CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

PROCÈS-VERBAL

—

SÉANCE PLÉNIÈRE DU 6 OCTOBRE 2025

SOMMAIRE

OUVERTURE DE SÉANCE 3

LE PROJET DE TRAMWAY DU PÔLE MÉTROPOLITAIN DE ROUBAIX-TOURCOING 8

CONCLUSION 31

Le Conseil de développement de la Métropole européenne de Lille s'est réuni au sein du bâtiment Biotope le lundi 06 octobre 2025 sous la présidence de Madame Béatrice AUXENT.

OUVERTURE DE SÉANCE

La séance est ouverte à 18 heures 45.

Madame Béatrice AUXENT

Merci d'être présents et nombreux. Il s'agit d'une séance spéciale autour du grand projet métropolitain qu'est Extramobile et de ses composantes en termes de mobilité et d'aménagement, ce qui implique des services différents, une transversalité entre services, ce qui est toujours intéressant. En effet, la transversalité nous parle, en tant qu'usagers d'un territoire, puisque nous sommes bien sur un territoire de vie.

Cette séance est une plénière, avec une assemblée qui a été récemment renouvelée. Nous en avons profité pour la rajeunir et pour avoir presque la parité. Nous avons de nombreux candidats qui veulent rejoindre le Conseil de développement.

Nous avons déjà abordé le sujet des mobilités au fil du temps. Par exemple, en 2019, nous avons produit une contribution autour du SDIT. En 2022, nous en avons produit une autour du plan de mobilité métropolitain que nous avons évidemment présentée. Le sujet des transports a également été présent dans l'exploration de sujets transversaux tels que ceux de la jeunesse ou de la nuit. Ainsi, le 18 novembre prochain, nous allons présenter à Villeneuve-d'Ascq le travail du groupe s'intéressant au thème de « la MEL la nuit ».

Je rappelle également que, dans le cadre de coopération entre la MEL et son Conseil de développement, s'inscrit un dialogue de suivi. Ainsi, puisque nous avons eu l'occasion de travailler ensemble en 2022 et que nous sommes en 2025, cette séance s'inscrit justement dans le cadre de ce dialogue de suivi. Je m'arrête là.

Il y aura une présentation, puis je pense que nous aurons le temps de procéder à un « questions/réponses ». Éric SKYRONKA est présent et nous accompagne. Nous ne nous quittons plus.

Monsieur Éric SKYRONKA

Non. Je ne savais pas que nous ferions une réunion toutes les trois semaines. Je suis ravi de vous retrouver. Je laisse tout de suite la parole à Monsieur le Vice-président en charge des transports et de la mobilité pour entrer dans le vif du sujet. Il interviendra sans micro, s'il vous plaît ! Incroyable !

Monsieur Sébastien LEPRÊTRE

Oui, sans micro. Nous allons y parvenir. Il paraît que j'ai une grosse voix, donc nous allons l'éprouver, puis je suis sûr que la technique va venir à notre secours. Je vous salue toutes et tous, Mesdames et Messieurs. J'ai beaucoup de plaisir à vous présenter le beau projet qu'est le tramway du pôle Roubaix-Tourcoing avec les équipes qui m'entourent et qui vont, elles aussi, pousser leurs voix pour que vous puissiez les entendre. Je salue votre présidente, que je connais bien et depuis longtemps.

Je vais poser le cadre général de ce projet que nous avons baptisé « Extramobile ». Extramobile est évidemment le paysage dans lequel se déploie le projet de tramway Roubaix-Tourcoing. Avant que nous ne rentrions dans le détail de ce projet, sous les angles de la mobilité et de l'aménagement urbain, je vous précise que, comme cela est mentionné sur l'écran que vous avez sous les yeux et comme Béatrice AUXENT l'a rappelé en indiquant que vous y avez contribué, le thème du jour nous renvoie à 2019, soit à la fin du mandat métropolitain dernier qui, comme vous le savez, s'est achevé en 2020. En effet, à l'occasion de cette fin de mandat, nous avons produit à l'échelle métropolitaine un schéma directeur des infrastructures de transports publics qui a largement fait l'objet de concertations et a été approuvé par la Métropole, à l'unanimité, de mémoire. Un travail puissant avait alors déjà été accompli en cette fin de mandat, mais il réclamait naturellement d'entrer dans des phases plus opérationnelles ou pré-opérationnelles. C'est ainsi que s'est déployée en 2022, alors que la crise sanitaire était évidemment passée par là, une concertation préalable qui a été poussée par la Métropole et accompagnée par la Commission nationale du débat public, puisque nous rentrions dans son cadre à partir du moment où il s'agissait d'un projet d'ampleur. Elle s'est donc déployée de février à avril 2022 avec de nombreuses réunions qui ont permis au public métropolitain de commencer à s'approprier un peu plus et mieux le projet dont la Métropole avait délibéré en 2019.

Nous sommes donc là véritablement sur ce qui est devenu Extramobile, pour arrêter de parler du SDIT, sachant qu'Extramobile recouvre bien les projets ayant trait à deux modes de transport, l'un connu et l'autre nouveau dans notre métropole, sous la forme de deux nouvelles lignes de tramway, à savoir celle qui nous intéresse ce soir et la ligne concernant plus Lille et sa couronne, et de deux nouvelles lignes de bus à haut niveau de service. Il faut savoir qu'aujourd'hui, dans la métropole, nous n'avons pas de BHNS. L'idée est de ne plus parler de « BHNS », mais de « FIL », puisqu'il s'agit de l'appellation qui a été retenue par les métropolitains qui ont participé à la consultation sur le choix du nom. Retenez donc qu'il faut oublier l'appellation « BHNS » au profit de celle de « FIL ». Pour faire simple et être très concret, bien que peut-être un peu caricatural, un BHNS est un bus qui roule sur un espace propre au moins à hauteur de 80 %. Nous disons souvent qu'il s'agit d'un tramway sans rails pour imager la qualité de transport public qu'il est censé incarner. Extramobile propose donc bien ces quatre nouvelles lignes pour notre métropole, sachant que concernant le BHNS, il y a un tracé entre Lille et Villeneuve-d'Ascq et un tracé entre Villeneuve-d'Ascq et Saint-André-lez-Lille, tracé passant par toutes les communes situées entre ces différentes villes, ainsi que vous le voyez sur la slide qui est derrière moi.

L'objectif que nous poursuivons au travers de ces quatre nouvelles lignes structurantes qui devraient voir le jour d'ici à 2035 est de servir près de 500 000 habitants. Puis, près de 350 000 emplois seront desservis, parce que se trouvant dans un rayon de 500 mètres autour de ces lignes, qui sont représentées sur le plan que vous avez sous les yeux. Cela signifie que nous multiplierons par deux notre réseau structurant qui compte naturellement nos deux lignes de métro et notre ligne historique de tramway. Ces lignes historiques de métro et de tramway font, elles aussi, l'objet de projets, ce qui n'est pas sans nous créer quelques soucis aux usagers. Je ne m'appesantirai pas sur le sujet, parce que vous pouvez l'éprouver dans votre quotidien de métropolitains, mais nous espérons voir le bout du tunnel. Nous sommes donc sur une multiplication par deux de notre réseau structurant avec ces quatre nouvelles lignes et sur un projet dont vous voyez qu'il va traverser 26 des communes de notre métropole, communes qui sont denses. Cela ne veut pas dire que nous oublions la périphérie, car l'idée est évidemment de ramener vers ces modes structurants par d'autres moyens, dont celui qu'est le bus, les métropolitains qui n'habitent pas en zones denses et qui voudraient se rendre à Villeneuve-d'Ascq, Lille, Roubaix, Tourcoing ou dans les villes de la première couronne.

Le budget alloué en 2019 à ce projet était de 2 milliards d'euros. Nous serons au-delà des 2 milliards d'euros. Nous sommes en 2025 et les choses ont été mieux affinées, si bien que nous sommes sur un montant d'investissements colossal, mais la Métropole est prête à affronter ce mur d'investissements. Lorsque je dis qu'elle y est prête, j'entends que nous avons conscience que

dans la décennie qui s'ouvre devant nous, le budget des transports, qui est déjà le plus important de la Métropole, va continuer à grossir, en vue d'améliorer l'offre telle qu'elle se dessine sous vos yeux au travers de ce plan. Voilà pour Extramobile. Ce projet est évidemment en adéquation avec les grands documents de planification qui portent l'ambition de la Métropole et qui s'incarnent dans les différents acronymes tels que « SRADDET ». Vous connaissez tout cela par cœur, puisque je m'adresse à des sachants.

Madame Béatrice AUXENT

Pas les nouveaux.

Monsieur Sébastien LEPRÊTRE

Écoutez, il va falloir vous acculturer à ces sujets et à ce qui se cache derrière les acronymes « SRADDET », « SCOT », « PLU3 » et « PDM », mais cela est le rôle de votre présidente et des anciens. Vous voyez que nous aimons les acronymes dans notre beau pays, alors que nous avons une langue tellement jolie, mais enfin, ils permettent de résumer ce que recouvrent ces appellations. Il est question de planifications en termes de déplacements, de transports, d'urbanisme et d'aménagement. Ces stratégies, qui sont posées par la Métropole et dont celle-ci délibère, trouvent à se concrétiser au travers de projets tels qu'Extramobile. C'est aussi simple que cela.

Si nous zoomons un petit peu sur le plan de mobilité, qui a été adopté en 2023, soit assez récemment et qui nous projette également en 2035, nous sommes bien sur des ambitions de transferts des parts modales, que vous retrouvez à droite, avec une photographie de l'état existant en 2016 suite à la dernière enquête sur les déplacements. Une nouvelle enquête sur les déplacements se profile. L'objectif que nous poursuivons avec le plan de mobilité est donc bien de diminuer la part modale de la voiture utilisée par un conducteur seul ou partagée pour que soit multipliée par deux la part des transports collectifs. S'agissant des modes doux, à savoir la marche et le vélo, les ambitions sont celles que vous voyez inscrites. Je ferai une petite parenthèse relativement au vélo. Le taux donné est de 1 %, mais à mon avis, il est aujourd'hui au-dessus de 1 % compte tenu du fait que nous sommes encore dans la période post-covid, période où le vélo est un mode de déplacement qui est de plus en plus utilisé par les métropolitains, comme nous l'a montré le baromètre relatif au vélo qui vient de sortir. Cette évolution est une bonne chose et nous pouvons escompter que les 8 % affichés soient plutôt une ambition plancher que plafond. Si nous restons sur l'ambition qui est la nôtre concernant la part modale des transports collectifs, vous voyez que nous voulons qu'elle aille jusqu'à 20 %. Nous avons donc besoin d'améliorer à la fois quantitativement et qualitativement l'offre en la matière, d'où le projet Extramobile, avec ses quatre nouvelles lignes, dont nous savons toutefois a priori qu'elles ne seront pas suffisantes pour atteindre cet objectif de 20 %. Cela signifie que si nous n'établissons pas ces nouvelles lignes, nous sommes sûrs de ne pas l'atteindre et que ce n'est pas seulement parce que nous aurons établi ces nouvelles lignes que nous allons garantir les 20 % de part modale. Cela signifie que nous devons aussi tous nous interroger quant à nos modes de déplacement au quotidien et au réflexe un peu mécanique que nous avons d'utiliser la voiture. Le sujet renvoie donc également au levier d'action qui est le plus difficile à utiliser. Ce levier est celui du changement des comportements individuels. Je répète que ce n'est pas parce que nous aurons établi ces nouvelles lignes que nous aurons la garantie ultime d'arriver à un total de 20 % de part modale des transports collectifs.

Nous avons matière à utiliser le levier comportemental. Nous avons quelques idées sur le sujet, mais encore une fois, il interroge chacun d'entre nous quant à nos contraintes et à notre prise de conscience du fait que si la voiture est là et l'est encore pour un certain temps dans notre paysage, le rapport que nous avons à elle doit forcément changer. Il est d'ailleurs en train de changer. Est-ce que nous serons otages de ce changement ou est-ce que nous devrions en être acteurs ? C'est

aussi la question qui est posée au travers des objectifs qui sont posés de manière très concrète avec pour échéance 2035.

