

27 novembre 2024

Compte-rendu de l'atelier participatif relatif à l'insertion urbaine du futur tramway

Compte-rendu de l'atelier participatif du 27 novembre 2024 Espace Franchomme, Hem



2h de réunion

dont 45 minutes d'atelier et 15 minutes de restitution



60 participants

divisés en 9 tables d'atelier



6 secteurs étudiés

Boulevard Beaurepaire
Place Carnot

Avenues Salengro/Motte
& Rue Jules Michelet

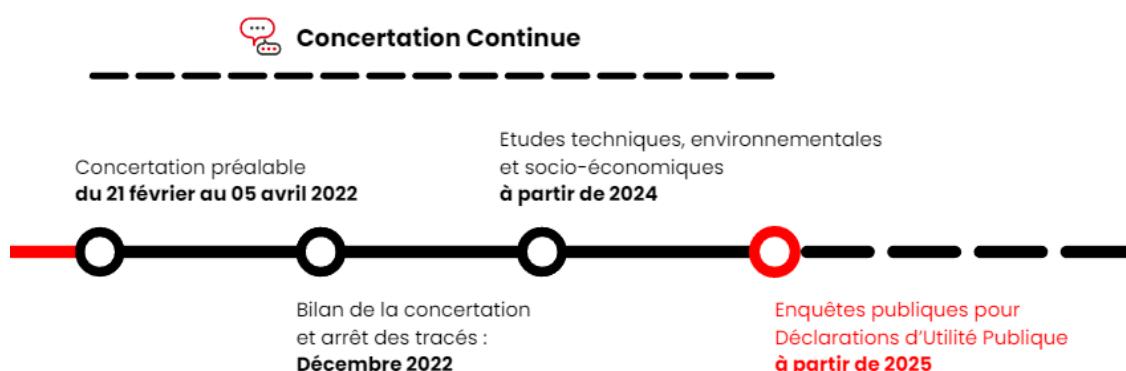
Rue des Trois Fermes/Schweitzer/Dunant
Rue Jules Guesde

Ce temps d'atelier s'est inscrit dans la démarche de concertation continue menée par la Métropole Européenne de Lille sur le futur réseau de tramway du pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing. Ce fut le troisième temps d'un ensemble de 4 ateliers de la première séquence touchant les différents secteurs des lignes projetées. Un dernier atelier relatif au pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing se tiendra à Wattrelos en 2025.

L'atelier comprenait un temps de présentation du projet et de son contexte, réalisé par Cédric Danos, Chef de projet au sein de la MEL, suivi d'un temps de travail collectif présenté par Simon Mazajczyk, de l'Agence Eker, qui accompagne la MEL dans sa démarche de concertation. Des kakémonos présentant le projet ainsi que des plaquettes d'information à emporter ont été mobilisés.

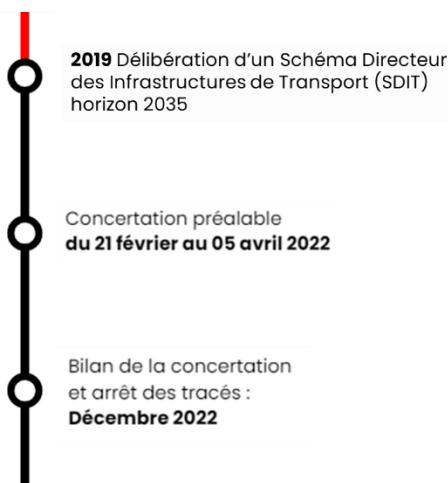
Un atelier qui s'inscrit dans un vaste processus de concertation

Après une précédente phase de concertation préalable, où le sujet du tracé du futur réseau a été discuté, cette nouvelle phase du projet met en avant l'organisation des rues dans lesquelles le tramway circulera. Cette étape vise à répondre aux questions des habitants vis-à-vis du projet, tout en leur permettant d'apporter leurs perceptions de chaque scénario imaginé sur des secteurs précis, que ce soit les avantages de chaque profil imaginé comme leurs faiblesses.



Cette nouvelle phase de concertation est suivie par M. Christophe Bacholle, garant auprès de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), qui observe la bonne transparence de la démarche menée par la MEL et rédige un bilan annuel sur la concertation continue.

