

14 mai 2025

Compte-rendu de la réunion
publique pré enquête publique
à Roubaix

Compte-rendu de la réunion publique du 14 mai 2025

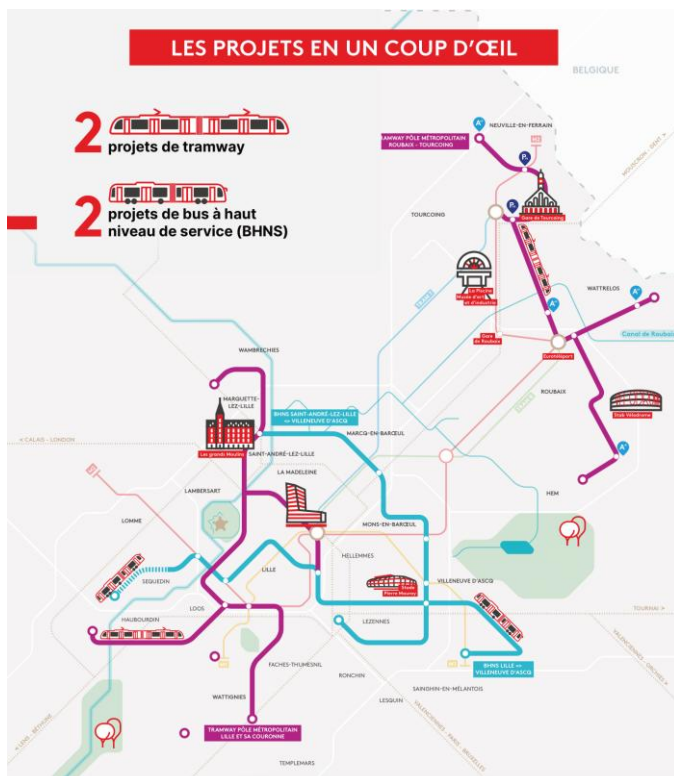
Médiathèque de Roubaix, salle « La Criée », Roubaix (18h-20h)

80 participants

Cette phase de réunion publique s'inscrit dans la démarche de concertation continue menée par la Métropole Européenne de Lille sur le futur tramway du pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing. Elle fait suite aux différentes actions menées par la MEL depuis 2022, et plus particulièrement aux temps d'ateliers participatifs qui se sont tenus entre la fin 2024 et ce début d'année. Ces ateliers invitaient les participants à s'exprimer sur les hypothèses d'insertion du tramway, secteur par secteur, dont celui de Roubaix le 20 novembre 2024. La réunion publique de ce 14 mai à Roubaix, était l'occasion de présenter les scénarios d'insertion retenus et d'informer le public des prochaines étapes du projet, en particulier l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique prévue à la fin de l'année.

Afin de favoriser l'accessibilité de l'information aux personnes malentendantes, l'ensemble de la réunion, présentation et temps d'échanges, a été traduite en direct par des interprètes en langue des signes française.

Un mot d'accueil a été réalisé par Alexandre Garcin, adjoint au Maire en charge de la transition écologique, des espaces publics et des mobilités, qui a salué l'avancée du projet et les nombreuses heures de travail qu'il représente, et affirmé la chance que représentait sa concrétisation à Roubaix. Un mot d'accueil a également été réalisé par Sébastien Leprêtre, Vice-Président en charge des Mobilités et des transports publics de la Métropole Européenne de Lille, qui a ensuite présenté le projet Extramobile.



Présentation du projet Extramobile

Sébastien Leprêtre est revenu dans un premier temps sur l'historique du projet Extramobile, issu du Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT), voté en conseil métropolitain en 2019. Ce dernier a acté le lancement de quatre projets structurants pour les transports métropolitains : 2 projets de tramway (pour les pôles métropolitains de Roubaix-Tourcoing, et de Lille et sa couronne), et 2 lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Le Service express régional métropolitain des Hauts-de-France (SERM), porté par la Région et visant à améliorer les fréquences des trains régionaux, a également été mentionné.

Ces 4 projets d'infrastructure ont fait l'objet d'une concertation préalable en 2022, ce temps fort d'échanges et de débat a permis d'arrêter les tracés des 4 projets par délibérations en juin et décembre 2022. Ces tracés confirment le saut historique que ces projets représentent pour la

métropole, qui prévoit ainsi de doubler le nombre de kilomètres de tracé de son réseau structurant. Extramobile est un projet qui vise à bénéficier à environ 490 000 habitants et desservir 340 000 emplois.

Sébastien Leprêtre a rappelé qu'au-delà d'une réponse aux enjeux de mobilité et de transports déterminants pour le territoire métropolitain, le projet Extramobile porte également des ambitions sociales, pour rendre le territoire accessible à tous, dont les quartiers prioritaires, des ambitions d'exemplarité environnementale, notamment sur ses objectifs d'éco-conception, des ambitions urbaines, avec un réaménagement de façade à façade et de requalification des espaces publics dans le respect du patrimoine riche du territoire.