Je pense que voici la dernière slide, qui vise à vous faire prendre conscience que nous sommes sur un projet de mobilité, puisque la mobilité est vraiment l'objectif que nous poursuivons au travers d'Extramobile et de ses quatre nouvelles lignes, d'un renforcement du maillage existant, du souci de travailler plus et mieux les correspondances, les ramifications et les rabattements vers les lignes structurantes, notamment compte tenu du fait que la physionomie de notre métropole présente un cœur urbain dense et des communes périphériques éloignées de celui-ci, communes qu'il ne faut évidemment pas priver des transports collectifs. Toutefois, nous ne ferons pas arriver un tramway et, encore moins, un métro jusqu'au bout de la métropole, dans le plus petit des villages. Chacun le comprend aisément. Néanmoins, l'idée est bien de raccrocher tout ce que nous pourrons raccrocher au réseau structurant, qui va se renforcer de manière considérable.

Il est important d'indiquer qu'il s'agit d'un projet social, puisque le choix politique qui a été fait par la Métropole et le Conseil métropolitain est de travailler à une accessibilité la plus large possible pour les métropolitains. Ce choix renvoie à la fois à l'offre et à la façon dont nous permettons d'accéder à cette offre. Vous savez peut-être qu'au sein de la métropole, nous avons une tarification sociale et solidaire qui n'a pas d'équivalent en comparaison de celles des autres métropoles et que nous avons revu les quotients familiaux au mois d'août. De plus, nous avons fait le choix politique, fort me semble-t-il, de ne pas contourner les quartiers prioritaires, mais de les traverser et de les desservir. Il y a des métropoles que je ne vais pas citer, mais que vous pourrez rechercher, qui ont décidé d'arrêter les modes de transport collectif lourds à l'orée de quartiers prioritaires, s'agissant desquels il a été préféré de ne pas y entrer pour ne pas être confrontés à des difficultés quelles qu'elles soient. Nous, nous n'avons pas fait ce choix-là. Nous avons fait celui de traverser et de desservir ces quartiers. C'est pourquoi je crois que nous pouvons nous autoriser à parler de projet social et, également, solidaire.

Je ne reviens pas à la dimension environnementale du projet. L'objectif est bien de proposer une alternative à la voiture individuelle. Nous sommes bien dans un projet qui vise à ce que nous soyons plus vertueux du point de vue des questions de transition écologique. Puisque je crois que nous ne nous y appesantirons pas lors de la présentation, il est aussi à préciser que nous sommes sur un projet qui est placé sous le signe de l'écoconception, avec des objectifs qui sont très ambitieux, ce en quoi nous avons raison. Enfin, ce projet est de qualité urbaine, car l'objectif est aussi de travailler de façade à façade. Nous n'allons pas faire que poser des rails pour faire passer un tramway. Nous voulons aussi nous attaquer à l'espace public, le requalifier quand il a besoin de l'être et, donc, regarder l'espace public qui va s'épanouir autour des nouvelles lignes pour le rendre plus attractif, plus confortable et plus sécurisant à tous points de vue, y compris pour les usagers des modes doux qui viendront emprunter le tramway ou un bus à haut niveau de service par un autre mode que la voiture. Nous avons donc cette ambition d'aménagement urbain, d'amélioration de la qualité urbaine dans notre métropole au moyen du levier que représente Extramobile. Voilà quel est le paysage qui a vocation à permettre à ce projet de s'épanouir.

Il faut bien commencer par une ligne. Ainsi, si nous vous parlons de la ligne de Roubaix-Tourcoing qui, comme vous allez le voir, démarrera à Neuville-en-Ferrain et ira jusqu'à Hem en passant par Roubaix et Tourcoing, avec une portion vers Wattrelos, c'est parce que c'est celle qui sera soumise à l'enquête publique d'ici la fin de l'année. Il nous semblait donc important de pouvoir être en porosité avec le Conseil de développement. Nous avons également fait cet exercice avec les chambres consulaires. Nous avons vocation à le refaire avec le Département et la Région. Puis, nous entrerons ensuite véritablement dans le fonctionnement classique de l'enquête publique avec une équipe de commissaires enquêteurs, des réunions publiques, des registres ouverts dans lesquels chacun pourra dire son mot, faire part de ses questions et de sa vérité. Ce sera le temps où s'exprimeront, comme je le dis souvent, les fameux trois « i », même si je ne sais pas s'ils sont fameux. Ces trois « i » valent pour les interrogations, les inquiétudes et les impatiences, parce que nous avons bien ces trois réactions-là face à ce projet. L'enquête publique a donc aussi vocation à

les recenser pour voir comment le projet pourra se concrétiser. Je suis désolé, car mon introduction a peut-être été un peu longue, mais il me semblait important de poser les choses pour que nous puissions entrer dans le vif du sujet.

Madame Béatrice AUXENT

Oui, comme nous allons effectivement zoomer sur l'une des lignes, il était évidemment important d'avoir le cadre général d'Extramobile. Tout à l'heure, lorsque vous aurez la parole, nous aurons peut-être un échange relativement au zoom que nous allons faire, mais aussi relativement au projet dans son ensemble.

LE PROJET DE TRAMWAY DU PÔLE MÉTROPOLITAIN DE ROUBAIX-TOURCOING

Madame Emmanuelle BAYART

Merci beaucoup, Monsieur le Vice-président, pour cette introduction sur Extramobile. Ce soir, nous allons vous présenter un petit peu plus en détail la ligne de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing.

Madame Béatrice AUXENT

N'hésitez pas à vous présenter.

Madame Emmanuelle BAYART

Je suis chargée d'opérations à la MEL, au sein de la direction des Projets qui œuvre à la mise en place de ce schéma directeur des infrastructures de transport et qui s'occupe donc des quatre projets contenus dans Extramobile. Je travaille sur la ligne de Roubaix-Tourcoing. L'idée est de faire, ce soir, une présentation assez générale et, surtout, articulée avec les réflexions urbaines qui sont menées en parallèle à la MEL autour de cette ligne. Pour avoir plus de détails sur la ligne, je vous renvoie à l'enquête publique qui s'ouvrira assez prochainement et dont nous vous parlerons un petit peu plus en détail à la fin. Là, nous allons parler de la ligne dans ses grands principes et non pas du détail de son insertion dans chaque rue, parce que nous n'aurions pas assez de toute la soirée.

Madame Béatrice AUXENT

Je me permets de faire un petit sondage. Qui, parmi vous, est concerné par cette ligne au regard de votre lieu d'habitation ? D'accord. Merci.

Monsieur Sébastien LEPRÊTRE

Pardon, mais j'ai envie de dire que tout le monde est concerné. J'entends votre question, mais je pense que tout le monde doit se sentir concerné au plan géographique.

Madame Béatrice AUXENT

Le focus que nous allons faire intéresse déjà beaucoup d'entre nous compte tenu de nos lieux d'habitation, mais nous sommes évidemment tous concernés. C'est pourquoi nous sommes tous là et non pas uniquement les gens qui habitent à proximité de la ligne qui va nous être présentée. Il s'agissait d'un petit sondage en passant.

Madame Emmanuelle BAYART

Il y a des gens pour lesquels le nom des rues traversées parlera plus qu'à d'autres.

Madame Béatrice AUXENT

Sans doute.

Madame Emmanuelle BAYART

S'agissant de ce projet de tramway, ce sont cinq villes qui seront desservies, à savoir Roubaix, Tourcoing, Wattrelos, Hem et Neuville-en-Ferrain, avec 20,5 kilomètres d'infrastructure, 38 stations, une fréquence prévue de 6 à 7 minutes aux heures de pointe et des temps de parcours qui se veulent attractifs par rapport à ceux réalisés en voiture et aux autres modes de transport en général. En effet, nous avons des temps de parcours indicatifs de 14 minutes entre Roubaix-Eurotéléport et Wattrelos-Beaulieu, de 23 minutes entre le Vélodrome de Roubaix et la gare de Tourcoing et de 15 minutes entre la station Pont-de-Neuville à Tourcoing et le quartier de l'Union en passant par le boulevard industriel et la gare. Les caractéristiques techniques sont dans la continuité de celles du tramway actuel, c'est-à-dire que l'alimentation électrique sera par ligne aérienne de contact, soit par fil aérien, et que l'écartement des rails sera d'un mètre, ce qui est une spécificité de notre tram. Ce n'est pas le seul tramway en France et en Europe à la présenter. Compte tenu de cet écartement, nous prévoyons que les rames du tram actuel puissent aussi circuler sur les nouvelles infrastructures.

Cette infrastructure se compose en fait de plusieurs lignes. En effet, nous avons un axe nord-sud entre Neuville-en-Ferrain et Hem d'une longueur de 15,5 kilomètres environ. Nous avons un prolongement d'environ 1 kilomètre du tramway « T », dont le terminus est aujourd'hui Tourcoing-Centre, jusqu'à la gare de Tourcoing, avec deux stations. Enfin, nous avons un prolongement d'environ 4 kilomètres du tramway « R », dont le terminus est aujourd'hui Eurotéléport, jusqu'à Wattrelos et à un terminus dans le quartier Beaulieu. Ce que nous appelons « le projet de tramway de Roubaix-Tourcoing » se compose donc finalement d'une ligne et de deux prolongements.

Ce projet est une infrastructure, mais d'autres éléments sont aussi nécessaires au fonctionnement, à savoir un site de maintenance et de remisage pour garer, entretenir et nettoyer les trams. Ce site sera situé au nord de la gare SNCF de Tourcoing, sur une friche à cheval sur les communes de Tourcoing et de Wattrelos. Parmi les autres éléments, nous retrouvons évidemment des stations de tramway, qui sont les lieux où les voyages commencent ou se terminent, un poste de commandement et de contrôle, un endroit où nous faisons rouler les tramways et qui sera situé sur le site de maintenance et de remisage, des locaux techniques, tels que des sous-stations d'énergie pour alimenter les tramways en électricité, et des locaux pour les conducteurs, des salles de pause aux terminus. Enfin, nous retrouvons les nouvelles rames, puisqu'il faudra acheter de nouvelles rames de tramway pour exploiter ces lignes, le parc dont nous disposons aujourd'hui étant suffisant pour les lignes actuelles, mais pas dans le cas de leur allongement.

Dans ce projet, il y a la volonté que les quatre projets aient une identité commune, propre à Extramobile. Certains membres du Conseil de développement avaient été sollicités pour travailler sur cette identité lors d'ateliers. Nous avions fait des ateliers participatifs qui avaient permis de faire ressortir trois axes que nous voulions développer au travers de cette identité. Ces trois axes sont la citoyenneté, le patrimoine et l'environnement. À partir de ces axes un petit peu généraux, nous essayons de travailler à des types d'aménagements qui seront susceptibles d'être retrouvés d'un projet à l'autre et qui serviront de marqueurs aux quatre projets intégrés à Extramobile.

Comme l'a dit Monsieur LEPRÊTRE, le but de ce projet est de desservir le territoire. Dans un rayon de 500 mètres autour de la ligne dans les cinq communes, nous trouvons 110 000 habitants, 40 000 emplois et 30 000 scolaires, ce qui fait un total de 180 000 « opportunités », pour employer le terme usité. Elles représentent des potentiels de déplacement pour le transport en commun et ces 110 000 habitants représentent 40 % des habitants des cinq communes. L'idée est évidemment de desservir les grands secteurs d'habitats, les pôles économiques, d'activités, d'emplois, d'enseignement et de loisirs, afin de les rendre accessibles aux habitants des communes, mais aussi à l'ensemble des métropolitains. Ainsi, si nous avons remis le grand schéma, c'est parce que l'idée est de mettre en réseau ces lignes de transport, afin de multiplier les connexions et les opportunités dans le but d'accroître l'attractivité du territoire, d'en favoriser le dynamisme et les développements économique, culturel et touristique.