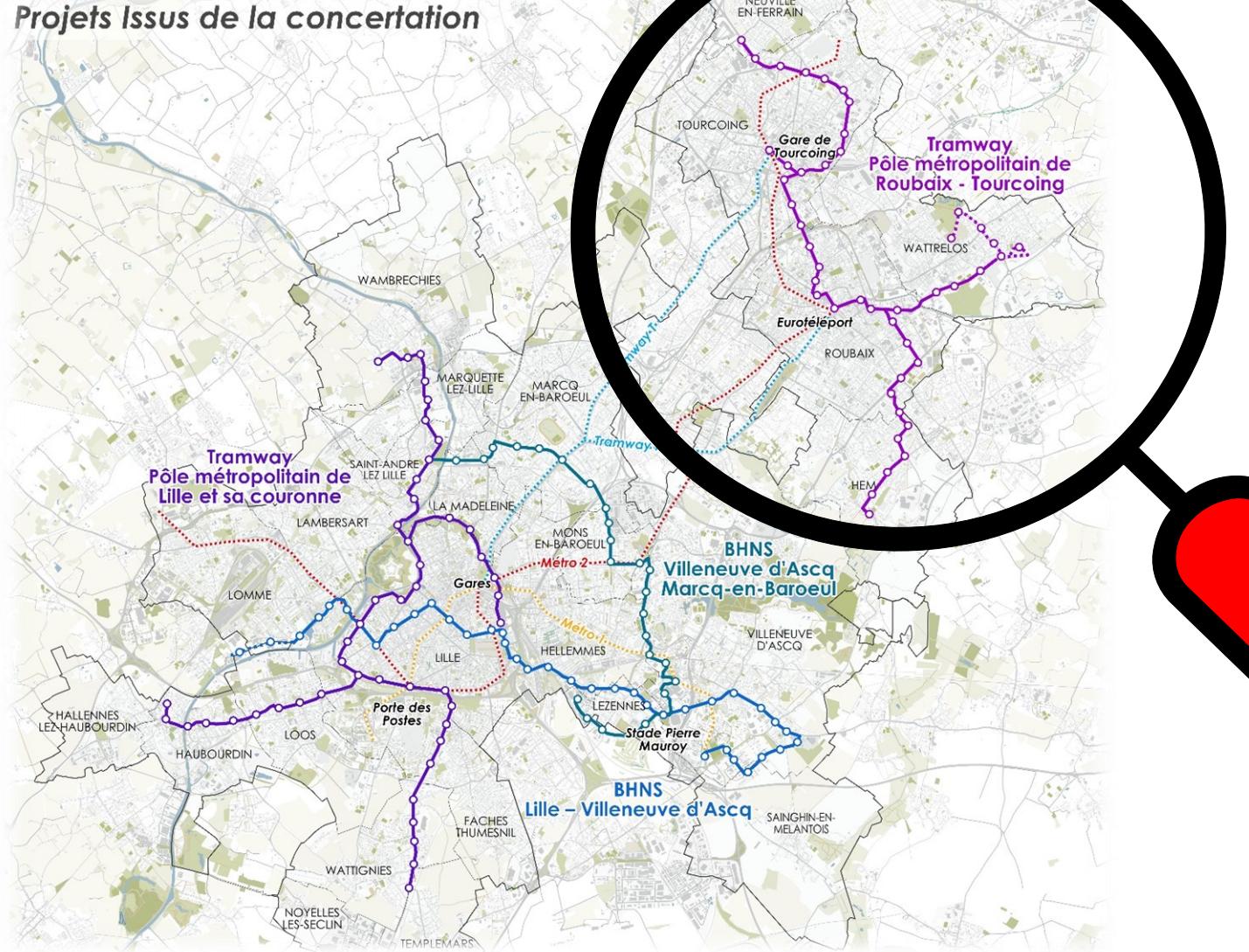
Le projet en question

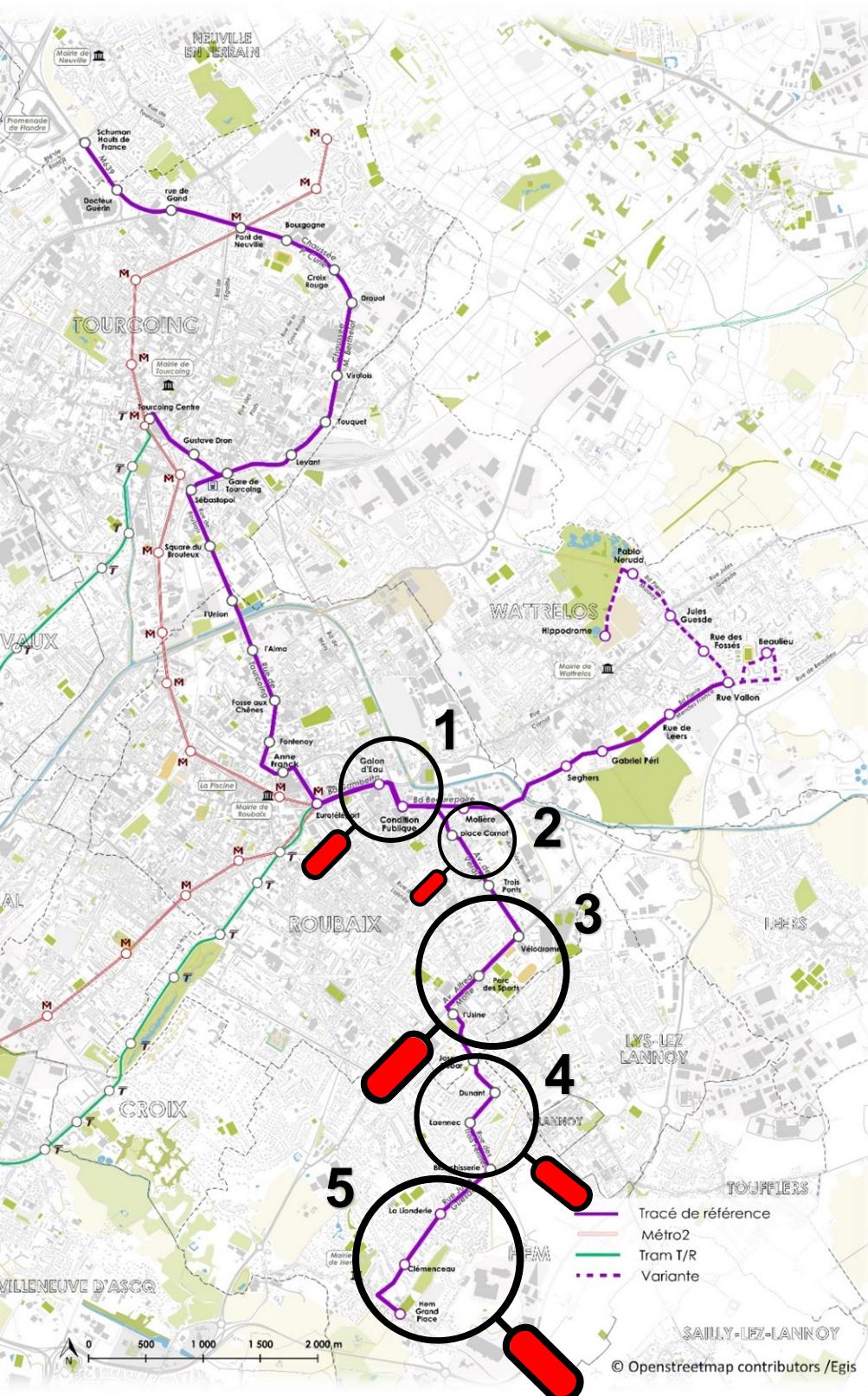


Le projet de tramway du pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing s'inscrit dans le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT), voté par la MEL en 2019. Il prévoit le développement de 27 liaisons, dont fait partie le futur tramway du pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing, mais comprenant également un autre réseau de tramway pour le secteur de Lille et sa couronne, et deux lignes de BHNS, de Saint-André-lez-Lille à Villeneuve-d'Ascq, et de Lille à Villeneuve-d'Ascq.

Ces projets toucheront le lieu de vie de plus de 490 000 habitants, et le lieu de travail de 340 000 personnes, ce qui représente près de 180 000 voyageurs potentiels chaque jour. Au-delà de son action en faveur de la mobilité des métropolitains, ce projet comprend des objectifs sociaux, environnementaux, et d'amélioration de la qualité des espaces publics urbains.

Projets Issus de la concertation





débattre et en lister les forces et les limites. La place Carnot a plutôt fait l'objet d'une observation de plan concernant l'organisation de la future station de tramway.

Le futur réseau de tramway de Roubaix-Tourcoing aura une longueur d'environ 20 km, étendus sur 5 communes : Neuville-en-Ferrain, Tourcoing, Roubaix, Hem et Wattrelos. Cela représente une desserte de :

- 126 000 habitants
- 48 000 emplois
- 35 000 scolaires

Les études de conception continueront jusqu'en 2027, en parallèle des premiers travaux préparatoires qui anticipent l'arrivée du tramway. Les premiers travaux de secteurs suivront ces derniers, avant essais et mises en service progressives, prévues entre 2031 et 2035.

Lors de l'atelier du 27 novembre, les profils et aménagements de 5 secteurs ont été étudiés par les participants et participantes :

1. Boulevard Beaurepaire
2. Place Carnot
3. Avenues Salengro/Motte & Rue Jules Michelet
4. Rue des Trois Fermes/Schweitzer/Dunant
5. Rue Jules Guesde

Le temps de travail collectif