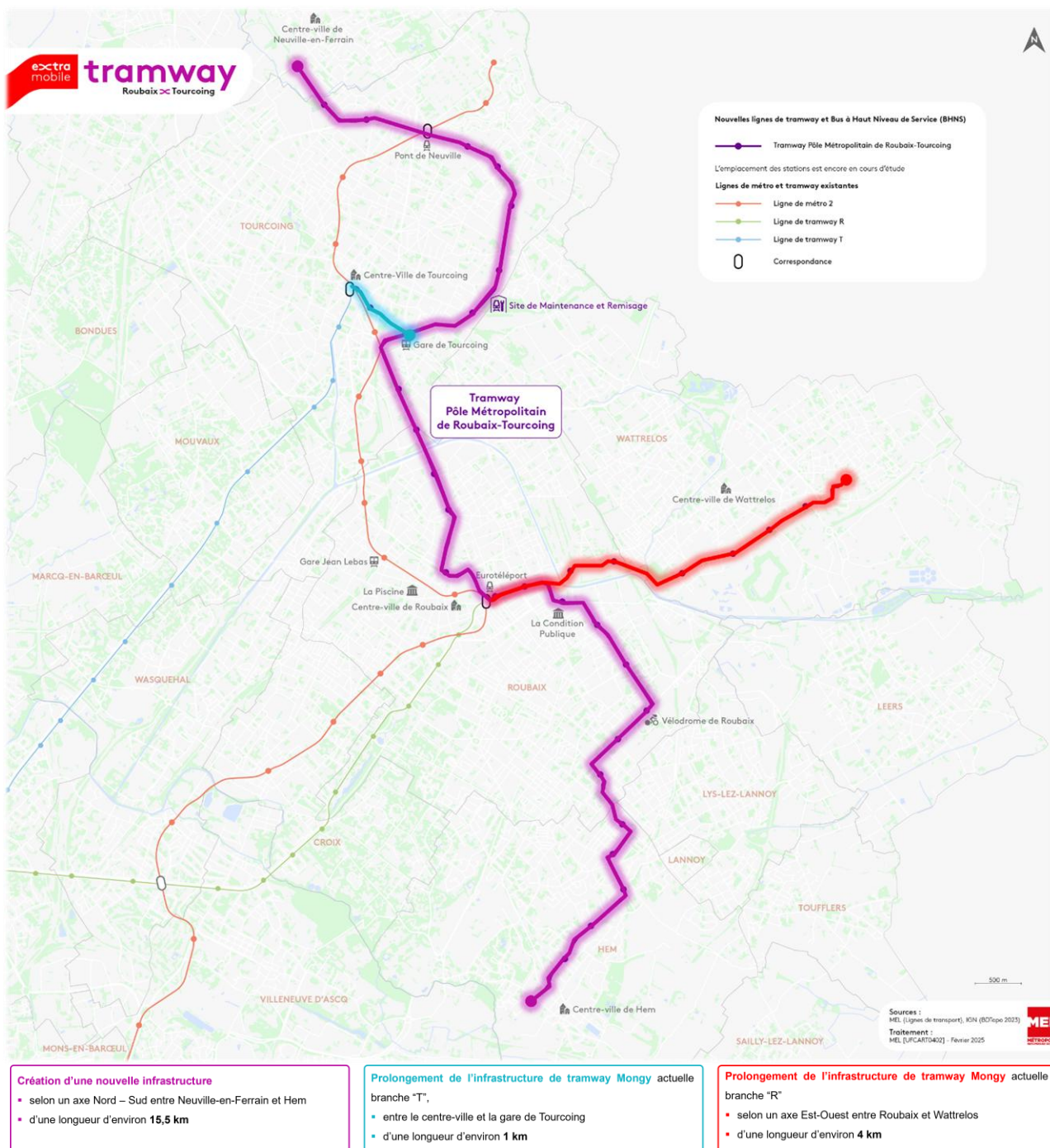
Le tramway du pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing



Le projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing comprend une ligne nouvelle, reliant Neuville-en-Ferrain au Nord à Hem au sud, en passant par Tourcoing et Roubaix. Il comprend également deux prolongements du tramway historique existant, entre le centre-ville de Tourcoing et la gare, et entre Eurotéléport et le quartier Beaulieu, à Wattrelos. Le projet comprend 20,5 km d'infrastructures, électrifiées par un système de lignes aériennes de contact. Le réseau comprendra 38 stations, avec un objectif de passage de tramway toutes les 6 à 7 à minutes en heure de pointe. Le tracé comprend des connexions stratégiques avec la ligne 2 du métro et les lignes de tramway historiques : au pont de Neuville, dans le centre-ville de Tourcoing et à Eurotéléport avec le métro, à Tourcoing Centre, Tourcoing Gare et Eurotéléport avec le tramway. C'est ce qui définit le « haut niveau de service » recherché par la métropole : un service de transports en commun efficace, régulier, qui offre des connexions répondant à des besoins, et constituant ainsi une alternative à la voiture.

Au-delà de ce tracé, le projet comprend également un nouveau matériel roulant, ainsi qu'un site de maintenance et de remisage, projeté à proximité de la gare de Tourcoing, un poste de commandement et de contrôle et des locaux techniques, dont les positions vont se préciser avec l'avancée des études. Le projet comprend également l'opportunité de repenser l'espace public le long du tracé du tramway. L'aménagement lié ne se limitera pas à la voie mais se réalisera de façade à façade, offrant ainsi de multiples possibilités : élargir les trottoirs, réaliser des plantations, créer une voie cyclable... dans un objectif de promotion des modes de déplacements actifs (marche, vélo, trottinette...) et de végétalisation des rues pour réduire les flots de chaleur urbains et l'imperméabilisation des sols.

Il est rappelé que l'objectif de ce projet n'est pas de s'opposer à la voiture individuelle, mais d'offrir la possibilité de réaliser de nouveaux trajets en privilégiant les transports en commun, et ainsi rééquilibrer la représentation des différents modes de déplacements à l'échelle de la métropole. La MEL ambitionne que la part de déplacements réalisée en transports en commun sur le territoire s'établisse à 20% en 2035, contre 10% actuellement.

