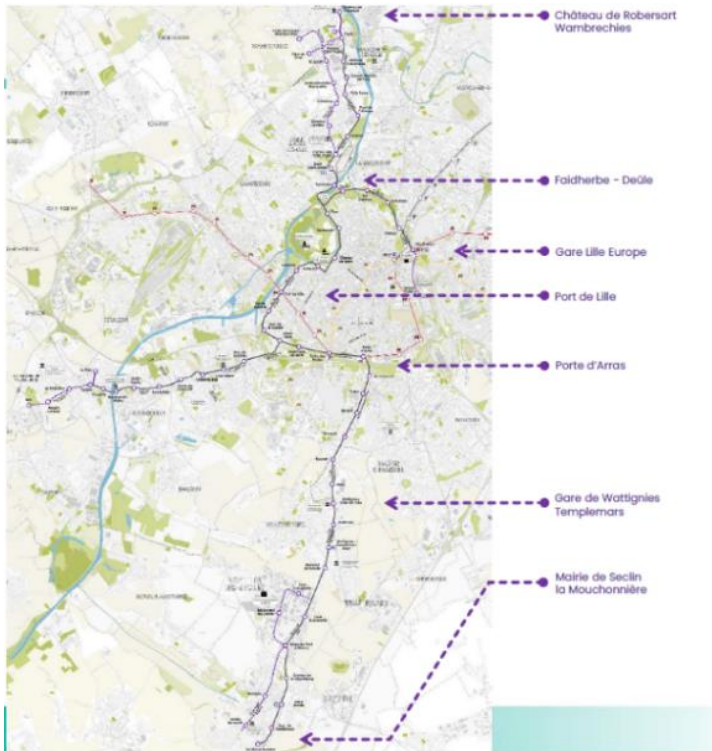
**Cédric DANOS, chef de projet à la Métropole Européenne de Lille**, présente le projet.

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
- 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 – Marc-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

**Cédric DANOS** décrit 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.

### **1) Secteur Lille Gares :**

Tracé de référence d'Euralille à la Deûle

Variante d'extension de la ligne jusque pôle Grand Palais

### **2) Secteur Lille Centre**

Tracé par Esplanade Champs de Mars, Solférino, Lorraine, Moselle jusque Porte des Postes et Porte d'Arras.

### **3) Secteur Sud**

Tracé de référence Faches-Thumesnil Wattignies Templemars

Variantes :

- Variantes 1 à hauteur de la Zone Industrielle de Seclin par la route de Lille sans entrer dans la Zone Industrielle
- Variante 2 par la Zone Industrielle via l'ancienne voie ferrée
- Variante 3 dans le centre-ville de Seclin par l'ancienne voie ferrée
- Variante 4 dans le centre-ville de Seclin par la rue Bouvry

### **4) Secteur nord :**

Tracé de référence entre Wambrechies Centre et Pont royal.

Quatre variantes :