Cette diapositive est un peu technique, mais elle montre que nous nous sommes appuyés sur l'étude et l'analyse des déplacements quotidiens et, donc, des besoins de déplacement. Ce qu'il faut avoir en tête, c'est que dans le grand territoire allant de Lille au territoire nord-est, nous avons plus de 1,6 million de déplacements quotidiens, dont 71 % lui sont internes. Plus localement, dans les cinq communes traversées, les déplacements quotidiens à l'intérieur des communes et entre les cinq communes sont supérieurs à 685 000. Nous n'en avons pas forcément conscience, parce que nous pensons spontanément aux déplacements entre le domicile et le travail, mais la grande majorité des déplacements a en fait lieu à l'intérieur des communes et dans un périmètre qui n'est pas forcément très grand. Les chiffres de la mobilité relatifs à la métropole nous montrent que nous n'avons pas que des déplacements entre Lille et les autres communes de la MEL. En effet, les déplacements internes représentent un très grand potentiel. Ainsi, cette ligne vient répondre à un besoin de déplacement qui est constaté dans l'enquête « Ménages Déplacements » qui est la référence pour la connaissance des déplacements et de la mobilité.

Madame Béatrice AUXENT

À quand cette enquête remonte-t-elle ?

Madame Emmanuelle BAYART

Elle a été réalisée en 2016.

Monsieur Sébastien LEPRÊTRE

Il est important de le dire. Je comprends votre question. Tout cela a évidemment été actualisé pour que nous ne soyons pas sur une photographie par trop datée. Ainsi, par exemple, le chiffre de 71 % n'exprime pas la réalité de 2016, mais celle d'aujourd'hui.

Madame Béatrice AUXENT

D'accord.

Madame Emmanuelle BAYART

Le maillage de réseaux de transports en commun s'appuiera évidemment sur un réseau de pôles d'échanges multimodaux, soit des endroits où il y a des connexions entre les modes de transport. L'idée est de les aménager de façon à ce que les correspondances soient fluides, faciles et naturelles. Nous aurons donc un réseau de pôles d'échanges multimodaux répartis tout au long du tracé. Nous nous sommes appuyés sur les pôles d'échanges existants, qui sont principalement sur les lignes de métro, notamment au Pont-de-Neuville à Tourcoing, à la gare de Tourcoing et, évidemment, à Eurotéléport. Certains de ces pôles existants s'accompagnent également de parcs relais, soit d'endroits où il est possible de garer sa voiture pour prendre les transports en commun. Aujourd'hui, il est possible de garer sa voiture et de prendre le métro, mais demain, il sera possible de garer sa voiture et de prendre le métro, le tramway ou les bus disponibles. À la gare de Tourcoing, il sera aussi possible de prendre le TER, qui devrait être renforcé dans le cadre du service express régional métropolitain. Cette offre de parcs relais sera complétée par des aires relais, où il sera également possible de garer sa voiture pour prendre un transport en commun, qui ne seront pas fermées par des barrières et qui seront donc en accès libre, de façon à ce qu'elles puissent également servir à d'autres usages dont nos études ont démontré qu'ils ne seront pas concurrentiels. Par exemple, s'agissant de l'aire relais située à proximité du terminus nord, du carrefour Schuman à Neuville-en-Ferrain, nous considérons qu'en semaine, les gens pourront y venir depuis l'autoroute pour y garer leurs voitures et prendre le tramway et que le week-end, il pourra y avoir une fréquentation moindre, si bien que l'aire pourra servir aux gens qui voudront aller

à Promenade de Flandre. Il est donc question de ce type d'usages. Nous pouvons aussi imaginer que les riverains pourront garer leur voiture sur les aires le soir, après que les usagers auront repris la leur. Le principe des aires relais est celui-ci. Nous en aurons quatre sur le tracé, une au terminus nord, à Neuville-en-Ferrain, une à l'Alma, à Roubaix, une à l'arrivée de la route métropolitaine à Wattrelos et une au sud, à proximité de ce qui est aujourd'hui l'arrêt Blanchisserie à Hem, qui est également bien relié aux axes routiers.

Ce maillage d'offres de transports s'appuiera sur la réorganisation du réseau de bus qui accompagnera l'évolution de l'offre de transport. Cette réorganisation du réseau de bus n'est aujourd'hui pas détaillée. Elle sera étudiée par les services et présentée quelques années avant la mise en service. Nous n'émettons donc aujourd'hui que des hypothèses de travail. L'idée est d'offrir des lignes de bus qui permettent d'accéder au tramway ou de poursuivre sa route une fois arrivé à une station. Il est important de dire qu'il s'agit d'un projet de tramway, d'un projet d'aménagement de l'espace public, mais aussi d'un projet en faveur des modes actifs, notamment du vélo, puisque partout où l'espace le permettra, à savoir sur 90 % du tracé, nous créerons des pistes cyclables le long de l'infrastructure de tramway. Il s'agit d'un projet de transport collectif, mais il s'agit en même temps de donner plus d'espace aux vélos et aux piétons en créant des trottoirs plus larges et, donc, d'un rééquilibrage de l'espace public au profit de tous les modes. Chaque mode de déplacement retrouvera une place suffisante.

Madame Béatrice AUXENT

Pourrons-nous mettre les vélos dans les rames ?

Madame Emmanuelle BAYART

Au minimum, tel que le projet est aujourd'hui pensé. Je pense qu'il est pour l'instant un peu tôt pour en décider, puisque nous n'en sommes pas encore au matériel roulant.

Madame Béatrice AUXENT

C'est aussi une attente.

Monsieur Sébastien LEPRÊTRE

L'idée est d'abord de transporter des piétons. Il faut dire les choses très franchement et très directement. Cela devra être exceptionnel. Cela ne pourra pas être une pratique et quelque chose de récurrent.

Madame Béatrice AUXENT

Même dans l'idée d'une intermodalité ? Pour l'instant, vous n'envisagez pas cela comme une possibilité ?

Monsieur Sébastien LEPRÊTRE

Non.

Monsieur Éric SKYRONKA

Puis, il existe déjà une offre de location de vélo.

Monsieur Sébastien LEPRÊTRE

Nous avons le V'lille et le VAE se développe aussi beaucoup.

Madame Béatrice AUXENT

Oui, mais il n'est pas question de son propre vélo.

Monsieur Sébastien LEPRÊTRE

Non.

Madame Béatrice AUXENT

D'accord.

Madame Emmanuelle BAYART

Je vais vous passer un film de présentation du tracé, qui vous en résumera mieux que moi les éléments principaux.

Le film Tramway Roubaix-Tourcoing – Parcourez le tracé *est projeté en séance.*

Monsieur Éric SKYRONKA

Nous sommes là tous en train de repérer notre lieu d'habitation, afin de voir si la ligne passera dans notre rue.

Madame Béatrice AUXENT

Le tracé est déjà assez fixe.

Monsieur Sébastien LEPRÊTRE

Oui.

Madame Béatrice AUXENT

Contrairement à celui des autres lignes ?

Monsieur Sébastien LEPRÊTRE

Non, nous avons délibéré sur les tracés à deux reprises, de mémoire.

Monsieur Marc-Antoine DOCHEZ

Oui, en juin et en décembre 2023.

Madame Béatrice AUXENT

D'accord.

Monsieur Sébastien LEPRÊTRE

Nous avons délibéré sur le tracé des quatre lignes qui constituent Extramobile.

Madame Béatrice AUXENT

L'enquête publique portera sur cette ligne-ci, puis d'autres enquêtes suivront pour les autres lignes. C'est cela ?

Monsieur Sébastien LEPRÊTRE

Oui.

Madame Béatrice AUXENT

Je vous laisse continuer.

Madame Emmanuelle BAYART

Je ferai un dernier point avant de passer la parole à mes collègues sur le travail sur la ville autour du tramway. J'évoquerai le principe de l'aménagement de façade à façade dont Monsieur LEPRÊTRE a parlé. Il s'agit d'un aménagement qui vise vraiment à requalifier l'espace public et à le repenser. J'ai ainsi parlé de la place de ses différents usagers. Il vise aussi à le végétaliser au maximum. Nous sommes en effet sur un projet qui a de très fortes ambitions en termes environnementaux et d'écoconception. Le projet vise à apporter une qualité urbaine aux espaces traversés et il se veut aussi un levier d'aménagement, un moyen de désenclaver des quartiers qui sont aujourd'hui assez mal desservis. Il y en a tout de même beaucoup malgré l'offre de transport qui existe déjà dans certaines des communes desservies. Encore beaucoup de quartiers sont encore très enclavés, quartiers dont la desserte sera permise par le tramway. Vous avez une carte qui montre les grandes opérations de renouvellement urbain et les quartiers d'habitats. Nous voyons ainsi le quartier de la Bourgogne, situé à Tourcoing, la zone de l'Union, le quartier de l'Épidème, également situé à Tourcoing, le quartier de l'Alma, le quartier du Cul-de-Four, le quartier du Pile et celui des Trois Ponts. Nous avons beaucoup de zones qui sont aujourd'hui en renouvellement urbain et que le tracé traverse directement. Ces zones comptent énormément d'habitants, des gens qui utilisent aujourd'hui les transports en commun et qui profiteront de l'amélioration de la desserte. Je vais laisser la parole à Céline.

Madame Céline DERUE

Merci, Emmanuelle. Bonsoir à tous. Je suis urbaniste conseil de territoire au service de la Planification urbaine. Si je suis ici ce soir, c'est parce que j'ai été missionnée pour travailler sur la réflexion à mener autour des aménagements urbains à produire en lien avec la ligne de tramway Roubaix-Tourcoing. L'idée est d'avoir la retranscription de ces réflexions dans notre document d'urbanisme, soit dans le plan local d'urbanisme. Pour les néophytes parmi vous, qu'est-ce que le plan local d'urbanisme ? C'est notre outil de planification urbaine à l'échelle de la métropole. Au travers du « PLU », puisque c'est ainsi que nous l'appelons, nous visons à définir les grandes orientations d'aménagement du territoire et d'utilisation des sols au sein de la métropole. C'est un outil d'atterrissage des différentes politiques publiques. Tout ce qui peut être porté par l'Habitat, le Développement économique, les Déchets, la Voirie, l'Environnement vient trouver une traduction concrète dans notre plan local d'urbanisme. C'est la MEL qui a la compétence pour son élaboration et sa gestion, évidemment en collaboration étroite avec les communes, les partenaires du territoire et en concertation avec les citoyens.

Madame Béatrice AUXENT

Par conséquent, il s'agit d'un PLU intercommunal.

Madame Céline DERUE

Oui, il s'agit d'un PLU intercommunal à l'échelle des 95 communes de la métropole.

J'ai remis une petite slide avec l'ensemble des documents qui composent le PLU. L'idée n'est pas de vous en faire une liste à la Prévert, mais de vous expliquer que nous avons le PADD ou projet d'aménagement et de développement durable, qui est vraiment la colonne vertébrale de notre PLU. C'est lui qui définit les grandes orientations politiques à échéance des dix années à venir. Tous les autres textes que vous pouvez voir, à savoir le règlement, le zonage, les annexes et les OAP, sont des éléments qui viennent traduire ces orientations politiques. Pour ce qui est de notre projet d'aménagement urbain autour de la ligne de tramway, nous avons fait le choix de l'inscrire dans l'outil « Orientation d'aménagement et de programmation » du PLU. Qu'est-ce que l'orientation d'aménagement et de programmation et quelle est sa traduction concrète à l'échelle de notre projet, que nous avons appelé « Dessiner la ville autour du tramway Roubaix-Tourcoing » ? L'idée est d'avoir véritablement un encadrement de toutes les transformations en termes d'aménagement du territoire. Il s'agit de pouvoir préciser dans ce document les intentions qui sont recherchées à l'échelle du projet et de donner à comprendre les ambitions qui sont portées par ce projet à l'échelle du territoire. Plus concrètement, il s'agit de pouvoir avoir des orientations qui concernent les cinq communes qui seront traversées par la ligne et qui ont été citées par ma collègue Emmanuelle. Ces orientations concernent aussi une sixième commune, non pas Sailly-lez-Lannoy, mais Lys-lez-Lannoy, qui est dans l'aire d'influence du passage du tramway, parce que toute une partie de cette commune est située à moins de 500 mètres de la future ligne. Il s'agit donc de réfléchir, au travers de notre OAP, sur un périmètre qui concerne plus de 2 000 hectares, ce qui représente un très grand périmètre et est assez inédit à l'échelle de la métropole. L'idée est d'accompagner les transformations urbaines qui sont attendues autour de la ligne de tramway.