Avant l'atelier les participants ont été questionnés sur les secteurs qui les intéressaient le plus dans le cadre du projet. Grâce à cette information ils ont été répartis par table de travail, chacune reliée à un secteur précis.

Plusieurs profils de voie intégrant le tramway et aménagements possibles ont été présentés pour chaque secteur en plénière, avant que les groupes ne puissent en

Temps de questions précédant le temps de travail

Les participants ont souhaité réagir à la présentation réalisée et poser quelques questions avant de commencer le temps de travail sur table. Les questions posées à cette occasion et les réponses formulées par les techniciens de la métropole sont recensées ci-après :

« **Vous parlez de différents types d'acquisitions foncières liées au projet, bâties ou non-bâties, comment vont-elles s'organiser ?** »

- Ce sont les scénarios d'aménagement retenus qui vont déterminer les besoins liés à la maîtrise foncière des secteurs où le tramway circulera. Les acquisitions pourront se réaliser sur une partie seulement d'une propriété, et ne pas impacter de surface bâtie, mais cela sera déterminé plus précisément dans les mois à venir. Une fois les scénarios d'aménagement choisis, des accords à l'amiable avec les propriétaires concernés seront privilégiés.

« **L'arrivée du tramway aura-t-elle un impact sur les lignes de bus existantes ?** »

- Oui, car une partie importante du tracé du futur tramway est emprunté aujourd'hui par des lignes du réseau bus. Ces dernières seront restructurées pour répondre aux besoins des usagers et ne pas doubler un service réalisé plus efficacement par le tramway. Des connections avec les stations de tramway seront à rechercher.

« **Comment s'organise la cohabitation sur une même voie entre tramway et automobiles ?** »

- Cette cohabitation est possible mais doit s'accompagner d'une réduction du trafic pour éviter les encombrements qui réduiraient l'efficacité du tramway. Elle doit également être approuvée par l'Etat, qui contrôle l'organisation des circulations de tramway via le STRMTG (Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés), principalement sous l'angle de la sécurité.