- 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

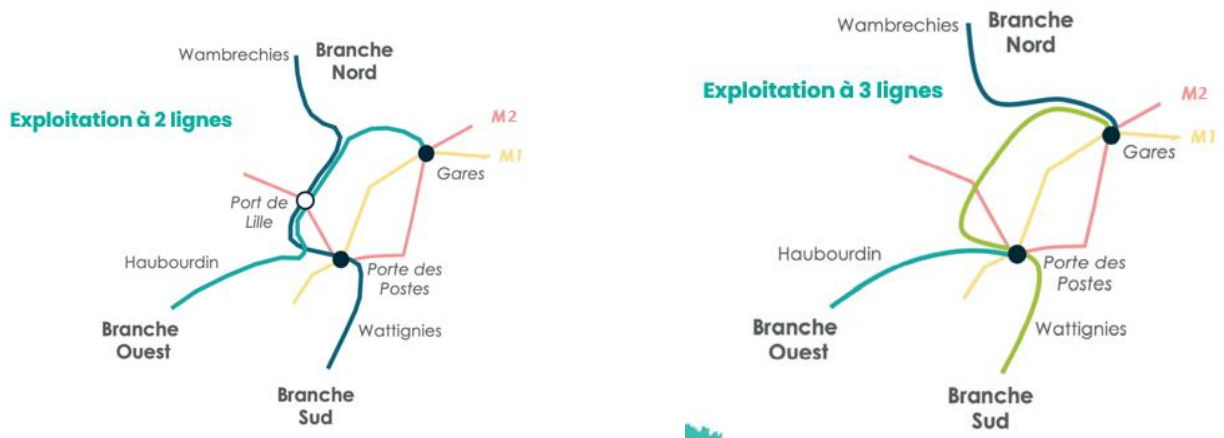
### **5) Secteur Ouest**

Tracé de référence par les centres-villes de Loos et Haubourdin

Variante de terminus à Hallennes-lez-Haubourdin

### **6) Scénarios d'exploitation**

Différents scénarios d'exploitation sont possibles :



## IV. Echanges

- Un participant habitant Lille sud demande quelle est la vitesse moyenne d'un tramway et quelle est la vitesse moyenne d'un métro.

**Cédric DANOS** explique qu'un tramway a une vitesse commerciale moyenne de 20km/h. La vitesse commerciale d'un métro est d'environ 40 km/h. Le tramway est un transport de surface qui peut adapter sa vitesse en fonction du contexte urbain, sa vitesse peut ainsi varier de 20 à 70 km/h maximum, selon les secteurs

- Un participant membre de l'union des voyageurs du nord explique avoir contribué en ligne sur le site de la concertation. Il se questionne sur le tracé du tramway et le contournement du centre de Lille. Il demande si des transformations du tracé de référence sont toujours possibles.

**Elodie DESRY, directrice générale adjointe en charge du SDIT Métropole Européenne de Lille**, explique que le travail et les échanges des participants au cours de cet atelier vont porter sur le tracé et les variantes. Le tracé qui est proposé aujourd'hui à la concertation traduit les orientations du Schéma Directeur des Infrastructures des Transports (SDIT) adoptées par le Conseil métropolitain en 2019. Les avis sur le tracé et ses variantes sont les bienvenus et seront analysés dans le cadre du bilan de la concertation, en revanche l'objet n'est pas de créer un nouveau projet de tramway ou une nouvelle liaison ne répondant pas aux objectifs visés par le SDIT.

**Marc-Antoine DOCHEZ, adjoint en charge du SDIT, Métropole Européenne de Lille**, précise que l'objectif du tramway est de répondre à une demande de déplacements entre Lille et sa couronne et de compléter la desserte actuelle. Les parties centrales et Est de Lille disposent déjà d'un maillage en transports en commun important. Le projet a été élaboré en co-construction avec la ville, en adoptant une vision urbaine et une logique d'élargissement du cœur urbain lillois de manière à décongestionner le centre de Lille. L'objectif est donc de développer de nouveaux points d'intersection, à l'image de la Porte des Postes pour équilibrer le réseau.

- Un participant pose une question sur la manière dont la future ligne sera exploitée.

**Ludwig MAUDRICH, chef de projet à la Métropole Européenne de Lille** explique que la question de l'exploitation et du fonctionnement de ces différentes branches est l'un des sujets de la concertation. Trois branches permettront de rejoindre la centralité lilloise. Une branche en direction de Lille Europe complète le réseau. Il s'agit désormais de définir comment ces branches seront exploitées et en combien de lignes.

- Un participant demande ce que deviendra la LIANE 1 avec l'arrivée du tramway.

**Marc Antoine DOCHEZ**, précise que des réflexions sur la réorganisation du réseau de bus seront menées à l'horizon de la mise en service des différentes lignes présentées à la concertation. Par exemple, le tracé sud de la LIANE 1 pourra être repensé. D'une manière générale, ces différentes lignes de bus sont pensées comme des lignes de rabattement vers le réseau structurant (métro et tramway).

## V. Temps de travail collectif

Un temps de travail collectif d'une quarantaine de minutes est proposé aux participants.

Les participants répartis librement en trois groupes, sont invités à travailler sur les éléments suivants :

- Quels sont les avantages et les inconvénients du tracé global sur le secteur Lille – La Madeleine ?
- Quels sont les avantages et les inconvénients de la variante de terminus à Grand Palais sur le secteur Lille – La Madeleine ?
- Quels sont les avantages et les inconvénients de la variante traversée de la Deûle sur le secteur Lille – La Madeleine ?

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.