Sur cette slide, vous pouvez voir le périmètre de cette orientation d'aménagement et de programmation. Vous voyez, en rouge, la colonne vertébrale que représente le passage de la ligne depuis Neuville-en-Ferrain jusqu'à Hem, avec la branche de Wattrelos et, en rouge plus clair autour, le périmètre qui est concerné par l'orientation d'aménagement et de programmation et qui couvre les 500 mètres de part et d'autre de la future ligne. Comment avons-nous voulu travailler dans notre OAP ? C'est un document qui est composé de deux chapitres. Le premier reprend les ambitions générales et transversales que nous avons pu définir à l'échelle de l'ensemble du périmètre de 2 024 hectares, pour être très précise, et qui sont retraduites par des zooms sur des séquences dans un second chapitre, comme nous le verrons par la suite, de manière beaucoup plus concrète. Dans ce premier chapitre, nous avons identifié quatre ambitions transversales, que je vais lister une par une. La première est : gérer un héritage vecteur d'identités à préserver. Il s'agit de tenir compte du fait que nous héritons de patrimoines urbain, culturel, paysager et économique qui séquencent l'ensemble de la ligne. Ainsi, pour pouvoir établir des orientations générales compte tenu de cela, nous nous sommes appuyés sur la démarche relative à l'identité qu'Emmanuelle a présentée tout à l'heure, afin de pouvoir définir le paysage en différentes séquences, de pouvoir décrire ces séquences et de pouvoir définir ce que nous voulons préserver dans ces séquences. Toute une partie évoque également le patrimoine protégé, puisque l'OAP traverse des secteurs qui sont couverts par des périmètres de monuments historiques ou par des périmètres de sites patrimoniaux remarquables au sein desquels nous ne pouvons pas faire ce que nous voulons, en raison de la présence de patrimoines protégés. C'est une ligne directrice que nous réaffirmons avec force au sein de notre OAP.

La deuxième ambition transversale est d'accompagner un potentiel de transformation urbaine, de revitalisation sociale et de renaturation. Qu'essayons-nous de dire au travers d'elle ? En fait, qu'il

se passe déjà des choses le long de la ligne. Il y a des sites qui sont en cours de mutation, des projets en cours d'élaboration, des choses qui sont déjà en train de sortir de terre. Notre idée est donc d'agréger toutes ces données pour avoir une meilleure vision de ce qu'il se passe. Nous disons, à l'inverse, qu'il y a des potentiels qui pourraient faire l'objet de mutations pour pouvoir donner un cadre de cohérence qui soit global à l'échelle de la ligne. Dans cette partie, nous allons nous attacher à sacraliser de grands principes tels que le coefficient de densité minimale. En effet, comme une ligne de transport lourd passera, cela s'accompagne forcément d'une densité que nous voulons plus importante, mais pas à n'importe quel prix non plus. En effet, il s'agit aussi d'identifier des enjeux environnementaux sur le parcours de la ligne, afin de pouvoir encourager des traitements paysagers et des espaces de respiration là où cela est nécessaire. La ligne de tramway traversera également de nombreux sites économiques. Nous sommes sur une ligne qui a un passé et un présent industriels et économiques riches. Nous avons donc voulu faire de ce marqueur une composante forte en termes d'ambition pour le territoire, de préservation et de développement. En sacralisant ces activités économiques, le but est aussi de répondre aux besoins en foncier économique que nous avons dans le territoire métropolitain. S'agissant enfin du volet de l'habitat et de la mixité sociale, l'OAP reprend les grands marqueurs de la politique que nous menons au titre de l'habitat en encourageant les parcours résidentiels et en soutenant les projets qui sont portés par la politique de la ville, notamment dans les quartiers prioritaires de la ville.

La troisième ambition transversale que nous avons pour l'ensemble de la ligne est de favoriser un système de liens et de lieux. Que voulons-nous dire par là ? Ce que nous voulons dire, c'est que nous avions besoin d'une mise en réseau de la métropole. Or, c'est ce que le tramway permet de faire. Au-delà de cela, il s'agit aussi de réfléchir à tout ce qui tourne autour des questions de mise en réseau de mobilités, en intégrant notamment la question du stationnement. Il s'agit donc de voir comment réfléchir à de nouvelles manières de concevoir le stationnement dans les opérations nouvelles, comment essayer de promouvoir des espaces publics de qualité qui permettent à tous les usagers de pouvoir circuler de manière confortable et en sécurité et de promouvoir des percées dans les quartiers pour pouvoir les relier plus facilement entre eux ou pour pouvoir permettre de relier plus facilement un quartier à une station de tramway. Nous sommes là aussi sur l'idée du désenclavement de certains quartiers. Nous ne devons pas oublier que les grands sites économiques dont je vous ai parlé ont leurs propres besoins d'accès pour leur fonctionnement et pour la logistique. Aussi est-ce un principe que nous avons également essayé de mettre en avant dans nos ambitions générales, parce qu'il est bien d'encourager l'activité économique, mais encore faut-il donner aux entreprises les moyens de fonctionner correctement. Cette partie a été plus particulièrement travaillée en lien avec les objectifs du plan de mobilité, mais aussi de la charte des espaces publics de la MEL. Comme je vous l'ai dit, le document est vraiment intégrateur des politiques publiques qui sont menées à l'échelle de la métropole.

La dernière ambition transversale, qui est finalement annonciatrice du chapitre suivant, est de faire du tramway un révélateur des diversités urbaine et sociale des quartiers desservis. Il s'agit de présenter les douze fameuses séquences, parce qu'encore une fois, nous avons des ambitions à l'échelle globale de la ligne, mais lorsque nous avons plus de 20 kilomètres de ligne et plus de 2 000 hectares traversés, nous n'avons pas la même réalité partout. Celle-ci n'est en effet pas la même à l'entrée de Neuville-en-Ferrain que dans le quartier de l'Alma ou sur le boulevard industriel à Tourcoing. Nous avons donc procédé à un découpage en douze séquences identifiées par les différentes couleurs et révélatrices des identités traversées par la ligne de tramway. Ce sont ces séquences que nous allons traduire de façon plus concrète dans le second chapitre de l'OAP. Je vous ai remis le petit schéma avec les douze séquences traversées et l'idée est que nous aurons un zoom au sein de chaque séquence. Ce zoom va porter sur quatre éléments, à savoir la programmation que nous souhaitons promouvoir pour la séquence, la façon dont nous imaginons la mobilité à l'intérieur de la séquence, les qualités urbaine et architecturale que nous voulons mettre en avant pour la séquence et la façon dont nous préservons l'environnement en fonction des besoins de nature ou des éléments de paysage que nous avons identifiés. Pour plus de lisibilité, ces quatre items sont retraduits dans une cartographie qui reprend chaque zoom. Vous en avez là un exemple. Nous sommes sur le secteur du Parc des Sports à Roubaix. Cette

cartographie constitue ce que nous appelons « le schéma d'aménagement d'ensemble de l'OAP ». Il s'agit de la traduction graphique de tout ce que nous expliquons de manière plus littéraire auparavant. Je vais vous montrer des exemples avec la slide suivante, pour vous montrer concrètement à quoi cela ressemble.

J'ai pris deux exemples différents. Nous avons la séquence n° 2 qui est le boulevard industriel à Tourcoing. Pour cette séquence-ci comme pour toutes les autres, vous aurez l'intitulé de la séquence, les stations entre lesquelles elle se déploie, quelques éléments de contexte et les quatre items dont je vous ai parlé précédemment, à savoir la programmation, les mobilités, les ambiances architecturale et urbaine, soit la typo-morphologie, et l'environnement. Nous avons appelé cette séquence 2 « Boulevard industriel et paysage mosaïque » du fait qu'elle reflète un environnement très hétérogène. Cela n'est pas forcément évident, mais nous avons deux cartographies empilées l'une sur l'autre, parce que nous sommes sur un périmètre de séquence qui est assez long, puisque nous avons voulu réfléchir sur l'ensemble de boulevard industriel. C'est le seul périmètre dans ce cas au sein de l'OAP. Ainsi, pour qu'il soit plus facile à lire dans le document final, nous l'avons découpé en deux cartographies, mais nous sommes bien sur la même séquence. L'appellation « Boulevard industriel et paysage mosaïque » tient au fait que l'environnement est très hétérogène, composé de logements collectifs plus ou moins récents qui sont majoritairement R+3 et R+4, de maisons individuelles de type 1930, de friches industrielles sur de très grands tènements, de zones d'activités et de commerces. Ce secteur est en pleine mutation. Énormément de projets sont en train de voir le jour à l'échelle de ce boulevard. L'objectif de cette séquence est donc d'essayer de poser les jalons de ce que nous souhaitons pour ces différents projets qui sont soit en réflexion, soit en cours de réalisation. En termes de programmation, par exemple, l'idée est de conforter la mixité des fonctions. Comme je vous l'ai dit, les typologies sont vraiment très variées. L'idée est donc d'encourager cela, tout en consolidant la vocation productive du secteur, parce qu'encore une fois, nous sommes sur des tènements majoritairement à vocation économique, vocation que nous voulons préserver. Ainsi est-ce ce qu'il ressort là de manière plus concrète sur la séquence, comme je l'ai expliqué relativement aux ambitions générales. En termes de mobilité, nous encourageons la perméabilité des grands tènements industriels. Comme je vous l'ai dit, nous sommes sur de très grands périmètres. Par conséquent, s'il fallait les contourner pour pouvoir rallier la station de tramway ou pour relier un quartier à un autre, cela serait compliqué en termes de modes actifs et n'encouragerait pas à marcher pour ce faire. L'idée est donc de créer des percées, des « perméabilités » pour reprendre le terme usité, pour traverser ces îlots et permettre de desservir plus facilement les stations de tramway et les différents quartiers et, donc, pour favoriser la place du piéton. En termes d'ambiances urbaine et architecturale, nous voulons encore valoriser l'héritage industriel du secteur, par la préservation des façades urbaines et la sauvegarde des grandes cheminées, et marquer une urbanité sur ce boulevard, c'est-à-dire avoir un front de façades qui permette de donner une ambiance urbaine quand nous le traversons avec le tramway. S'agissant de l'environnement, nous voulons poursuivre le principe de ceinture verte qui est en train d'être expérimenté sur la partie ouest du boulevard. Nous voulons donc avoir une cohérence globale en termes de traitement paysager concernant l'ensemble du secteur du boulevard.

J'ai pris un autre exemple. Nous sommes là sur la séquence 5 et à Roubaix, au niveau des quartiers de l'Alma et du Cul-de-Four. Nous avons appelé la séquence « Ville productive », parce que nous avons trouvé qu'il s'agissait d'un marqueur commun aux deux quartiers traversés en termes d'ambition. Comme je vous l'ai indiqué, s'agissant de ce secteur, nous sommes sur la juxtaposition du quartier de l'Alma, à l'ouest, et de celui du Cul-de-Four, à l'est, et un programme de rénovation urbaine est en train d'être mené à l'Alma. Selon le travail que nous avons pu mener avec la ville et avec les directions associées, nous voulons encourager la mixité des fonctions. Ainsi est-ce ce que nous avons voulu sacraliser pour le quartier du Cul-de-Four, tout en maintenant la vocation économique des différents quartiers. C'est pourquoi nous avons appelé cette séquence « Ville productive ». Nous voulons aussi poursuivre la dynamique qui est posée par le nouveau programme de renouvellement urbain de l'Alma. Les principaux objectifs sont listés dans le tableau. Je vous laisserai le lire si cela vous intéresse. Il s'agit bien de montrer que nous sommes

encore une fois ici sur une politique intégratrice des différents enjeux portés par les autres directions de la MEL. En termes de mobilité, il est question de désenclaver plus particulièrement le quartier du Cul-de-Four en créant une grande percée qui ramène vers la rue de Tourcoing et, donc, également vers l'Alma. Il est aussi question d'encourager les cheminements vers les différentes centralités existantes, que ce soit la place du Progrès, la place de la Nation ou, encore, la place de la Fosse aux Chênes, et futures telles que le nouveau cœur de quartier que constituera l'Alma. En termes d'ambiances urbaine et architecturale, nous avons encore insisté sur la mise en valeur des éléments architecturaux qui sont présents dans cette séquence, notamment l'église Saint-Joseph qui est tout de même, avec sa flèche, un marqueur dans le paysage urbain ou une cheminée qui se situe rue de Tourcoing. Je vous cite des exemples. Je ne vous fais pas la lecture complète du document. En termes d'environnement, les principales idées sont de valoriser les abords du canal de Roubaix et, comme le territoire est très dense, d'essayer d'éviter au maximum les effets d'îlots de chaleur urbains.