« **L'accès au tramway et ses stations sera-t-il adapté aux PMR ?** »

- Oui, le projet comprend un objectif d'accessibilité pour les PMR sur l'ensemble du futur réseau de tramway.

« **Le tramway est toujours imaginé avec deux voies, une pour chaque sens de circulation, mais serait-il possible aujourd'hui de voir certains tronçons avec une voie de tramway unique avec des circulations alternées entre les deux sens ?** »

- Techniquement, cela est possible et a même été envisagé dans le cadre du projet, avant que cette hypothèse ne soit écartée. Une telle voie unique rend impossible un partage avec l'automobile, ce qui réduit les perspectives d'économie d'espace sur le profil. De plus, les deux voies distinctes sont plus lisibles pour les piétons, et améliore l'exploitation du tramway en évitant qu'une rame se retrouve bloquée en attente du passage d'une autre rame dans l'autre sens.

« **Le tracé a évolué depuis le début de la concertation et se poursuit dorénavant jusqu'au centre-ville de Hem, pourquoi ne pas s'être arrêté à Blanchisserie comme cela a été imaginé initialement ?** »

- C'est une des conclusions de la précédentes phase de concertation, qui a constaté qu'une population importante était présente au-delà de Blanchisserie, et plébiscité un tracé prolongé. Cela permet également de desservir le centre-ville de Hem, qui est une destination recherchée par les usagers.

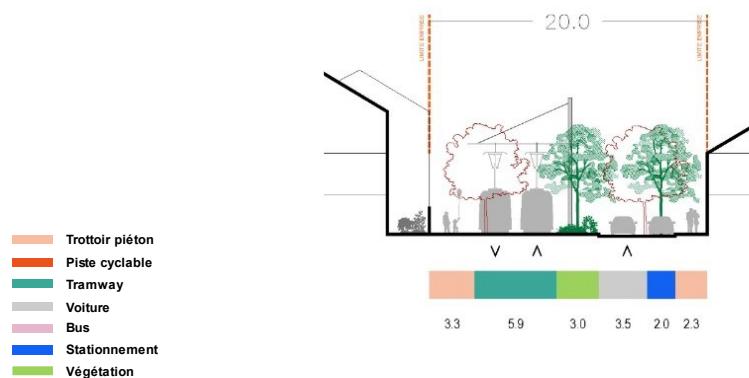
« **Certains secteurs voient, en fonction des scénarios présentés, leur offre de stationnement fortement diminuer voire être supprimée ? Qu'est-il prévu pour compenser cette perte ?** »

- Des solutions se dessineront avec l'avancée des études. Par ailleurs, après une analyse des besoins en stationnement à travers la réalisation d'enquêtes, le projet comprendra éventuellement la création de nouvelles zones de stationnement riverain à proximité. Des zones de stationnement relais sont également imaginées pour permettre la multimodalité avec le tramway.

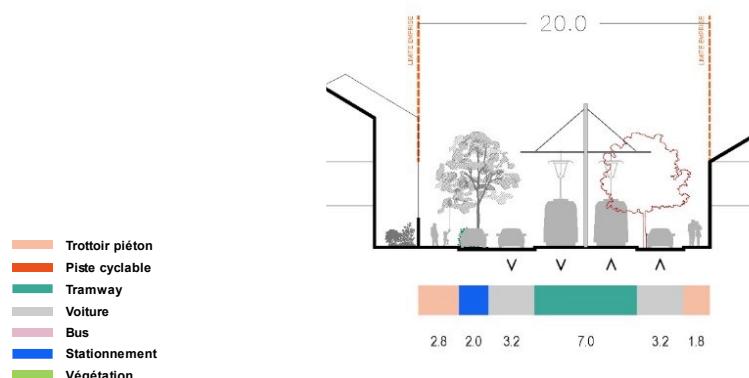
Restitution des échanges

Boulevard Beaurepaire

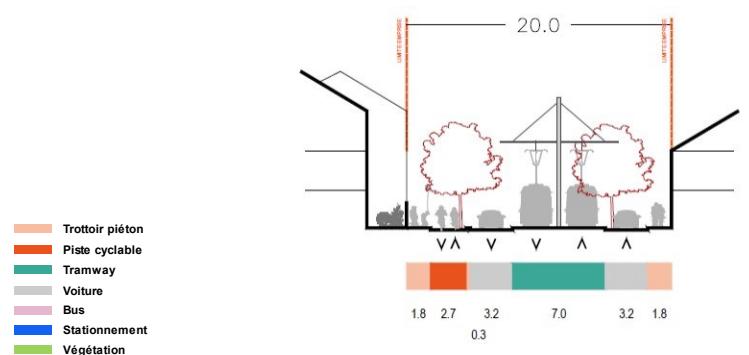
Scénario n°1



Scénario n°2

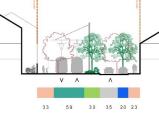
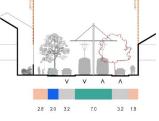
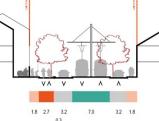