### Groupe 1 :

#### Avantages :

- Le tracé global et le projet de tramway permet de diminuer la place de la voiture et une requalification urbaine des boulevards.
- Le groupe s'accorde sur l'avantage d'une exploitation de la ligne à trois branches pour permettre aux habitants de Wambrechies de rejoindre directement les gares sans passer par Port de Lille.

### Questions diverses :

- Interrogation quant au temps de trajet entre Wambrechies et la place de la République. Est-ce concurrentiel de la LIANE 1 ?
- Comment sera traité la cohabitation du tramway avec les voitures au niveau de Pont Royal ?
- Comment sera faite la requalification urbaine des boulevards Vauban, Liberté et Victor Hugo ?
- Le métro va-t-il être amélioré ?

### Inconvénients :

- La ligne crée un parallèle avec le métro 2.
- Certains secteurs au cœur de Lille sont oubliés et ne sont pas desservis comme le secteur Vauban où il y a déjà un grand nombre d'activités.
- Importance d'un terminus à la gare de Flandres, il faut réaliser une liaison en tramway entre les deux gares.
- Il faudrait desservir le centre-ville de Lille avant de desservir la périphérie.
- Lillénium est un point d'attention particulier qui mérite une desserte.

### Points spécifiques sur des secteurs :

- Si la variante à Grand Palais est réalisée : serait-il possible de faire une boucle vers Porte des Postes en passant par le boulevard Victor Hugo.
- Si la variante traversée de la Deûle n'est pas réalisée il faut faire un détour par Pont Royal en ajoutant un arrêt à Lambersart.
- Avec le nouveau franchissement de la Deûle, réserver la nouvelle passerelle pour les modes actifs et le Pont Royal pour les automobilistes.
- Nécessité de créer des parkings relais pour permettre un rabattement efficace vers le tramway. Attention à bien développer le stationnement à Porte des Postes, pour ne pas congestionner ce secteur avec l'arrivée de la nouvelle gare et de la cité administrative notamment.

➔ **Jacques RICHIR, quatrième adjoint à ville de Lille et conseiller métropolitain Métropole Européenne de Lille** rappelle que l'un des objectifs du projet est la réduction des flux automobiles à Porte des Postes et l'atténuation de son caractère autoroutier. Il précise que le tramway passera au sein de la ville de Lille et que la desserte de la gare Lille Flandres est déjà optimale.

➔ **Marc-Antoine DOCHEZ** précise que la question des parkings relais sera prise en compte dans les études.

### **Groupe 2 :**

#### Avantage :

- Les avantages du tracé global sont nombreux, tout ce qui sera réalisé en termes de transport en commun sera toujours positif.
- Meilleure desserte de la citadelle et de son pôle de loisirs.
- Meilleure desserte du sud de la madeleine et du futur palais de justice.
- Un schéma d'exploitation à 3 branches permet, à partir du nord, d'accéder directement aux gares.
- La liaison avec le métro à Porte des Postes est favorable pour les habitants d'Haubourdin.

#### Inconvénients :

- Le centre de Lille n'est pas assez desservi (quartiers Saint Sauveur et Moulins) même si le secteur est déjà dense en transport en commun c'est aussi la place culturelle, économique et politique de la ville.
- Il faut desservir la gare Lille Flandres. Une distance de 400 mètres entre la gare et le terminus du tramway n'est pas une solution pour permettre de réduire la part de la voiture.
- Le tracé ne permet pas forcément de désengorger les gares alors qu'un nouveau HUB à République aurait pu permettre de reporter certains flux voyageurs.
- Imaginer une variante à Porte des Postes et faire passer le tramway au-dessus du périphérique, rue de Marquillies pour permettre de rejoindre Eurartisanat et une connexion plus simple à la future gare TER.
- Le tracé manque de connexions avec les gares SNCF d'Haubourdin et CHU par exemple.