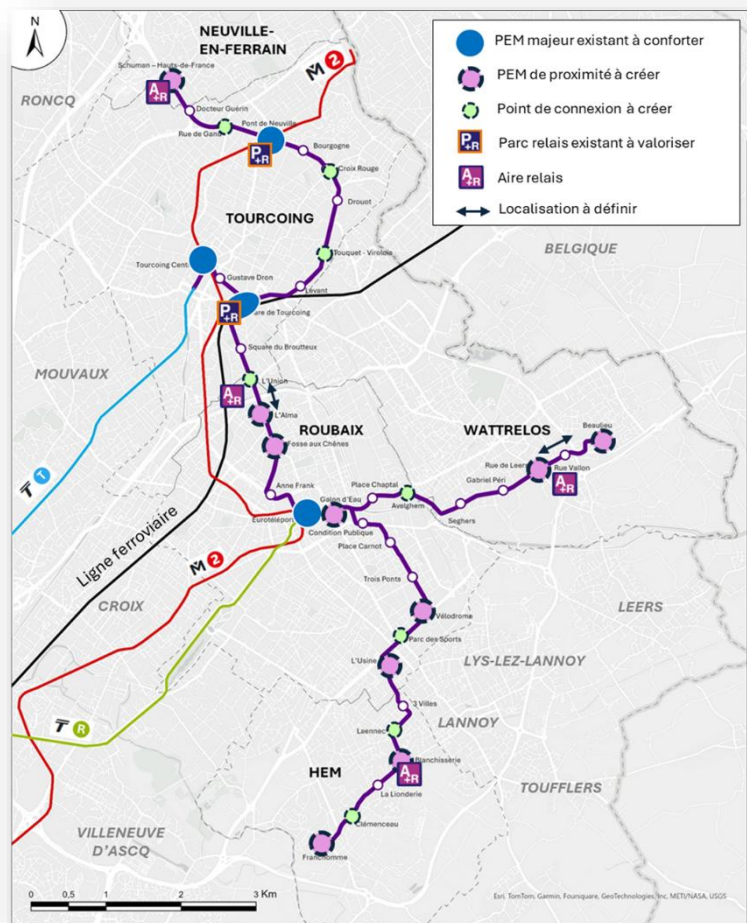


Une desserte aux enjeux multiples

Le projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing répond aux besoins de mobilité liés à 110 000 habitants (dont 41 000 Roubaisiens), 40 000 emplois (21 000), et 30 000 scolaires (14 000). Les études démontrent que 62% des déplacements Roubaisiens se font sur les communes desservies par le projet, dont 47 % au sein même de Roubaix. Aujourd'hui, 56% de ces déplacements se réalisent en voiture, qui pourront demain se reporter en partie sur le tramway. Le projet de tramway s'accompagne d'une restructuration du réseau bus. En complément, et pour favoriser l'intermodalité, des pôles d'échanges multimodaux sont prévus, comprenant des aménagements facilitant les différents modes. Certains de ces pôles existent aujourd'hui et sont à valoriser, d'autres seront créés. Des parkings relais, pouvant être utilisés à condition d'utiliser les transports en commun par la suite, et des aires relais, ouvertes, seront également à valoriser ou à créer.

Les prochaines étapes des études

Aujourd'hui, le projet est au stade des études préliminaires. Ces dernières, une fois finalisées, permettront de confirmer le partage de l'espace public projeté entre les différents usages, la position précise des stations imaginées, préciser le coût et le planning du projet, et les besoins fonciers qu'il comprend. Ces études seront affinées en 2026 et en 2027, avant de livrer leurs conclusions en 2028, ouvrant ainsi les marchés de travaux liés au projet. Les sujets des études mentionnées sont détaillés dans la présentation de la réunion, que vous pouvez retrouver en ligne sur la plateforme de la participation de la MEL.



Premier temps d'échanges

Après la projection d'un film de présentation du tracé du tramway projeté (à retrouver [ici](#)), un premier temps de question a été ouvert pour les participants.

« Le nouveau réseau de tramway sera-t-il compatible avec le tramway historique, dit « Mongy » ? »

La MEL confirme que les deux réseaux sont pensés pour se connecter et sont tous deux conçus avec une alimentation par LAC et des voies métriques.

« Certaines connexions semblent manquer dans le réseau projeté, notamment avec la gare de Roubaix ? La gare d'Herseaux, en Belgique ? De nombreux déplacements se font aussi vers Lille, pourquoi le projet ne cherche pas à traduire ces déplacements dans son réseau de tramway ? »

La MEL précise que le nouveau réseau de tramway est pensé de manière à créer un maillage efficace avec les autres réseaux existants, dont le métro 2 qui dessert déjà la gare de Roubaix. Relier la gare de Tourcoing au tramway apparaissait donc comme une opportunité à saisir.

La connexion à la gare d'Herseaux a été envisagée en concertation préalable mais impliquée un prolongement important du tracé pour un gain d'usagers trop minime.

Concernant Lille, la MEL précise que la majeure partie des déplacements des Roubaisiens se font à Roubaix même, et ensuite dans les communes limitrophes concernées par le projet de tramway. Les liaisons vers Lille seront aussi simplifiées avec les connexions au réseau structurant existant, tramway et métro, et également par le projet de SERM, qui prévoit d'augmenter drastiquement la fréquence des trains TER vers Lille depuis la gare de Tourcoing.

« Des études socioéconomiques ont-elles été réalisées pour justifier l'utilité du projet et sa pertinence à Roubaix ? »

La MEL affirme que le projet a notamment été appuyé sur le plan statistique, ce qui justifie en partie son tracé. Ce dernier emprunte des quartiers où le taux de motorisation est plus faible et où les populations sont plus dépendantes de l'offre de transports en commun. Nous nous sommes également basés sur les déplacements observés à l'heure actuelle, et la fréquentation des transports en commun. Ces études et le bilan socio-économique du projet constitue une pièce du dossier de la future enquête publique.

« Pourquoi privilégier une alimentation par ligne aérienne de contact ? »

La MEL répond en indiquant que c'était un des critères permettant la meilleure compatibilité avec le réseau existant. De plus, les lignes aériennes de contact constituent aujourd'hui une solution jugée plus environnementale, moins coûteuse, et plus fiable que les autres solutions existantes.

« Le tracé présenté est-il définitif ? Où en est-on au niveau de l'état d'avancement du projet ? »

La MEL indique que le tracé présenté est fixé depuis les conclusions de la concertation préalable de 2022.

Aujourd'hui l'ensemble du tracé est déterminé. Le projet va à présent entrer dans la phase d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique, où chacun aura de nouveau l'occasion de s'exprimer. La construction des infrastructures du tramway interviendra à partir de 2028. Les mises en service se feront ensuite progressivement, dans l'objectif que le réseau soit opérationnel vers 2033 pour la section Nord-Sud, et 2035 pour le prolongement vers Wattrelos.

« Quel sera le lien entre le projet et les différents plans en faveur du vélo ? Pourra-t-on prendre son vélo dans le nouveau tramway ? »

La MEL confirme que le vélo fait partie du projet. Dès que cela est possible, on cherche à créer des voies cyclables sur le même tracé que le tramway. Cela n'est pas toujours réalisable avec la taille des rues (Colmar, Beauraupaire), dans ce cas de figure des itinéraires alternatifs seront travaillés. Les croisements avec d'autres projets de création de voies cyclables sont également pris en compte. Pour ce qui est du vélo dans le tramway, c'est possible hors heure de pointe aujourd'hui, dans certaines zones du tramway, mais ce n'est pas le meilleur choix. Il n'est pas prévu à ce stade de modifier le règlement actuel en la matière.