Scénario n°3



Boulevard Beaurepaire

Les participants indiquent

	Avantages ✓	Limites ✗
Scénario 1 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Conserve deux rangées de végétation ■ Moins de circulation et donc moins de nuisances sonores ■ Bonne desserte du quartier ■ trottoirs élargis 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nouvelles plantations, ce qui est moins intéressant que des plantations plus anciennes ■ Problèmes d'accès aux commerces côté nord (garages automobiles) ■ Pas d'aménagement cyclable ■ Réduction du stationnement ■ Réduction à une voie de circulation
Scénario 2 	<ul style="list-style-type: none"> ■ On conserve une rangée d'arbres adultes ■ Bonne desserte du quartier ■ Trottoirs élargis, mais moins que dans le premier scénario ■ Maintien de deux files de circulation 	<ul style="list-style-type: none"> ■ On supprime une rangée d'arbres ■ Pas d'aménagement cyclable ■ Réduction du stationnement ■ Possibilité de supprimer une voie de circulation au sud pour créer une voie cyclable ? ■ Possibilité d'intégrer un autre type de végétation ?
Scénario 3 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bonne desserte du quartier ■ Intégration d'une voie cyclable ■ Maintien de deux voies de circulation 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Suppression totale de la végétation ■ Scénario le plus bruyant, avec les deux voies de circulation maintenues ■ Scénario avec les plus petits trottoirs ■ Suppression totale du stationnement ■ Possibilité de supprimer une voie de circulation pour intégrer des plantations ? ■ Scénario rejeté par le groupe de participants

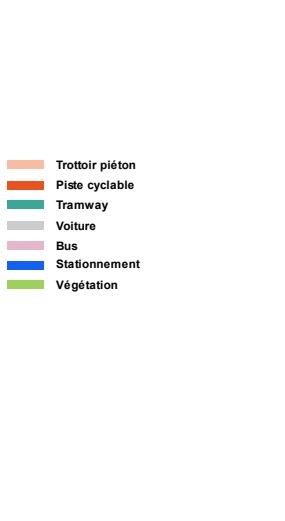
- Aa : Ce qui a été retracé sur le support de l'atelier par le groupe
- Aa : Ce qui a été mis en avant lors de la restitution par le rapporteur
- Aa : Ce qui a été ajouté par un.e participant.e d'une autre table lors de la restitution

Remarques complémentaires :

- Les futures nuisances liées à la circulation du tram ont fait l'objet de questionnements.
→ Les techniciens de la MEL ont indiqué au cours de la réunion qu'il ne fallait pas prendre en référence les nuisances sonores du tramway connu à Lille-Roubaix-Tourcoing. Ce dernier est plus ancien et plus rapide que celui projeté. Les tramway plus récents sont bien plus silencieux. Il est ajouté que le tramway, durant les heures de pointe, fera l'objet d'un passage dans un secteur toutes les 6 minutes environ.
- Les participants se sont interrogés sur les liaisons cyclables prévues pour desservir la Condition publique.
- Une remarque écrite a été formulée sur les conséquences de l'arrivée du tramway sur la circulation dans les rues environnantes, avec la réduction du nombre de voies sur le boulevard Beaurepaire.
- Un questionnement complémentaire a été rédigé sur la future localisation des poches de stationnement à créer dans le secteur.

Place Carnot

Scénario n°1



Scénario n°2



Scénario n°3



Place Carnot

Les participants indiquent

	Avantages ✓	Limites ✗
Scénario 1  <small>Legend: Tramway piéton piéton cyclable vélo stationnement</small>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Piétonnisation de la rue actuelle ■ Schéma favorable au maintien des activités de la place actuelle (marché) ■ Plus de sécurité ■ On maintient les habitudes liées aux arrêts de bus ■ Réaménagement d'espaces subissant des activités illicites (trafics) ■ Création d'une voie cyclable suivant le tracé du tramway ■ Désengorgement de la place 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sécurité entre la voie cyclable et la future station ■ Suppression d'un sens de circulation
Scénario 2  <small>Legend: Tramway piéton piéton cyclable vélo stationnement</small>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Plan plus lisible pour les automobilistes ■ Plus de stationnement 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Moins d'espace libre ■ Aménagement et plantations favorables aux petits trafics ■ Sentiment d'insécurité sur la place ■ Manque de visibilité pour les piétons vis-à-vis des différentes voies de circulation ■ Conflits de circulation entre vélos et tramway
Scénario 3  <small>Legend: Tramway piéton piéton cyclable vélo stationnement</small>		<ul style="list-style-type: none"> ■ Traversées dangereuses de la voie de tramway par les cyclistes ■ Trop d'espace pour les automobilistes, au détriment de la sécurité des autres déplacements