J'ai là remis l'ensemble des séquences pour que vous en ayez une vision plus globale. Cela produit un beau patchwork à l'échelle de la ligne. Vous avez donc les douze séquences juxtaposées pour l'ensemble du périmètre de l'OAP. Les différentes couleurs représentent à chaque fois les éléments de légende, soit les différents secteurs de projet, les différentes perméabilités, les éléments signaux urbains à préserver. Tous les items de la légende sont donc repris à l'échelle de la ligne dans son ensemble.

Je vous ai mis le calendrier pour vous préciser que tout le travail que nous avons mené s'inscrit dans une procédure en cours, qui est la révision partielle dite « PLU3.1-TRT ». Sans vous refaire tout l'historique, le PLU3.1 révisé est sur le point d'être approuvé au Conseil métropolitain du 17 octobre prochain. Nous sommes donc vraiment dans la dernière ligne droite. Ce que je vous ai présenté n'est en fait pas encore approuvé, mais il le sera sous peu. Et après ? Nous avons commencé ce travail de déclinaison des grandes orientations et posé un cadre général pour la ligne et le périmètre qui l'entoure, mais le travail ne s'arrête évidemment pas là. Aujourd'hui, l'important, ce sont les perspectives que nous nous donnons. Par conséquent, cette OAP vient guider la manière dont nous voulons voir évoluer la ville. Tout cela pour vous dire qu'il ne s'agit absolument pas d'un projet d'aménagement XXL ficelé à l'échelle des 2 000 hectares. Ce que nous avons surtout voulu, c'est poser les premiers jalons d'un cadre de dialogue, que ce soit avec les villes qui ont été étroitement associées à son écriture, avec les porteurs de projet qui viendront ensuite nous questionner quant à ce qu'ils pourront faire ou non dans le périmètre et avec toutes les directions thématiques au sein de la MEL qui ont été associées au travail. Je peux citer la Voirie, l'Habitat, l'Économie, le Foncier, l'Environnement et les juristes. Cela est bien la preuve que le PLU est, comme je vous l'ai dit, un document intégrateur. En effet, nous avons construit le contenu de l'OAP avec vraiment toutes les directions. C'est donc tout naturellement en lien avec les autres directions de la MEL et en lien étroit avec les communes que nous continuerons à faire évoluer ce travail. Maintenant que le cadre général est posé, l'idée est de venir le décliner à l'échelle de plus petits projets qui viendront à éclore dans les années à venir. Enfin, l'idée est qu'il serve de guide pour le travail qu'il reste à mener sur l'ensemble des autres lignes du projet Extramobile. Nous avons donc encore de quoi faire dans les années à venir. Je vous remercie.

Madame Béatrice AUXENT

Merci beaucoup. Nous nous rendons déjà compte de la masse de travail. Il y avait d'autres interventions ?

Monsieur Sébastien LEPRÊTRE

Oui, je pense que la présentation n'est pas terminée.

Madame Béatrice AUXENT

Qui prend la suite, alors ?

Madame Céline RIVIÈRE

Moi. Bonsoir à tous. Je suis cheffe de projet Performance et Qualité au sein de la direction Projets qui mène les projets Extramobile. Comme nous l'avons dit tout à l'heure, la prochaine grande étape pour Extramobile et, en particulier, pour le projet de tramway de Roubaix-Tourcoing est l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, dite « DUP ». Pourquoi une DUP ? Déjà, pour rendre le projet d'utilité publique. Comme nous l'avons dit, le tracé est arrêté depuis la concertation. Pour autant, le projet ne se résume pas à un tracé. Comme l'a dit Emmanuelle, il intègre aussi un site de maintenance, des rames de tramway, l'aménagement des espaces publics de façade à façade. Il s'agit donc déjà de déclarer d'utilité publique l'ensemble de ce projet, mais il s'agit aussi d'autoriser la MEL à acquérir les fonciers qui sont nécessaires à sa réalisation.

De prochaines étapes auront lieu, puisque les études de conception détaillées se poursuivent et que l'étape suivante sera l'autorisation environnementale qui va mesurer l'ensemble des impacts du projet sur son environnement, étape qui se déroulera plutôt en 2027.

S'agissant de l'enquête publique, les dates sont indiquées. Elle se tiendra en fin d'année, du 19 novembre 2025 au 14 janvier 2026. Vous aurez à disposition un dossier qui vous détaillera et vous expliquera l'ensemble du projet et où il s'insèrera. Une première évaluation environnementale est constitutive de ce dossier. Vous pourrez vous exprimer sur différents vecteurs. Il y aura le registre numérique et les registres papier. Il sera possible de rencontrer la commission d'enquête. Tout un tas de vecteurs sera donc mis à votre disposition pour que vous puissiez vous exprimer. Vous pourrez le faire par courrier et par voie électronique. Cette enquête se terminera le 14 janvier. S'ensuivra, pour la MEL, la confirmation de son souhait de poursuivre le projet via une déclaration de projet. Cela vise à ce que nous puissions avoir l'utilité publique du projet dans le courant de 2026.

Comme je l'ai dit, les études de conception détaillées, soit tout ce qui nous permettra de dessiner de la manière la plus fine comment le projet viendra s'insérer dans les territoires de Roubaix, Tourcoing, Wattrelos, Hem et Neuville-en-Ferrain, seront menées jusqu'en 2028. Pendant ce temps, il y aura donc l'enquête publique en fin d'année, l'autorisation environnementale en 2027. En parallèle, de premières interventions préparatoires se tiendront. Il est question de l'aménagement des réseaux, de s'assurer qu'aucun réseau ne passe sous le tramway, ce qui serait dommage, pour qu'en 2028, les travaux débutent sur la ligne. De premiers essais sont envisagés à partir de 2031. Puis, s'agissant du grand axe nord-sud que vous a présenté Emmanuelle et qui ira de Neuville-en-Ferrain jusqu'à Hem, la mise en service est envisagée pour 2033. S'agissant de la branche allant vers Wattrelos, elle est envisagée pour 2035 environ. Merci.

Madame Béatrice AUXENT

Cela ne vaut que pour une seule ligne.

Madame Céline RIVIÈRE

Oui, la présentation portait spécifiquement sur la ligne de tramway de Roubaix-Tourcoing.

Madame Béatrice AUXENT

Par conséquent, les autres démarches vont-elles être mises en place en parallèle ?

Monsieur Marc-Antoine DOCHEZ

Je suis le directeur du projet Extramobile et adjoint au DGA. Les études sur l'ensemble des quatre lignes que Monsieur LEPRÊTRE a présentées tout à l'heure avancent en parallèle, mais avec quelques mois de décalage. Les enquêtes publiques et les autorisations environnementales seront probablement menées de manière conjointe pour ce qui est des autres projets conduits en parallèle, mais l'horizon est 2027.

Monsieur Sébastien LEPRÊTRE

Il faut savoir qu'au moment où nous nous parlons, nous avons passé tous les marchés de maîtrise d'œuvre pour l'ensemble des lignes. Il y a eu un marché de maîtrise d'œuvre pour chacune des lignes. Nous sommes sur des marchés qui sont conséquents en termes d'argent public. Un marché est donc passé pour les quatre lignes. Les centres de maintenance et de remisage sont compris. Ensuite, nous avons un marché qui englobe l'ensemble du système de transport, si nous pouvons le qualifier comme tel, pour les quatre nouvelles lignes.

Madame Béatrice AUXENT

J'ai une première question un peu générale, puis je vous laisserai en poser d'autres. J'imagine que chaque élu a sa position, que certains peuvent vouloir du projet et d'autres non. Partant, comment est déterminé l'intérêt général métropolitain par rapport aux enjeux spécifiques et particuliers à chaque commune ?

Monsieur Sébastien LEPRÊTRE

Si nous revenons à la genèse du SDIT, il y a eu, comme je l'ai dit en introduction, une année de maturation en 2019. Nous avons délibéré sur le SDIT en juin 2019, me semble-t-il, mais dans les mois qui ont précédé, un travail colossal a été produit par chaque groupe politique, puis entre les groupes pour arriver à un SDIT avec quatre lignes dont le dessin global a fait l'objet d'une appropriation quasi unanime. Je crois qu'un seul élu, que je ne citerai pas, s'est abstenu pour des raisons qui avaient plus à voir avec la proximité d'échéances électorales qu'avec le fond même du dossier. Nous avons donc eu à l'époque un portage quasi unanime. Depuis, nous sommes passés par d'autres étapes. Les choses s'affinant, il y a des territoires et des communes, que je ne citerai pas, qui portent plus le projet que d'autres. Nous le sentons. Il faut le dire très concrètement. Le président CASTELAIN a d'ailleurs une formule qui résume assez bien les choses, même si elle ne doit pas rendre caricaturaux le propos qui est le mien et l'appropriation que j'ai présentée comme œcuménique. Cette formule est : « Il y a ceux qui n'ont pas de tramway et qui voudraient l'avoir et il y a ceux qui l'ont, qui le voient commencer à se concrétiser et qui se demandent finalement si cela est une bonne idée ». Cela renvoie aux fameux trois « i ». Nous l'avons mesuré à longueur de réunions publiques dans lesquelles des gens viennent exprimer de l'impatience. Ils disent avoir investi à proximité de la ligne précisément parce qu'ils pensaient que le tramway allait arriver et vouloir savoir quand ce sera le cas, parce qu'il correspond exactement à leurs choix de déplacement et à leur mode de vie. Il y a des interrogations et cela est normal. Si nous faisons des réunions, c'est donc aussi pour tenter d'y répondre. Puis, il y a aussi des inquiétudes qui sont liées aux phases de travaux, à ce que l'arrivée d'un tramway ou d'un BHNS peut susciter en termes de réaménagement de l'espace public et de bouleversement des habitudes. Cela nous renvoie à quelque chose que nous éprouvons tous à titre personnel, à savoir la capacité, l'incapacité ou la capacité toute relative à nous projeter.

Je cite souvent le même exemple, que nous avons vécu. Je crois que vous étiez à mes côtés, Monsieur DOCHEZ. En réunion, à Saint-André, une dame nous a demandé où elle allait mettre ses quatre voitures, parce que si le tramway passait, il y aurait beaucoup moins de stationnements. Nous lui avons alors expliqué que si le tramway passait, elle n'aurait plus besoin de quatre

voitures. Elle pourrait en avoir encore deux, voire une seule, voire aucune. Cela était totalement inenvisageable pour elle. Je ne lui en fais absolument pas le reproche, mais elle ne se projetait pas dans un tramway qui passerait à 50 mètres de chez elle. Après lui avoir expliqué tout cela, elle a fini par nous dire que la voiture coûte toujours moins cher que le transport public. Ma réaction a été l'étonnement et je lui ai proposé de faire l'exercice de la page blanche divisée en deux par un trait pour mettre, d'un côté, ce que coûte le transport public au transporté et, de l'autre, ce que coûte la possession non pas d'une voiture en l'occurrence, mais de quatre voitures. Il faut les acheter ou les louer, y mettre du carburant, les assurer, les entretenir, payer les PV le cas échéant, tandis que le transport public nécessite, pour partir sur cette hypothèse, un abonnement qui tient compte de votre quotient familial, de votre âge, etc. et qui fait que personne ne paie ce que le transport public coûte à la collectivité que nous représentons tous. Cela resitue un peu les choses. Nous n'avons fait que faire cet exercice-là, ce qui a certes été un peu chahutant pour cette dame. Tout à l'heure, j'ai parlé de changement des comportements individuels. Je vous redis ainsi que, même avec la nouvelle offre qui est celle d'Extramobile et de la ligne de Roubaix-Tourcoing, nous ne sommes pas sûrs d'atteindre les 20 % de part modale. Je pense cependant que, si nous mobilisons des arguments très connectés au réel, au pouvoir d'achat, au pouvoir de vivre, nous serons alors peut-être en capacité de faire basculer certains métropolitains de la voiture, qui aura certes toujours vocation à occuper nos villes, mais ce, dans des espaces plus restreints, raisonnables et raisonnés, vers les transports collectifs. Si nous raisonnons en termes de coût individuel et de pouvoir d'achat, nous envoyons alors un message très clair et très fort. La comparaison doit être faite avec un mode de transport collectif structurant lourd. Ce ne sera pas du tout un reproche, mais je précise pour les équipes que, lorsque nous parlons du tramway, nous parlons d'un mode de transport collectif qui vise à être extrêmement régulier, confortable et sécurisant, ce sur quoi nous n'avons peut-être pas assez insisté. Ainsi, Monsieur DOCHEZ ou vous-même pourrez y revenir. Nous ne sommes jamais à l'abri d'une panne comme nous le voyons bien avec le métro, mais pour autant, nous sommes sur des fréquences de passage du tramway et une distance entre deux stations qui font que nous sommes sur une offre qui peut être très concurrentielle vis-à-vis de la voiture, me semble-t-il. Peut-être pouvez-vous donner des précisions sur les réalités très concrètes que recouvre le tramway.