L'insertion du tramway à Roubaix

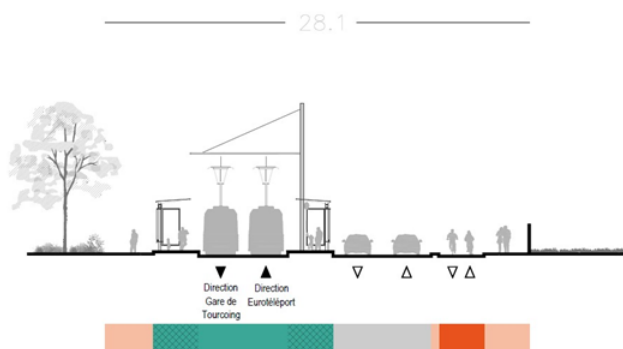
La MEL a ensuite présenté les aménagements retenus pour chaque secteur du réseau à Roubaix, en revenant sur les éléments ressortis des ateliers menés en 2024.

Rue des Retrouvailles/Rue de Tourcoing

Les participants aux ateliers avaient attaché une importance au confort d'usage des utilisateurs du futur tramway, mais aussi à la sécurité des piétons, cyclistes et des PMR. L'opportunité de végétaliser le secteur a été appuyée, tout comme des points de vigilance vis-à-vis de la circulation en voiture, notamment la bonne cohabitation avec le tramway, le maintien de la facilité d'accès aux garages et entreprises. La capacité des voiries prévues a fait également l'objet de points de vigilance, comme la conservation des entités bâties. L'opportunité de créer une A+R dans le secteur a été soulignée.

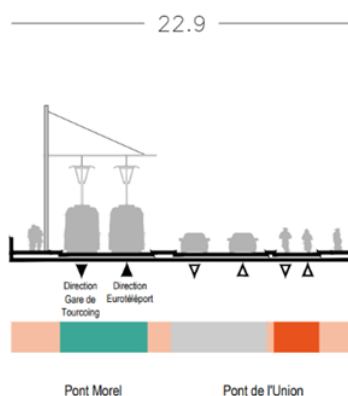
Station L'Union

Plateforme tramway en site propre en latéral Est / Piste cyclable bidirectionnelle côté Ouest



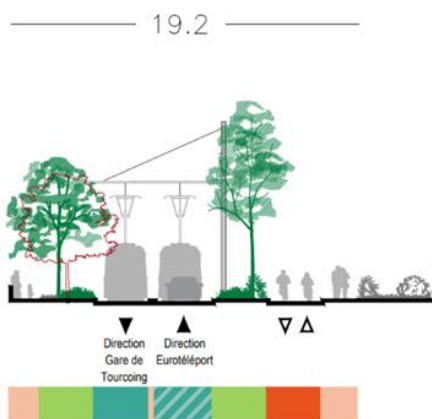
Rue des Retrouvailles

Plateforme tramway en site propre en latéral Est / Piste cyclable bidirectionnelle côté Ouest



Rue de Tourcoing

Plateforme tramway en axial, en site banalisé dans un sens de circulation avec voirie passée en sens unique / Piste cyclable bidirectionnelle côté Ouest



Place et avenue de la Fosse-aux-Chênes

En atelier, les participants avaient mis en avant l'opportunité de repenser le quartier avec l'arrivée du tramway, tout en préservant le bâti architecturalement qualitatif dans le secteur. L'accent avait été mis sur l'efficacité de chaque mode de déplacement, avec un tramway circulant seul sur sa voie et des mobilités actives disposant d'espaces propres et confortables. La fluidité du trafic automobile et une bonne accessibilité aux commerces ont également été cités comme des points d'attention importants.

Place de la Fosse aux Chênes



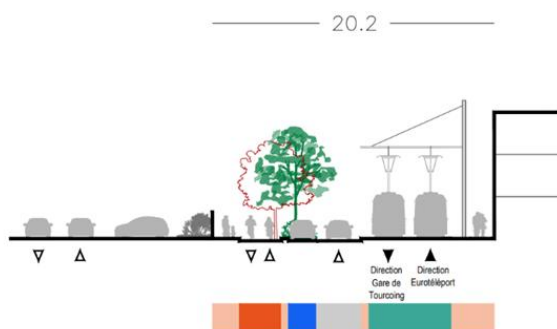
Insertion du projet dans l'espace contraint



Insertion du projet dans un espace élargi

Avenue de la Fosse aux Chênes

Plateforme tramway en site propre en latéral Ouest / Voirie en sens unique / Piste cyclable bidirectionnelle côté Est

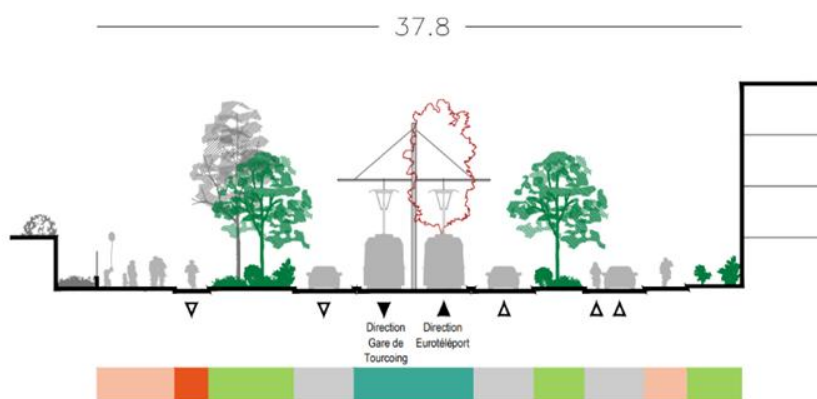


Avenue des Nations-Unies/Rue Jean Monnet

Le secteur étant traversé par des scolaires, la volonté de réduire le nombre de voies circulées à traverser pour eux a été mise en avant lors des ateliers. La vitesse importante des véhicules a été citée comme un point de vigilance, qui pourrait trouver une solution dans la séparation des flux de circulation. Un point de vigilance a également été exprimé sur la bonne association des commerces et établissements scolaires au projet, notamment sur le sujet des livraisons.