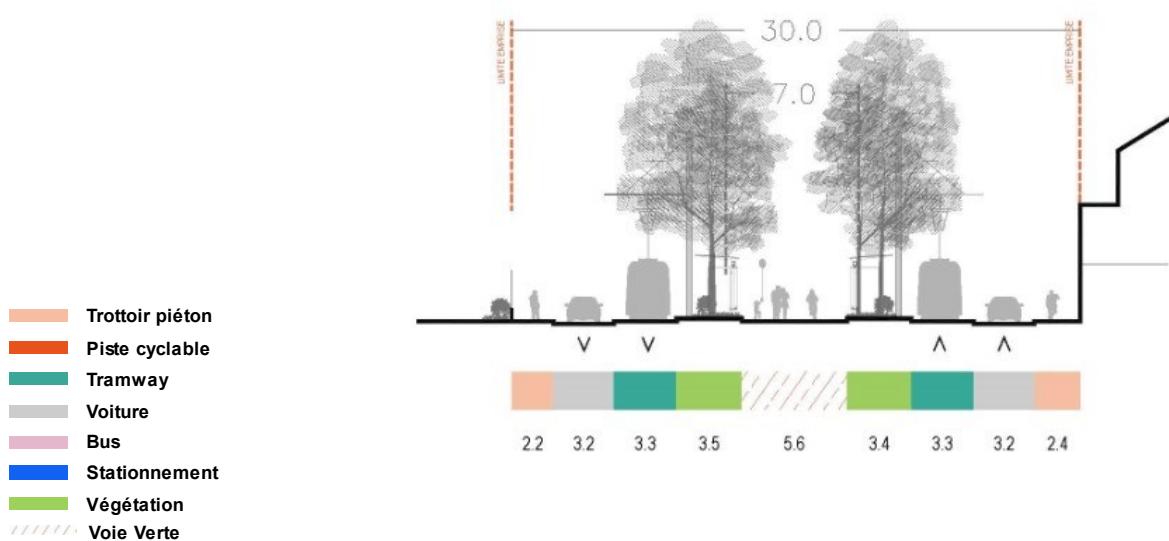
- Aa : Ce qui a été retranscrit sur le support de l'atelier par le groupe
- Aa : Ce qui a été mis en avant lors de la restitution par le rapporteur
- Aa : Ce qui a été ajouté par un.e participant.e d'une autre table lors de la restitution

Remarques complémentaires :

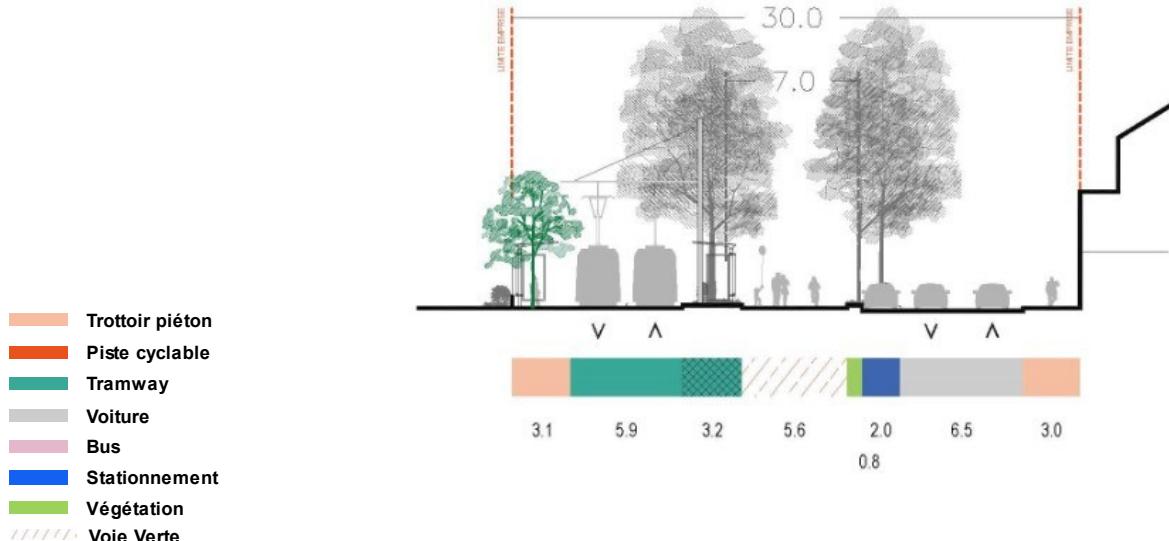
- Le groupe a suggéré des aménagements complémentaires pour la place : plantation d'arbres de haute tige pour bénéficier de vues dégagées, éclairage des cheminements piétons, création d'un espace ludique pour la pratique du vélo chez les plus jeunes, sécurisation des voies de tramway vis-à-vis des cheminements piétons lors du marché... Il a également été souligné que la place devait conserver sa surface dégagée actuelle pour garder son marché et les événements du quartier.
- L'espace vert en triangle a suscité des doutes chez les participants, qui y voient un foyer potentiel pour des activités indésirables déjà constatées sur la place.
- Il a été suggéré un mélange des scénarios 1 et 2. La voie cyclable du premier scénario a obtenu la préférence des participants, comme le positionnement de la station du deuxième scénario. L'espace vert en triangle n'est pas jugé utile.

Avenues Motte/Salengro

Scénario n°1

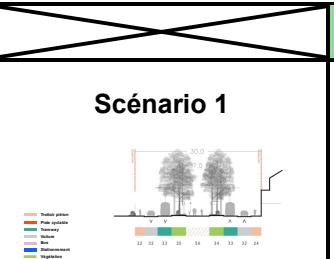
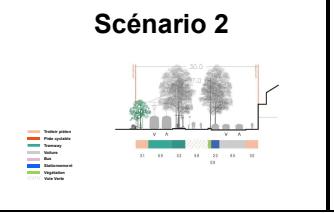


Scénario n°2



Avenues Motte/Salengro

Les participants indiquent

	Avantages ✓	Limites ✗
Scénario 1 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Equilibre du profil et des voies de tramway 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Pas de piste dédiée uniquement aux cyclistes, la voie verte cyclable au centre du profil étant partagée avec les piétons. ■ Absence de stationnement pour les riverains
Scénario 2 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Beaucoup d'espace pour les piétons avec les trottoirs et la voie verte ■ Stationnement intégré au profil ■ Végétation supplémentaire ■ Scénario privilégié par le groupe 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Pas de piste dédiée uniquement aux cyclistes.