Monsieur Marc-Antoine DOCHEZ

L'idée est vraiment d'avoir des fréquences élevées, avec un passage toutes les six minutes aux heures de pointe et toutes les dix minutes environ aux heures creuses. L'objectif est que l'usager puisse arriver sur le quai du tram sans avoir à se questionner quant à l'arrivée prochaine ou non d'une rame. Il est que nous puissions utiliser le tramway comme nous utilisons le métro. Nous visons également à ce que l'amplitude horaire couverte soit assez importante, à avoir l'information aux voyageurs, à avoir de la régularité et du cadencement. Lorsque nous parlons de régularité, le temps de parcours est sécurisé du fait que le tramway soit en site propre, c'est-à-dire sur sa voie réservée, ou que le bus soit avec d'autres véhicules, mais en nombre limité de façon à bien sécuriser les trajets. L'idée est que les usagers n'aient pas besoin de prévoir une demi-heure d'avance, afin que leur trajet en transport collectif soit sécurisé. Nous avons toujours un peu de mal à modéliser les effets de bord, parce que l'expérience montre que certains usagers du tramway ne prendraient pas un bus avec un niveau de service proche. Nous avons donc toujours des effets de bord qui sont un peu difficiles à appréhender, mais il s'agit vraiment d'arriver à ce que le service soit tel que les usagers n'auront plus à se questionner sur leurs trajets.

Madame Béatrice AUXENT

Nous avons l'habitude d'attendre les bus, parce qu'ils sont pris dans des bouchons, tandis que nous savons que le tramway passe, un peu comme le métro, quand il fonctionne, évidemment. Combien de doigts se sont-ils levés ? Nous allons prendre plusieurs questions ou réactions en même temps. Pierre, je t'en prie.

Monsieur Pierre DESQUIENS

Bonjour. Je suis retraité. J'ai travaillé pendant dix ans aux essais et à l'homologation des trams-trains partout en France. Ce qui m'interpelle, c'est le choix de l'écartement des rails qui est d'un mètre pour permettre au nouveau tramway de circuler sur les anciennes voies et inversement. Généralement, cela est une fausse bonne idée, parce que cela complexifie le matériel. La conception est alors plus coûteuse, parce qu'il faut en fait doubler les équipements. Il faut que le nouveau matériel soit équipé à la fois pour les nouvelles voies et les anciennes et inversement. Puis, cela implique un bogie qui est beaucoup plus compact, alors que si nous partons sur le standard international de 1,435 mètre, la maintenance des bogies est plus facile et le matériel est peut-être moins coûteux.

Madame Béatrice AUXENT

Nous avons eu là un avis d'expert.

Monsieur Pierre DESQUIENS

Il s'agissait d'un point de vigilance dont je voulais vous faire part.

Monsieur Thibault VAYRON

Bonsoir à tous. Je m'exprimerai au nom de l'Union des voyageurs du Nord, qui est une association d'usagers. Le projet est globalement très bien. Il n'y a rien à dire, mais il y a un gros problème concernant la ligne qui se terminera à Hem. Sachant qu'un tramway contient deux à trois bus, comment allez-vous faire pour mettre dans un bus le contenu d'un tramway, quand il arrivera au terminus à Hem, qui est en plus une ville assez difficile ? Cela va être la foire d'empoigne. La question est donc simple. Elle consiste à savoir pourquoi le tramway ne continuera pas jusqu'à Pont de Bois ou jusqu'à Pavé de Lille où il y a à la fois le métro et le tramway. Les gens ne vont pas remonter vers le nord pour aller à Lille. Ce serait complètement absurde. La question est donc : pourquoi le tramway n'ira pas jusqu'au métro Pont de Bois, jusqu'à Pavé de Lille ou jusqu'à Fort de Mons ?

Madame Béatrice AUXENT

Vous interrogez l'intermodalité.

Monsieur Thibault VAYRON

Oui, parce que là, les bus, c'est catastrophique.

Madame Béatrice AUXENT

D'accord.

Monsieur Sofiane MAAZI

Je suis membre du Conseil de développement et conseiller municipal d'une commune de la MEL.

Madame Béatrice AUXENT

Pouvez-vous dire laquelle ?

Monsieur Sofiane MAAZI

Wattrelos. Vous avez souligné le fait qu'il y avait des impatiences, des inquiétudes et des interrogations. Par conséquent, au cas où des objections seraient formulées dans le cadre de l'enquête publique et au cas où un avis négatif serait rendu, quelle serait la position de la MEL ?

Madame Béatrice AUXENT

D'accord. Nous allons prendre encore une autre question.

Monsieur Eric Laurenge

Je ne suis pas aussi spécialiste que Monsieur, mais concernant l'écartement des rails, je suis d'accord que c'est une drôle d'idée d'opter pour un mètre, alors qu'il en est autrement pour la plupart des tramways en France. Cela signifie que nous allons payer encore plus cher le matériel plutôt que d'opter pour du matériel standard. Il s'agissait de ma première remarque.

La deuxième est que je suis un peu frustré que la ligne s'arrête à Hem et n'aille pas jusqu'à Cité scientifique. Personnellement, je ne pense pas à Pont de Bois, mais à Cité scientifique ou, même, à Quatre Cantons, parce qu'il y a tout de même tous les étudiants du versant nord-est. Or, si vous habitez à Hem, le trajet en bus pour aller à la fac met aujourd'hui 45 minutes, voire 1 heure. Quand nous habitons à Hem et que nous sommes étudiant, il faut donc une voiture.

La dernière chose est que les aménagements autour des lignes de tramway, c'est très bien. L'intérêt des projets de lignes de tramway est d'ailleurs que nous réaménageons tout l'espace public. Cependant, quand nous voyons qu'il faudra quasiment dix ans de travaux pour le faire, ne pourrions-nous pas être un petit moins ambitieux, privilégier le mode de déplacement et faire par la suite les beaux espaces publics ? Là encore, nous voulons le mieux, mais nous nous tirons finalement une balle dans le pied avec huit ans de travaux. Il s'agit d'une inquiétude.

Madame Béatrice AUXENT

Oui, il s'agit d'une inquiétude, de l'un des trois « i ».

Monsieur Philippe PROMELLE

Je suis membre du Conseil de développement et membre du Bureau. J'ai une question d'usager. Vous avez beaucoup parlé des infrastructures, mais je n'ai pas entendu quelle sera l'amplitude horaire, à partir de quand le tramway circulera le matin et quand il s'arrêtera le soir. Cela est tout de même important du point de vue des usagers.

Madame Béatrice AUXENT

Il a été dit qu'elle sera élargie, sans précision. Il y avait une autre question là-bas.

Un membre du Conseil

Bonsoir. J'ai eu l'occasion d'assister à des réunions au centre social Boilly à Tourcoing concernant le projet. J'ai donc une question sur les places de parking. Concrètement, le projet va avoir un impact sur la rue de l'Épidème. Or, vous y avez plusieurs foyers qui disposent de places de parking. Partant, comment allez-vous les remplacer ?

Madame Béatrice AUXENT

D'accord. Je pense que cela représente déjà une belle salve de questions. Je vous laisse donc répondre.

Monsieur Sébastien LEPRÊTRE

Je ne botterai pas en touche, mais je laisserai les services répondre et argumenter concernant le sujet de l'écartement des rails. Je demande donc aux uns et aux autres de le noter pour réagir le moment venu. Vous pourrez peut-être aussi revenir sur les raisons pour lesquelles la ligne ne se poursuivra pas jusqu'à Villeneuve-d'Ascq, mais cela est en lien avec ce qui a été expliqué relativement à la mesure de la concentration des déplacements. Toutefois, cela pourra bien évidemment être redétaillé.

Je dirai à Monsieur que nous n'allons pas conclure l'enquête publique avant qu'elle n'ait démarré. Nous allons la laisser se dérouler, puis comme cela a été rappelé il y a quelques instants, nous allons franchir les étapes les unes après les autres. D'ailleurs, que sera le rapport du commissaire enquêteur quand l'enquête publique sera terminée ? Je n'en sais strictement rien. Je rappelle que ce n'est pas parce qu'il y aurait une surmobilisation étonnante ou non, favorable ou défavorable à un tracé ou à un autre, que le commissaire enquêteur et l'équipe qui l'accompagne concluraient dans le sens dans lequel irait cette surmobilisation, ce qui ne doit choquer personne, mais au contraire nous rassurer. J'espère que je suis bien clair là-dessus. Cela est le principe de toutes les enquêtes publiques. Le commissaire enquêteur et son équipe sont là aussi pour pondérer les choses, puis chacun prendra ses responsabilités et, comme cela a été rappelé, la Métropole devra elle-même se prononcer sur la limitation ou l'extension du projet, mais cela est assez connu.

J'indique que l'idée n'est pas de privilégier le déplacement ou l'espace public au détriment de l'un ou de l'autre. Il faut surtout considérer que, tant qu'à faire passer un tramway, autant en profiter pour faire d'autres travaux, car il s'agit de ne pas y revenir tous les quatre matins, puisque cela engendre un traumatisme sur l'espace public et que cela crée des nuisances qui vont durer non pas quelques mois, mais quelques années. Je ne suis donc pas sûr que nous ne recevions pas de pierres si nous disions aux gens que nous allons d'abord tracer le tramway, puis traiter l'espace public par la suite. J'entends toutefois votre remarque. Il nous revient aussi d'expliquer que nous sommes capables de faire les deux, comme le font d'ailleurs toutes les grandes entités qui se sont attaquées à un projet tel que celui-ci. J'ai là parlé sous le contrôle des services. Il faut reconnaître que nous accusons un certain retard en la matière. Nous pouvons aujourd'hui nous targuer d'avoir peut-être le projet le plus ambitieux à l'échelle nationale, mais c'est parce que nous nous sommes beaucoup reposés, pour ne pas dire endormis, sur notre métro qui date de 1983. Là, nous nous réveillons. L'avantage que nous allons tirer de la situation est que nous allons pouvoir tirer enseignement de tout ce qui aura été fait dans d'autres métropoles en termes de déroulés de linaires de tramway ou de BHNS.

Je rebondis sur ce qu'a évoqué Monsieur DOCHEZ. Il n'y a pas de hasard si le BHNS ressemblera matériellement plutôt à un tramway qu'à un bus classique, car l'idée est bien d'attirer les métropolitains pour qu'ils aient le sentiment qu'ils montent dans un mode de transport collectif qui est performant, puisque tel est le maître-mot. Nous pouvons en chercher beaucoup, mais c'est celui-ci qu'il faut retenir. Le BHNS doit être plus performant qu'un bus classique, plus performant qu'une Liane, parce qu'il a vocation à rouler sur site propre au moins sur 80 % de son trajet. Sinon, comme vous l'avez dit il y a quelques instants, il serait pris dans les embouteillages et il n'y aurait aucun intérêt ou qu'un intérêt tout relatif à passer de la voiture au bus.

L'idée est donc d'embrasser l'espace public dans sa totalité. Huit ans, cela peut sembler long, mais en comparaison avec d'autres projets menés dans d'autres métropoles, cela n'est finalement pas si

long. Nous aurons l'occasion de le documenter si vous le souhaitez, parce que nous avons eu ce débat dans cette même enceinte au sein du Conseil métropolitain.

Madame Béatrice AUXENT

Je me permets. Une ville vous a-t-elle plus particulièrement inspirés ou pas forcément ?