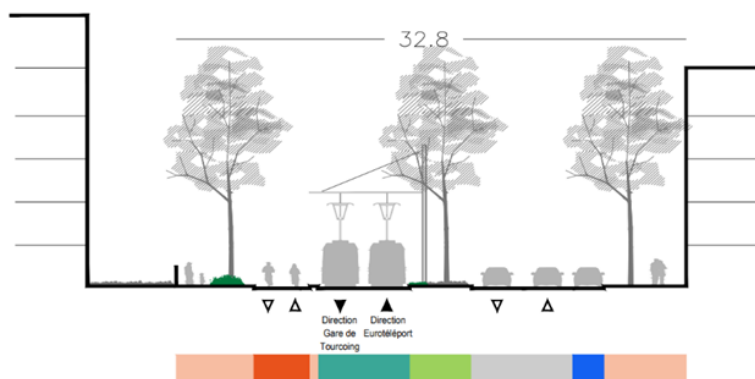
Avenue des Nations Unies

Plateforme tramway en site propre axial / Piste cyclable unidirectionnelle côté Nord

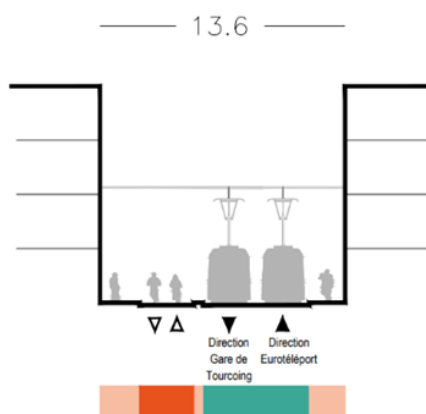


Rue Jean Monnet

Plateforme tramway en site propre latéral Est / Piste cyclable unidirectionnelle côté Est / Stationnement latéral Ouest



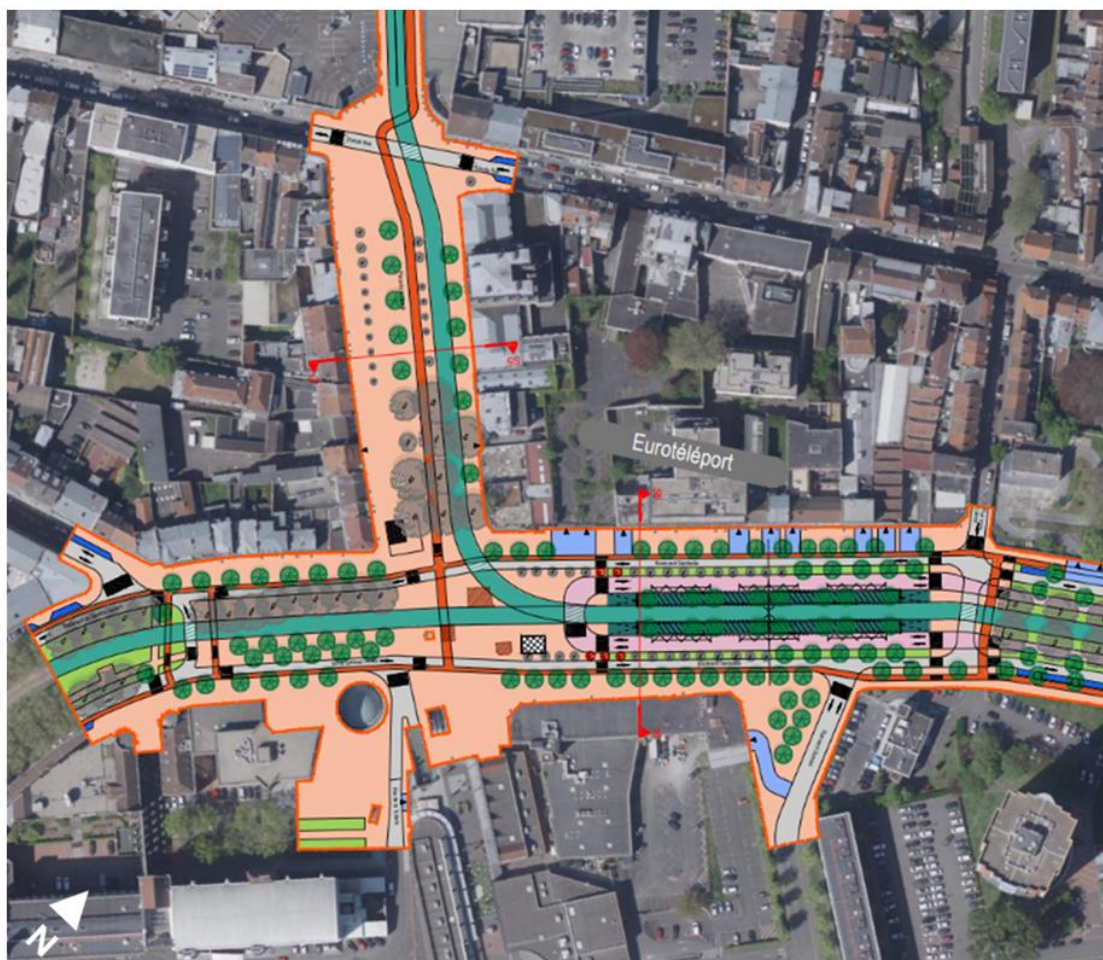
Secteur piétons - Plateforme tramway en site propre axial dans un secteur piéton / Piste cyclable bidirectionnelle côté Est



Place de la Liberté/Eurotéléport/Boulevard Gambetta

Le statut de pôle multimodal d'Eurotéléport a fait l'objet d'échanges en atelier, les participants souhaitant que l'arrivée du nouveau tramway offre des correspondances efficaces pour les usagers. La lisibilité de l'espace pour les piétons a aussi été mise en avant, comme la sécurisation de leurs cheminements dans le secteur. Le projet a aussi été perçu comme une opportunité de repenser la place de la Liberté.