#### Sur les variantes :

- Le coût, de 30 millions d'euros supplémentaires pour le terminus à Grand Palais est élevé, alors que ce tracé sera similaire à celui de la ligne de métro 2. Cette variante n'a d'intérêt que si elle est le premier maillon d'une boucle qui passerait par Saint-Sauveur et le boulevard Victor-Hugo afin de rejoindre la Porte des Postes.
- Le surcoût lié à la création d'une nouvelle passerelle sur la Deûle semble trop élevé par rapport au gain de temps de 3 minutes. Cette variante serait intéressante si le schéma d'exploitation permettait de ne pas réaliser de changement. Si ce détour par Pont Royal est réalisé il serait intéressant de prolonger le tramway jusqu'à Lambersart, autre secteur oublié du tracé.
- En cas de non-réalisation de la variante, le coût du prolongement vers Grand Palais pourrait plutôt être utilisé pour réaliser un tracé vers la gare de Lille Flandres.
- Le projet doit être l'opportunité de mener une grande réflexion sur les pistes cyclables pour permettre aux modes actifs d'avoir une mobilité sécurisée.

### **Groupe 3 :**

#### Avantages :



- Accord des participants pour développer les transports en commun les plus efficaces et favoriser le report modal.
- Le gain de temps permis par la variante de franchissement de la Deûle est important pour les usagers qui viennent de la branche nord.

Inconvénients :

- Le tracé n'est pas connecté à la gare Lille Flandres. Il faut en plus du tracé de référence proposer une nouvelle branche qui soit connectée à la gare de Lille Flandres.
- Inverser le tracé entre le tramway et le futur BHNS Lille -Villeneuve d'Ascq sur le boulevard Vauban.
- Étudier une possibilité de tracé sur le boulevard Victor Hugo pour rejoindre le quartier Saint-Sauveur.
- Il est important de se rapprocher davantage du quartier du vieux Lille et de rejoindre la gare de Lille Flandres. D'autres projets de desserte de cette gare avaient préalablement été étudiés. Le fait que le tramway passe à Lille Flandres est également symbolique et permettrait de développer le report modal.
- En plus d'un accès à la gare de Lille Flandres il faut aussi rejoindre Grand Palais (toutes les possibilités doivent être réalisées).

Points d'attention sur des secteurs particuliers :

- Il est intéressant de développer un HUB à porte des Postes mais attention à ce que la station soit aménagée en conséquence. Il faudrait également requalifier la place entièrement pour favoriser son apaisement.
- Intérêt de connecter le tramway au jardin des plantes.
- Une gare routière va-t-elle être développée en lien avec la station à la gare de Lille Europe ?

**Jacques RICHR** rappelle que l'opportunité d'un tramway est différente de celle d'un BHNS. Un tramway est nécessaire à partir de 30 000 flux voyageurs/jour. La gare Lille Flandres dispose aujourd'hui d'une desserte très élevée (2 lignes de métro, 1 ligne de tramway, 12 lignes de bus). Il ajoute que le tramway sera un outil de requalification urbaine majeur notamment à Porte des Postes. Enfin, il précise que le boulevard Vauban va être requalifié pour devenir un aménagement totalement dédié aux modes actifs.

## VI. Conclusion

**Christophe BACHOLLE, garant de la concertation**, remercie les participants pour leurs nombreuses contributions et éclairages sur les inconvénients et les avantages du projet. Il attire l'attention des participants sur le fait qu'une fois la concertation préalable terminée, le 5 avril, un temps de concertation continue permettra de

poursuivre les échanges, tout au long de la vie du projet jusqu'à la phase d'enquête publique.

**Elodie DESRY** remercie 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 :

- Un plébiscite de l'arrivée de ces nouvelles lignes de tramway.
- Une convergence des participants sur l'intérêt d'un tracé interne à Lille et relié au secteur des gares.
- Une convergence des participants sur un scénario d'exploitation à 3 branches.
- Des avis variables sur les variantes Grand Palais et traversée de la Deûle.
- Des points d'attention :
  - Par secteur : le secteur des gares, la Porte des Postes,
  - Sur l'insertion du tramway et le traitement des pistes cyclables.

### **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 Saint André-lez-Lille, Lambersart, Wambrechies, Marquette-lez-Lille : le 16/03/2022 à Saint André-lez-Lille
- 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 participations 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.ruyschaert@garant-cndp.fr](mailto:jean-claude.ruyschaert@garant-cndp.fr)

Annexe 1 : Photographies des ateliers et contribution

Annexe 2 : Liste détaillée des contributions

## **VII. Annexes 2 : photographie des contributions**

3