Monsieur Sébastien LEPRÊTRE

Il n'y a pas de ville en particulier qui nous ait inspirés, parce que notre métropole est tellement singulière, et cela n'est pas une rodomontade, mais un propos très objectif, que s'inspirer de Toulouse, de Bordeaux ou de Strasbourg pourrait avoir du sens, mais que nous nous trouverions très vite confrontés à cette singularité. En effet, notre métropole est à la fois urbaine et rurale et, surtout, elle est multipolaire. S'il y a des Lillois dans la salle, je m'excuse par avance, mais il y a peu de métropoles où la ville centre pèse finalement si peu au plan démographique. Lille représente 240 000 habitants sur le 1,2 million que compte la métropole, ce qui n'est rien du tout. Nous ne trouvons pas ce même schéma à Bordeaux, à Lyon, etc. où la ville centre est puissante et entraîne. Si nous regardons le versant nord-est, qui est le sujet de ce soir, et que nous additionnons Roubaix, Tourcoing et Wattrelos, nous arrivons à 240 000 habitants. Les comparaisons se heurtent donc à cette réalité-ci, à cette singularité-ci.

Madame Béatrice AUXENT

Donc, il faut inventer.

Monsieur Sébastien LEPRÊTRE

Donc, il faut inventer, tout en s'inspirant de ce qui a été fait ailleurs, des réussites naturellement, mais aussi des erreurs qui ont pu être commises.

Nous n'allons peut-être pas zoomer sur le parking de l'Épidème. Nous pourrons le faire ensuite si vous le souhaitez. Je me tairai pour laisser les services répondre, mais j'indique avant que notre idée n'est pas de restituer à l'unité près le nombre de places de stationnement qui vont être supprimées du fait du passage du tramway de Roubaix-Tourcoing ou de Lille et sa couronne. Sinon, ce serait une politique de gribouille. Notre objectif est que la part modale passe de 11 % à 20 %, ce que nous n'atteindrons jamais. Il faut donc aussi porter une contrainte pour l'automobile. Nous avons toutefois aussi parfaitement conscience que, pour certains métropolitains, l'usage de la voiture n'est pas un choix, mais une contrainte et qu'il le restera même avec un réseau amélioré comme il le sera aux plans qualitatif et quantitatif. Je prends souvent l'exemple d'un manouvrier de chantiers qui embauche un jour à Hénin-Beaumont et un autre à Dunkerque à 5 heures ou 6 heures du matin. Dans un tel cas de figure, il serait compliqué d'emprunter le tramway et la voiture est nécessaire. Nous avons donc évidemment cela en tête, si bien que nous allons partiellement reconstituer l'offre de stationnements que nous allons supprimer. Un gros travail est ainsi mené aux niveaux de l'urbanisme et du foncier pour trouver des poches que nous pourrions créer. Sans trahir de secrets, c'est un travail que nous menons en ce moment sur la commune de Hem et sur un morceau du tracé qui a été pointé il y a quelques instants. Encore une fois, nous ne le faisons pas dans l'objectif de retrouver exactement le nombre de places supprimées, parce que cela signifierait que la petite dame de Saint-André avec ses quatre voitures pourra continuer à les avoir, alors que cela n'aura plus ou beaucoup moins de sens. Je ne sais pas si je suis clair. Je n'ai pas parfaitement répondu à votre question, ce dont je suis désolé, mais l'idée est vraiment celle-là. Je termine en précisant qu'elle s'appuie sur un autre rapport à l'automobile, qui est celui qu'ont les jeunes. J'ai 54 ans et, quand j'en avais 18, il fallait absolument avoir passé et obtenu le permis. Puis, si nous avions un peu travaillé l'été ou si nous avions la chance d'avoir des parents qui nous paient notre première voiture, à 18 ans, nous avions le permis et la voiture. Aujourd'hui, les jeunes

n'ont plus pour objectif d'avoir le permis à 18 ans et, s'ils l'ont à 18 ans ou un peu plus tard, le fait de posséder une voiture n'est plus du tout leur « trip », comme ils disent. Ils trouvent que cela coûte cher et que cela revient quelque part à se mettre un boulet au pied. Il est intéressant de voir cela. Il faut donc aussi que nous soyons au diapason de ces changements de comportement. Je ne reviens pas à ma petite démonstration sur le poids que pèse l'automobile sur le pouvoir d'achat. Le rapport à l'automobile change donc et nous devons aussi l'accompagner. Après, la question est toujours de savoir où mettre le curseur.

S'agissant des autres questions, nous commencerons peut-être par celle relative à l'écartement des rails de 1 mètre.

Monsieur Marc-Antoine DOCHEZ

Nous parlons d'écartement métrique lorsque la distance entre les rails est de 1 mètre. Nous parlons d'écartement standard pour beaucoup de réseaux en France. L'écartement est alors de 1,43 mètre. Pourquoi avons-nous retenu l'écartement métrique ? Parce que les deux lignes de tramway que nous avons aujourd'hui, à savoir les lignes « R » et « T », présentent un écartement métrique. Il s'agit d'un écartement que nous retrouvons beaucoup dans les pays très proches que sont la Belgique, l'Allemagne et la Suisse. Nous avons retenu cet écartement parce que nous recherchions une interopérabilité, c'est-à-dire la possibilité de passer des rames d'une ligne à l'autre. Comme nous l'avons vu dans la présentation d'Emmanuelle, nous avons trois projets en un. Dans le projet qu'est le tramway de Roubaix-Tourcoing, il y a ainsi l'extension des lignes « R » et « T » actuelles. Nous aurons donc besoin de mailler ces infrastructures. C'est pourquoi nous avons également fait le choix de conserver l'alimentation par ligne aérienne de contact. Après, nous n'allons pas forcément rechercher une interopérabilité totale, c'est-à-dire qu'une rame puisse absolument aller à tous les bouts du réseau, mais nous cherchons des synergies de maintenance entre les différents sites de maintenance et de remisage, les ateliers et garages que nous allons construire. L'idée est vraiment de chercher un effet d'échelle et d'éviter d'avoir plusieurs grands types de matériels et d'infrastructures au sein de la métropole. Puis, il y a une particularité s'agissant de la concurrence. Les grands constructeurs, notamment européens, proposent tous une offre de tramway pour voies métriques et pour cause, puisque d'autres pays s'appuient sur ce type de technologie. Très concrètement, le grand constructeur national, Alstom, qui a absorbé Bombardier il y a quelques années pour ce qui est des tramways, a de fait intégré une offre pour voies métriques. Or, c'est Alstom qui a été retenu pour renouveler le matériel roulant des lignes « R » «et « T » actuelles. Il n'y a donc pas d'inquiétude quant à la concurrence en termes d'offre.

S'agissant de l'amplitude horaire, les choses ne sont pas complètement fixées aujourd'hui, mais nous allons nous caler sur l'offre des lignes de métro et de tramway de la métropole et son évolution. Nous pensons donc à une plage allant de 5 heures 30 à 1 heure du matin. Encore une fois, l'idée est que la solution retenue soit satisfaisante en termes de sécurité s'agissant des trajets allers comme des trajets retours.

Concernant le tracé et l'extension jusqu'à Villeneuve-d'Ascq, la question qui précède de tels projets est toujours de savoir jusqu'où nous irons. Nous sommes évidemment toujours tentés d'aller un petit peu plus loin, mais une ligne de tramway a un coût. Il se situe entre 20 millions et 30 millions d'euros par kilomètre. Pour ce qui est de la partie sud de Hem, si nous allions encore un peu au-delà, jusqu'à Villeneuve-d'Ascq, nous traverserions une zone de 2 kilomètres non urbanisée, ce qui est sans doute tant mieux pour la préservation de l'environnement, de l'agriculture et des paysages métropolitains. Cela poserait la question de la rentabilité de l'investissement. Nous privilégions donc le fait d'aller chercher plus rapidement le métro à Eurotéléport au moyen du tramway. Il ne faut pas oublier non plus qu'à la mise en service de ces lignes, le réseau de bus sera aussi restructuré de manière à avoir une ramification et d'autres lignes performantes qui viendront compléter le maillage aux endroits de correspondance ou aux terminus. L'idée est globalement de passer d'un réseau en étoile où tout converge vers un point à un réseau en toile d'araignée qui offre des combinaisons de déplacement appropriées au mieux aux besoins de chacun.

Madame Béatrice AUXENT

Merci. Je vais prendre encore quelques questions. Quelqu'un avait levé la main là, puis là, puis là. Il s'agira peut-être des trois dernières, parce que nous approchons de 20 heures 30.

Monsieur Geoffrey BOSSU

Bonjour. J'habite Lys-lez-Lannoy. J'ai deux petites questions. Premièrement, avec les trois lignes qui vont respectivement partir de Neuville-en-Ferrain, de Wattrelos et de Hem et qui vont converger vers Eurotéléport, est-ce que nous n'aurons pas une station qui sera un peu surchargée ? Deuxièmement, nous aurons une ligne qui partira de Neuville-en-Ferrain, d'un centre commercial assez important avec Auchan et Promenade de Flandre. Partant, est-ce que nous n'allons pas étouffer la zone commerciale où il y a Auchan Leers, zone qui pourrait aussi se développer sachant qu'elle n'est pas si loin du tram et qu'une ligne de bus ne passe pas très loin ? D'ailleurs, puisque vous avez parlé des collectivités, comment allez-vous réfléchir aux connexions entre bus, BHNS et tram ?

Madame Béatrice AUXENT

Je prends votre question, là-bas.

Un membre du Conseil

Bonsoir. Ma question sera vraiment basique, celle d'un citoyen. Puisque les premières enquêtes remontent à 2016 et que la mise en opération sera en 2033, sur quoi vous êtes-vous appuyés pour définir les réseaux et dire qu'ils correspondront aux besoins qui seront ceux du moment, 10 ans après, voire plus en cas de retard ? Quel est le niveau d'adaptabilité du projet à la réalité du terrain au fur et à mesure des années ?

Madame Béatrice AUXENT

Très bien.

Monsieur Jean-Marie ERNECQ

J'irai un peu dans le même sens. Nous avons empêché le constructeur du métro d'aller au-delà de la frontière. Lorsque la branche nord sera étendue, nous serons à quelques centaines de mètres de la frontière. Partant, pourquoi ne pas négocier avec les Belges pour qu'ils fassent un effort et que nous soyons à touche-touche ? Cela aiderait pour l'emploi puisque nous savons qu'il y a aujourd'hui beaucoup d'emplois en Flandre.

Madame Béatrice AUXENT

Je vous laisse répondre.

Monsieur Sébastien LEPRÊTRE

Je pense qu'il est utile que les services reviennent sur les outils de projection qui ont été mobilisés pour que nous arrivions à ce scénario d'aménagement et de déploiement des lignes. Je redis, comme je l'ai fait tout à l'heure, que nous sommes certes partis de l'étude sur les déplacements de 2016, mais que les choses ayant beaucoup évolué depuis 2016, des outils ont permis de corriger les choses. Nous allons y revenir autant que nécessaire en détail. Je pense que vous êtes en capacité de le faire. Après, nous avons des documents de planification que nous vous avons listés

tout à l'heure. J'ai mentionné les acronymes et Madame y est revenue. Ce sont finalement les mêmes outils qui sont mobilisés dès lors qu'il s'agit de planifier le nombre de logements à produire. Ils nous autorisent à dire aujourd'hui qu'à l'échéance de 2035, il y aura 100 000 habitants en plus et 80 000 emplois en plus dans la métropole. Ce sont des données qui ne tombent pas du ciel, mais que nous projetons au moyen de tas de données qui sont malaxées, additionnées, corrigées. Votre question était tout à fait pertinente. Nous pouvons en effet nous interroger quant au fait qu'il s'agisse de la photographie de 2016, alors que nous sommes en 2025 et que l'échéance est 2035, si bien que tout est temporellement distant. Nous allons donc compléter les choses.