Place de la Liberté - Eurotéléport

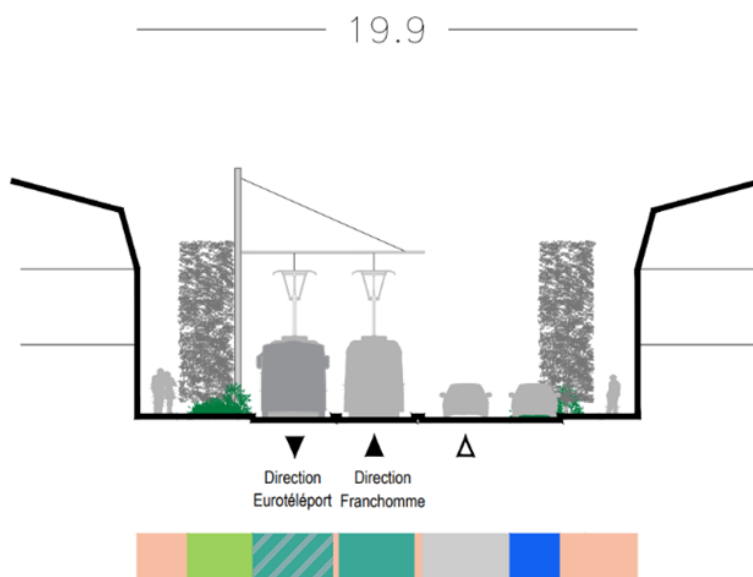


Boulevard de Colmar/Boulevard Beaurepaire

Dans le secteur, les ateliers ont montré un attachement à la conservation des arbres et de l'offre de stationnement, mais aussi un souhait de création d'itinéraires cyclables sécurisés. Les conditions de circulation des automobiles et la bonne accessibilité du secteur aux riverains et vers les commerces ont également été appuyés.

Boulevard de Colmar

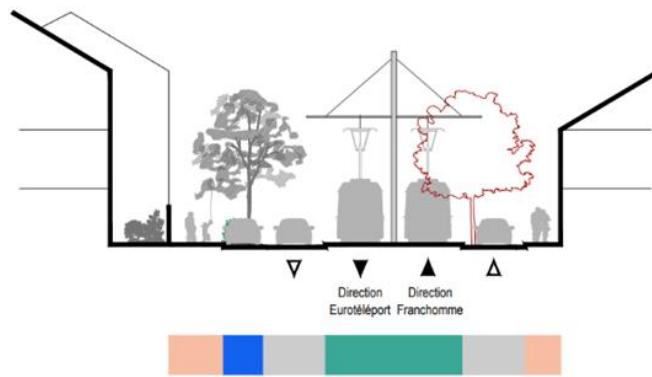
Plateforme tramway latéral Est, en site propre en direction du Terminus Franchomme et potentiellement en site mixte avec les bus en direction d'Eurotéléport avec voirie passée en sens unique / Stationnement latéral Ouest



Boulevard Beaurepaire

Plateforme tramway en site propre axial / Stationnement latéral Est

20.0



Rue Lannes/Place Carnot/Rue Soult

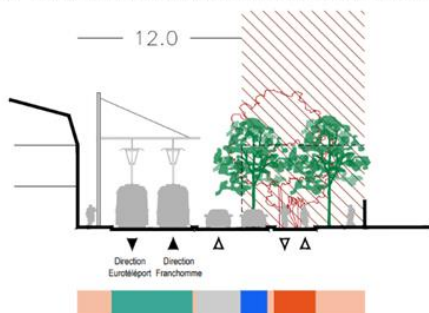
En atelier, le maintien des activités actuelles de la place Carnot a été appuyé par les participants, tout comme le souhait de sécuriser les circulations des cyclistes et des piétons dans le secteur. Un point de vigilance a aussi été indiqué concernant les activités illicites constatées sur la place et tout aménagement qui pourrait leur être bénéfique.

Place Carnot

*Plan de principe d'insertion du projet*

Rue Soult

Plateforme tramway en site propre en latéral Est / Voirie passée en sens unique / Piste cyclable bidirectionnelle Ouest / Stationnement latéral Ouest / Acquisition foncières côté Ouest avec impact bâti



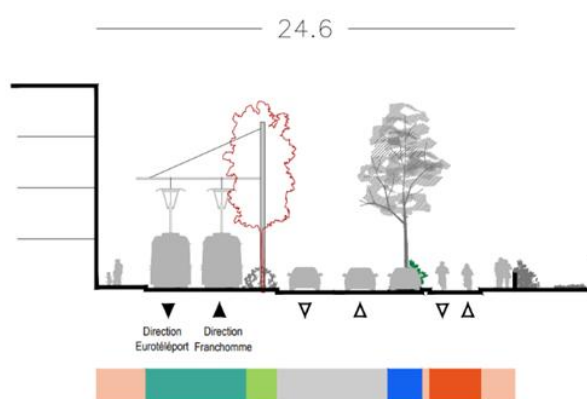
Plan de principe d'insertion du projet

Avenue de Verdun/Avenue Motte-Salengro/Rues Jules Michelet, Président Coty, et Claude Bernard

La volonté de conserver des places de stationnement a été exprimée en atelier concernant ce secteur. Les participants ont également appuyé un désir de végétalisation (nouvelle, en complément de l'existant). La place des cycles a également été mentionnée comme un point d'attention.

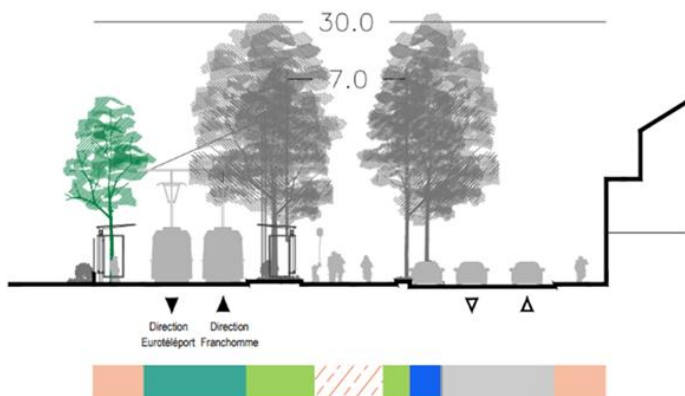
Avenue de Verdun

Plateforme tramway en site propre en latéral Est / Piste cyclable bidirectionnelle Ouest / Stationnement latéral Ouest