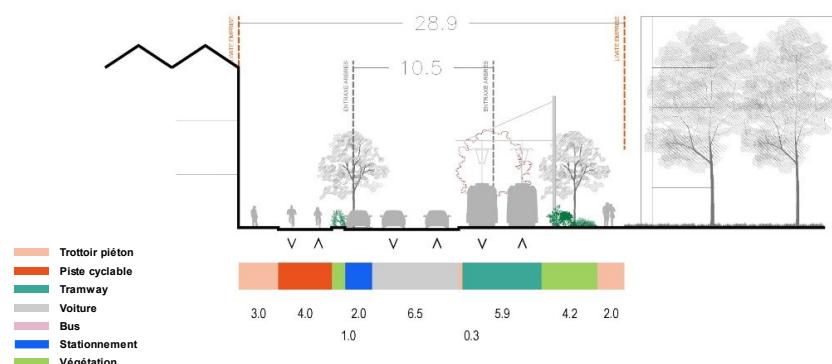
- Aa : Ce qui a été retranscrit sur le support de l'atelier par le groupe
- Aa : Ce qui a été mis en avant lors de la restitution par le rapporteur
- Aa : Ce qui a été ajouté par un.e participant.e d'une autre table lors de la restitution

Remarques complémentaires :

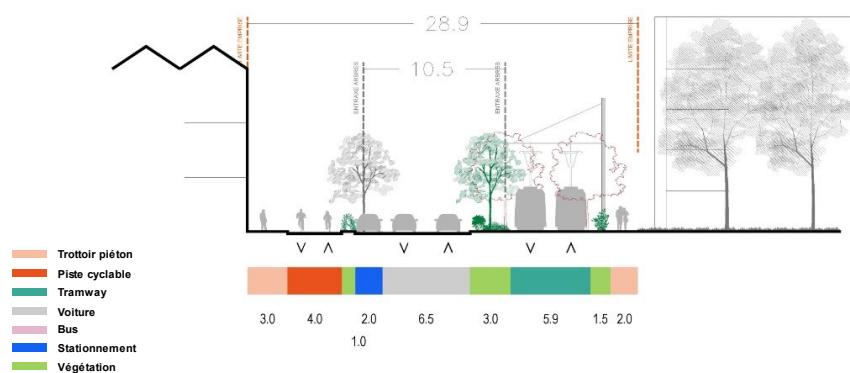
- Le groupe s'est interrogé sur la possibilité de prolonger la voie verte cyclable sur le reste de l'avenue Motte, afin de maintenir la fluidité du trafic et la perspective.

Rue Jules Michelet

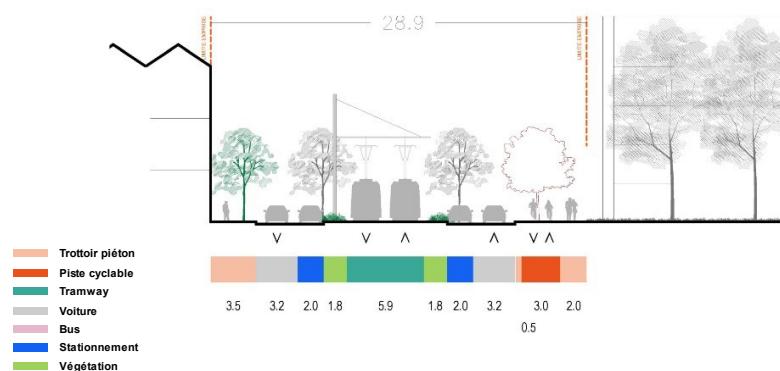
Scénario n°1



Scénario n°1b

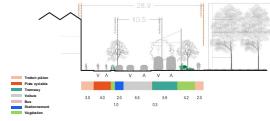
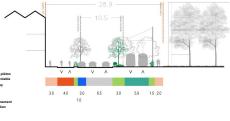
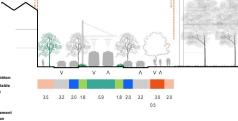


Scénario n°2



Rue Jules Michelet

Les participants indiquent

	Avantages ✓	Limites ✗
Scénario 1 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Voie cyclable plus large 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Pertes en végétation ■ Pertes en stationnement
Scénario 1b 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Voie cyclable plus large 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Pertes en stationnement
Scénario 2 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Plus de végétation ■ Stationnement conséquent ■ Scénario privilégié par le groupe 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Voie cyclable moins large