Concernant le fait que le métro pourrait aller jusqu'à la frontière, le problème auquel nous avons été confrontés a été de trouver en face de nous un interlocuteur belge qui soit volontaire, demandeur, accompagnateur, etc. Nous avons parlé de la concertation préalable du printemps 2022. Quand nous nous sommes demandé si la ligne de Wattrelos devait aller jusqu'à la Belgique, il n'y a pas eu d'accueil positif réservé à cette éventualité. Est-ce à dire que cela ne se produira jamais ? Je serai le dernier à vous le formuler comme tel, mais au moment où nous nous parlons, la perspective d'aller jusqu'en Belgique n'a pas été plébiscitée par nos voisins belges et ce n'est rien de le dire. Je me contente de vous en faire part.

Concernant les connexions, il y aura des tramways, des BHNS, des métros, des bus classiques. Nous commençons à y travailler, mais vous voyez que nous avons encore un petit peu de temps pour regarder comment redistribuer ces différents modes au vu du calendrier que j'ai évoqué. Dès lors que le tramway passera à un endroit, nous n'allons pas maintenir une ligne de bus. Est donc offerte la possibilité de travailler plus et mieux le rabattement ou la ramification. La logique est vraiment celle-ci.

Concernant le supermarché de Leers, nous parlons de Promenade de Flandre comme du terminus, mais puisque j'ai parlé à l'instant de rabattement et de ramification, nous voyons tout ce que nous pourrons irriguer au nord de Neuville-en-Ferrain ou rabattre. C'est aussi ce qui nous a intéressés dans le fait que ce terminus soit localisé à Promenade de Flandre. Ce n'est pas de flatter le dynamisme commercial de cette zone d'activité économique contre laquelle nous n'avons rien, mais vis-à-vis de laquelle nous nous tenons à distance. Ce qui nous intéresse, c'est plutôt ce qu'il y a au nord et que nous pourrions ramener vers cette ligne.

Concernant la possibilité de surcharge d'Eurotéléport, nous avons peut-être aussi des éléments à partager avec vous, mais nous allons d'abord revenir sur l'actualisation des projections.

Madame Béatrice AUXENT

Et sur l'adaptation éventuelle.

Monsieur Marc-Antoine DOCHEZ

Concernant les données, nous avons beaucoup parlé de l'enquête « Ménages Déplacements », qui constitue un grand temps d'étude, qui a lieu à peu près tous les dix ans pour déterminer les besoins de chacun en termes de déplacement. Sont traités les déplacements professionnels, ceux de loisir, les parcours de chacun, jusqu'à la dépose du petit à la crèche en chemin. Nous nous appuyons aussi beaucoup sur des données de l'INSEE qui sont renouvelées beaucoup plus régulièrement et sur des données des IRIS. Nous croisons toutes ces données. Globalement, nous constatons qu'il y a des tendances constantes. Monsieur le Vice-président a évoqué la croissance lente mais régulière de la population et de l'emploi dans la métropole, mais nous voyons aussi qu'en dix ans, les grandes tendances telles que la population des communes, le qui a besoin d'aller où dans les communes évoluent très lentement. Ces éléments sont consolidés, puis pour passer du besoin à l'offre, nous avons des outils de modélisation, dont un de modélisation multimodale qui permet de travailler sur les effets de vases communicants. Nous regardons comment telle offre de

transport évolue et comment les déplacements en véhicule évoluent. Tout cela est statistique. Il faut ajuster les résultats et, surtout, il faut l'expérience des experts et des bureaux d'études qui travaillent sur ces sujets.

Madame Béatrice AUXENT

L'intelligence artificielle est-elle déjà utilisée ?

Monsieur Marc-Antoine DOCHEZ

Non. Le regard est humain. Il faut prendre cet outil avec précaution. Nous construisons aussi le réseau pour qu'il soit évolutif, notamment pour ce qui est de la fréquence. Il y aura une fréquence à la mise en service, mais l'idée est que nous ayons des marges pour pouvoir augmenter la fréquence si besoin était demain et, donc, pour avoir des rames plus souvent. Nous partons sur des rames de 33 mètres à la mise en service, mais nous concevons les stations pour que, dans quinze ans ou dans vingt ans, elles puissent accueillir des rames de 45 mètres, augmentées d'un module au milieu. De la même manière qu'au moment de la construction du métro, les plus anciens avaient anticipé le passage des rames de 26 à 52 mètres dans le volume des stations, nous prévoyons aussi une augmentation de la longueur des rames dans l'infrastructure, afin de ne pas être limités et de pouvoir faire face à des évolutions ultérieures.

Monsieur Sébastien LEPRÊTRE

Et concernant le risque de surcharge d'Eurotéléport ?

Monsieur Marc-Antoine DOCHEZ

Emmanuelle, tu peux peut-être répondre plus précisément.

Madame Emmanuelle BAYART

Dans le cadre de votre question, vous avez fait mention au fait que trois lignes convergeraient vers Eurotéléport. Or, là, nous aurons une ligne nord-sud sur laquelle Eurotéléport ne sera pas un terminus. Ce qui crée l'encombrement, c'est le fait que le tramway s'y arrête. Cependant, la question portait peut-être sur le flux, sur le risque qu'il y ait trop de monde à Eurotéléport. S'agissant du flux, le projet est vraiment l'occasion de repenser tous les espaces d'échanges, dont Eurotéléport fait partie en tant que pôle d'échanges majeur, en tant que troisième ou quatrième pôle d'échanges de la métropole. L'idée est de penser les localisations des stations et de la gare de bus. La station de la ligne nord-sud doit-elle être la même que celle de la ligne est-ouest ou faudrait-il éclater un petit peu le pôle pour que les gens aient plus de place pour aller d'un mode à l'autre ? Il y a donc des réflexions qui tiennent compte du flux de voyageurs, mais nous avons bien en tête qu'Eurotéléport est un lieu central à la fois dans la ville de Roubaix et dans les déplacements au sein de la métropole. Le projet implique en effet un travail à la fois sur les espaces publics et les stations, mais aussi sur la signalétique, car se pose aussi la question de la façon dont les voyageurs savent où ils doivent prendre leur ligne. L'idée est donc de faire un gros travail sur cela. Nous n'en sommes pas encore là, puisque les études de conception sont en cours, mais il nous faut réfléchir à la façon dont les voyageurs peuvent savoir rapidement où ils doivent prendre leur bus, une fois arrivés par le tramway. Il s'agit de penser le parcours des voyageurs de façon à ce qu'il n'y ait pas d'obstacles, tels que des flux transversaux, qui les empêchent de traverser. Nous pensons qu'un pôle bien conçu permet d'absorber un flux conséquent.

Madame Béatrice AUXENT

Très bien. Je pense que nous avons déjà abordé pas mal de points.

Tu as déjà posé ta question.

Monsieur Thierry LEFEVBRE

Celle-ci aura trait aux élections. Est-ce que les élections pourraient remettre en cause le projet, s'il y avait un changement majeur ?

Madame Béatrice AUXENT

Je ne pense pas.

Monsieur Sébastien LEPRÊTRE

Cette question permettra de répondre à celle de Béatrice AUXENT sur l'adaptation possible ou moins possible. Je redis qu'à l'issue d'un travail de concertation chapeauté par la CNDP et mené en 2022, nous avons délibéré sur les tracés. Parler d'adaptation reviendrait, à mon avis, à tromper les uns et les autres. Alors, est-ce que ce qu'une délibération a entériné ne pourrait pas être défait par une autre ? Vous avez cinq heures, comme l'on dit, mais encore une fois, les tracés ont fait l'objet d'une délibération. Aujourd'hui, nous avons mandaté des entreprises dans le cadre de marchés de maîtrise d'œuvre pour les tracés en question. C'est donc sur eux que nous avançons. Je voudrais être complet sans alourdir nos échanges et prolonger notre réunion. Aussi, j'indique que nous sommes là sur un SDIT 1 et qu'il y aura peut-être un jour un SDIT 2, ce qu'il faut souhaiter, mais nous allons déjà commencer par aller au bout du SDIT 1. Dix ans, cela va finalement passer assez vite. Je pense qu'il faut toujours être dans l'anticipation. Tout au moins est-ce ainsi que je conçois l'action publique. Je pense donc qu'il faut regarder ce que pourrait être le SDIT 2. Je vais prendre un exemple très concret qui nous renvoie à nos quatre lignes. Je vous ai dit qu'un FIL a vocation à ressembler, même matériellement, à un tramway. Quand le FIL aura fait la preuve de son efficacité et qu'il emportera un nombre de passagers suffisant, nous pourrons alors nous dire que s'il est efficace, c'est parce qu'il parcourt 80 % de ses trajets sur site propre et qu'il est temps de pousser le curseur pour aller chercher les 20 % restants. Cela renvoie certes aux problèmes de stationnement évoqués tout à l'heure par Madame. Nous aurions alors une ligne sur site propre, ce qui ferait que le FIL deviendrait tramway. Cela pourrait être une évolution à envisager, mais pour ce faire, il faudra que nous ayons éprouvé le FIL là où il va passer. Je pense donc qu'il y aura un SDIT 2. Il faut d'ores et déjà s'y préparer. Je dis cela, mais heureusement que le vice-président délégué aux finances n'est pas ici. Sinon, il perdrait les derniers cheveux qui lui restent, qui sont plus nombreux que les miens. Sinon, il perdrait les derniers cheveux qu'il lui reste, qui sont plus nombreux que les miens. Je voulais répondre à cette question, parce qu'elle est tout à fait pertinente. Concernant l'adaptation, nous avançons aujourd'hui bien. Vous voyez qu'il y aura enquête publique sur les tracés, sur lesquels nous avons délibéré et qui sont donc quelque part un peu figés. Pour autant, il faut déjà regarder l'étape d'après, au-delà de 2035. La question que vous avez posée est également pertinente. Si, suite aux élections municipales, nous avions de nouvelles équipes qui disaient ne pas du tout vouloir de tel tracé, que deviendrait-il très concrètement ? Nous avons du pain sur la planche, puisque nous avons quatre lignes à faire. Partant, si l'une claudiquait un peu à un moment, comme nous avons trois autres lignes sur lesquelles travailler, nous prioriserions celles qui seraient fortement portées.

Madame Béatrice AUXENT

Celles pour lesquelles le contexte serait favorable.

Monsieur Sébastien LEPRÊTRE

C'est cela.

Madame Béatrice AUXENT

Nous avions donné un rapport sur le SDIT 1. Nous pouvons donc aussi nous préparer à travailler sur le prochain.

Monsieur Sébastien LEPRÊTRE

Puisque nous travaillons en collectif, j'ose vous dire qu'il faut aller à l'enquête publique.

Madame Béatrice AUXENT

J'allais le dire. Vous avez donc compris que la toute prochaine échéance est l'enquête publique. Tous les métropolitains peuvent-ils y aller ?

Madame Céline RIVIÈRE

Tout à fait.

Madame Béatrice AUXENT

D'accord, elle ne vise pas que les habitants des quelques communes concernées. Nous savons que nous y aurons des documents très intéressants à consulter. Là, nous en avons eus de très intéressants, mais nous n'allons pas les emmener avec nous.

CONCLUSION

Madame Béatrice AUXENT

S'agissant du PLU, notre rôle de Conseil de développement fait que nous pourrons aussi vous soumettre quelques sujets qu'il nous paraîtrait intéressant de traiter. Je pense donc que nous ferons des propositions de sujets que nous pourrions traiter. Nous en avons un tout petit peu parlé.

J'ai évoqué en aparté le SERM, qui est en fait un schéma ferroviaire. La loi dit que les Conseils de développement doivent être consultés à leur propos. Ce schéma, qui est à l'échelle des Hauts-de-France, dépasse évidemment celle de la MEL. Ainsi, nous pourrions voir directement avec la Société des grands projets. Nous l'avons d'ailleurs rencontrée dernièrement dans le cadre du Forum de l'Eurométropole.

Tout cela représente pour nous de belles pistes de travail. Nous allons réfléchir à tous ces sujets. En tout cas, merci énormément.

Monsieur Sébastien LEPRÊTRE

Merci à vous.

Madame Béatrice AUXENT

Je sais que ceux qui sont partis sont frustrés, mais ils devaient partir. Vous, vous êtes restés. Aussi, merci d'avoir été présents. Merci aux deux élus et aux services. Enfin, merci à nouveau à l'équipe d'appui qui a organisé avec nous la préparation de cette séance. Merci à vous.

(Applaudissements)

La séance est levée à 20 heures 40.

❋❋❋❋❋❋❋❋❋