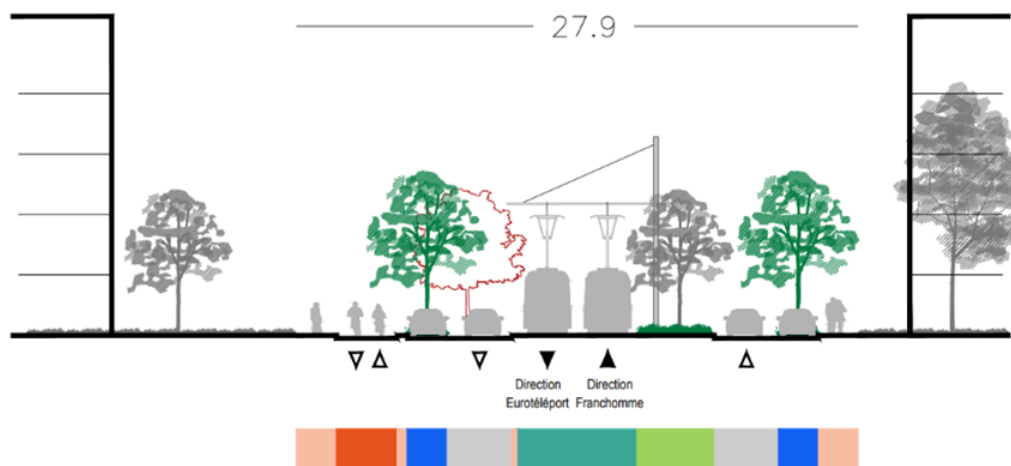
Avenue Roger Salengro et Alfred Motte

Plateforme tramway en site propre en latéral Sud / Voie verte piétons-cycles en axial / Stationnement latéral



Avenue du Président Coty

Plateforme tramway en site propre en axial / Piste cyclable bidirectionnelle Est / Stationnement bilatéral



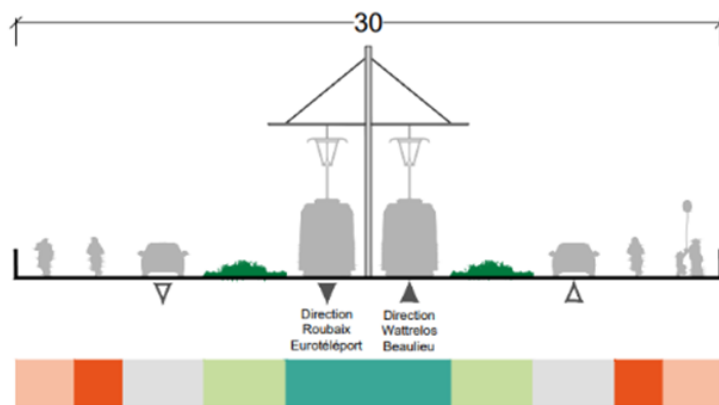
Pont Nyckes/rue d'Avelghem

Dans le secteur, les ateliers ont montré une volonté des participants de maintenir la fluidité de la circulation automobile sur les voies concernées, avec des points de vigilance sur le maintien du stationnement, un souhait de végétalisation et de séparation marquée entre les circulations motorisées et actives. Les participants souhaitent également conserver la contre-allée rue d'Avelghem, reliée à des stationnements.

Cette séparation est retenue dans l'aménagement présenté, tout comme le maintien de la contre-allée. Le tramway circulera en site propre latéral. Du foncier pourra être récupéré sur le site Westaflex, sans conséquence sur l'activité.

Pont Nyckès

Plateforme tramway en site propre axial / Pistes cyclables unidirectionnelles bilatérales



Rue d'Avelghem

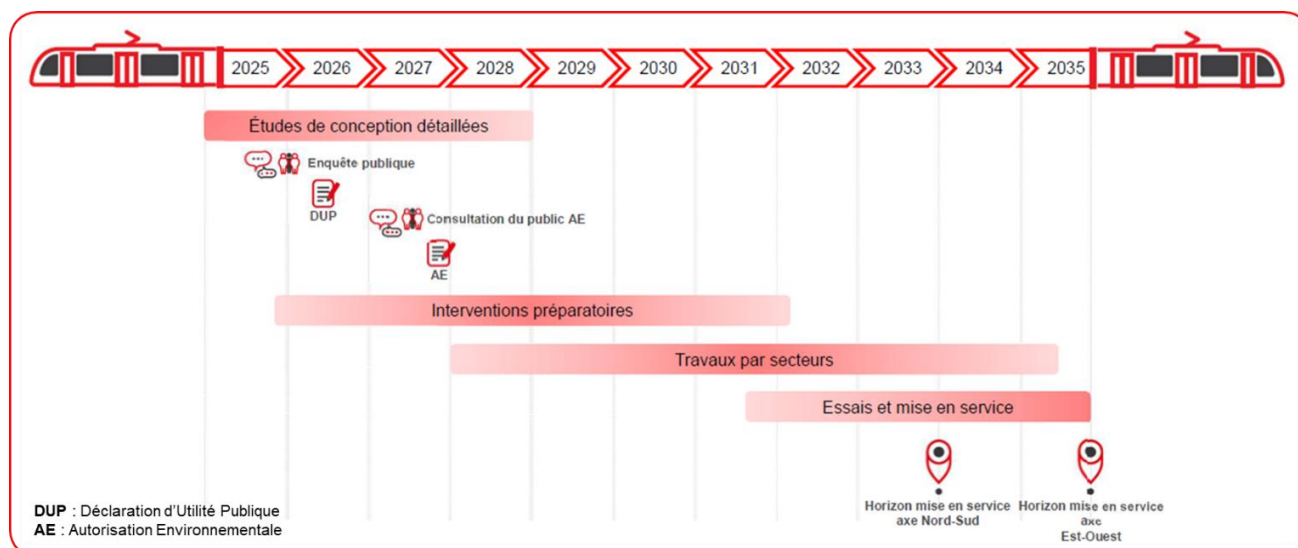
Plateforme tramway en site propre latéral / Piste cyclable bidirectionnelle



Les prochaines étapes du projet

Comme présenté précédemment, les études liées au projet se poursuivront jusqu'en 2028. Elles seront parfois réalisées dans le même temps qu'un premier cycle d'interventions préparatoires liées aux déplacements de réseaux, qui ne peuvent pas être maintenus sous la plateforme du tramway. Suivront ensuite les travaux par secteurs à partir de 2028.

Le prochain jalon du projet est l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Elle vise à déclarer d'intérêt général le projet d'infrastructure et permettre les premières acquisitions nécessaires à la réalisation du projet. En parallèle, les études de conception détaillée se poursuivent pour définir dans le détail l'insertion du tramway. Ces études permettront également de mesurer l'ensemble des impacts du projet sur l'environnement afin d'obtenir l'autorisation environnementale (AE) du projet et ainsi le début des travaux. En amont, seuls les travaux d'intervention préparatoire, comme le déplacement des réseaux, pourront s'engager. Le rendez-vous est ainsi donné à la fin de l'année pour l'enquête publique, qui permettra à tous de s'informer et donner son avis sur le projet.



Second temps d'échanges

Un second temps de question a été ouvert pour les participants. Voici les questionnements formulés à cette occasion ainsi que les réponses apportées par la MEL et la Ville de Roubaix :

« Dans le secteur de l'avenue de Verdun, à proximité du vélodrome, la voie est peu large. Comment le profil va s'organiser ici ? Qu'est-ce qui sera privilégié ? Le stationnement sera-t-il conservé ? »

La MEL confirme que la partie sud de l'avenue de Verdun est effectivement étroite. Sur cette partie précise, la voie de tramway sera partagée. Concernant le stationnement, l'impact précis doit être étudié. Les maisons étant en biais par rapport à la voie dans ce secteur, le stationnement en face des habitations pourra être conservé. En revanche, le demi-tour en quittant ces stationnements devra se faire aux carrefours.

« Avec ce projet, on dessert une zone qui a déjà beaucoup de transports, on atteint Neuville-en-Ferrain et c'est positif, mais qu'en est-il du reste de la vallée de la Lys ? »

La MEL indique que, si on amène le réseau de tramway dans un secteur, c'est pour qu'il puisse transporter un nombre d'usagers importants, comme c'est le cas des transports structurants. Dans le cas de la Vallée de la Lys, il n'y a pas assez d'usagers potentiels pour justifier de prolonger les lignes de tramway projetées. En revanche, les habitants de ces secteurs pourront être ramenés vers une station proche, grâce notamment à des modifications du réseau bus. Avec l'arrivée du tramway c'est tout un maillage de transports en commun qui est à repenser.

« Vous indiquez dans certains profils des passages en sens unique, comment cela s'organise à l'échelle d'un quartier ? Pour les parkings-relais projetés, pourquoi ne pas avoir mobilisé le parking silo avenue des Nations-Unies, qui pourrait être réhabilité ? »

La MEL indique que des ingénieurs spécialisés dans les circulations travaillent au sein de l'équipe sur des plans de circulation souhaitables pour chaque quartier concerné. Actuellement, certaines voies passées en sens unique subissent un trafic de transit, des automobilistes qui ne font que traverser les quartiers, sans s'y arrêter. Les sens de circulation privilégiés résorberont ce trafic en encourageant ces usagers à privilégier les grands axes, plus à même d'absorber une circulation importante. La priorité ici est de penser la circulation à l'échelle du quartier et d'offrir des circulations apaisées aux alentours du réseau de tramway.

La ville de Roubaix indique que le parking mentionné présente des coûts de réhabilitation trop élevés et sa position n'est pas idéale, car très avancée dans la ville, ce qui n'est pas une caractéristique de parking-relais.

« Quel sera l'impact du tramway sur son environnement proche ? Au niveau du bruit et des vibrations notamment ? Quel sera son impact positif sur la ville aussi ? »

La MEL précise que construire ce tramway à ce jour est une force. On a des retours d'expériences et des avancées techniques réalisées depuis le retour du tramway dans les années 80 en France. Avec des solutions de « dalles flottantes », qui isolent les vibrations et les concentrent dans un bloc béton sous la voie, on limite fortement les vibrations. Le matériel roulant est également beaucoup plus silencieux que les tramways historiques.

La ville de Roubaix complète en indiquant qu'à Valenciennes, Dijon... le tramway a changé la ville et limité les nuisances, car un tramway est préférable à un trafic automobile fort en termes de nuisances. Le projet et les modifications de l'espace public permettent aussi de valoriser tout un espace de façade à façade et apporter une plus-value.

« Vous parlez d'un tramway toutes les 6 à 7 minutes en heure de pointe, mais de quelles heures parle-t-on ? »

La MEL indique que l'heure de pointe commence à 7h et finit à 9h, elle reprend à 16h et se termine à 18h30. Les fréquences seront également augmentées par rapport au service actuel en dehors des heures de pointes. Le tramway existant verra aussi ses fréquences améliorées avec l'arrivée du projet.

« Avenue des Nations-Unies, les cheminements cyclables seront-ils circulables dans les deux sens de chaque côté de l'avenue ? Le passage le long de Leclerc, dans une contre-allée, pourrait-il être mobilisé pour faciliter les circulations des cycles dans le secteur ? »

La MEL indique privilégier une voie circulaire de chaque côté, dans un sens. Le passage mentionné a été questionné. Pour gagner de l'espace public ce serait effectivement tentant de le remobiliser. Cependant ce secteur est utile aux livraisons, au passage des poids lourds, et l'une des contributions de l'atelier était de ne pas trop contraindre cette activité. Les études continuent et vont développer ce point et l'évolution du secteur.

« Est-ce que le projet Extramobile va engendrer une hausse des impôts locaux ? »

La MEL précise que les impôts métropolitains sont collectifs, chacun paye pour l'ensemble des projets, peu importe sa ville. Les finances métropolitaines sont saines et préparées à cet investissement, qui a été anticipé.

« Est-ce que le nouveau tramway sera bien accessible aux PMR ? »

La MEL indique que cela fait entièrement partie du projet, avec un certain nombre de mesures : le tramway comprendra un plancher entièrement plat, et des espaces réduits entre tram et quais. Les quais en question feront trois mètres de large. Les rampes seront également dimensionnées pour y accéder aisément. Les espaces publics autour du tramway le seront aussi.

Retour en images