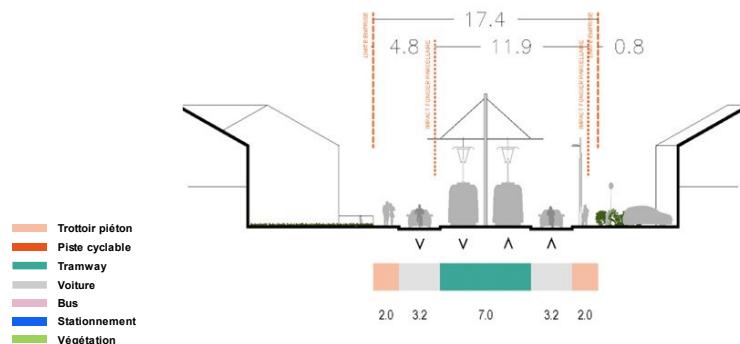
- Aa : Ce qui a été retranscrit sur le support de l'atelier par le groupe
- Aa : Ce qui a été mis en avant lors de la restitution par le rapporteur
- Aa : Ce qui a été ajouté par un.e participant.e d'une autre table lors de la restitution

Remarques complémentaires :

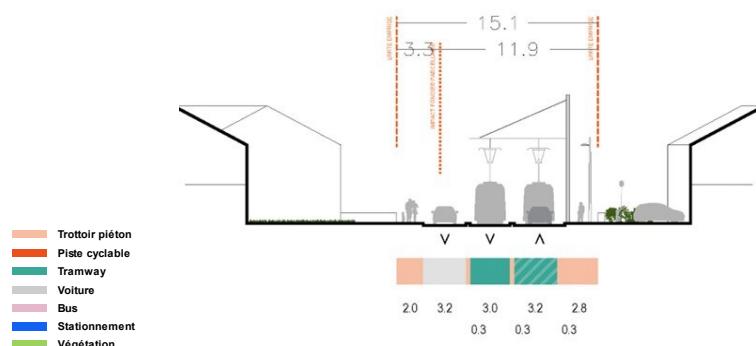
- Le groupe s'est demandé si une alimentation du tramway par le sol était possible au lieu des caténaires.
 - ➔ Dans l'objectif d'avoir un vaste réseau tramway interconnecté, la MEL a fait le choix de conserver le système d'alimentation par ligne aérienne de contact du tramway actuel (équivalent de la caténaire pour un tramway). Cette solution étant par ailleurs la plus écologique, la plus fiable et la moins chère.

Rue des Trois fermes

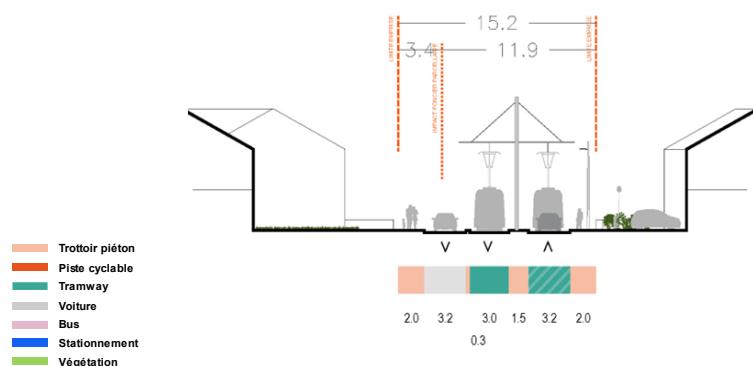
Scénario n°1



Scénario n°2

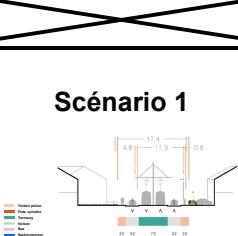
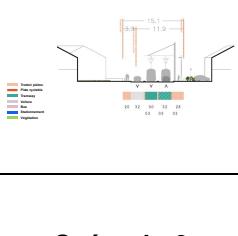
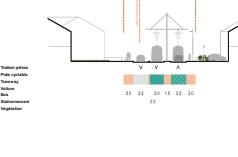


Scénario n°3



Rue des Trois fermes (2 groupes de travail)

Les participants indiquent

	Avantages ✓	Limites ✗
Scénario 1 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bonne circulation automobile de chaque côté de la voie ■ Desserte des riverains vers Lille/Villeneuve-d'Ascq améliorée ■ trottoirs un peu plus larges 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Acquisitions foncières trop importantes ■ Suppression des voies cyclables ■ Suppression du stationnement ■ Exclusion des PMR, personnes âgées
Scénario 2 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Desserte des riverains vers Lille/Villeneuve-d'Ascq améliorée ■ trottoir plus large du côté du pylône 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Poteaux soutenant les caténaires trop proches des habitations ■ Mauvaise fluidité de la ligne de tram en cas d'incident automobile sur la voie partagée ■ Suppression des voies cyclables ■ Risque de confusions sur les voies partagées ou non avec les voitures ■ Suppression du stationnement ■ Exclusion des PMR, personnes âgées
Scénario 3 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Desserte des riverains vers Lille/Villeneuve-d'Ascq améliorée ■ Meilleure esthétique des poteaux soutenant les caténaires en milieu de voie ■ Moins d'impact foncier 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mauvaise fluidité de la ligne de tram en cas d'incident automobile sur la voie partagée ■ Suppression des voies cyclables ■ Risque de confusions sur les voies partagées ou non avec les voitures ■ Suppression du stationnement ■ Exclusion des PMR, personnes âgées

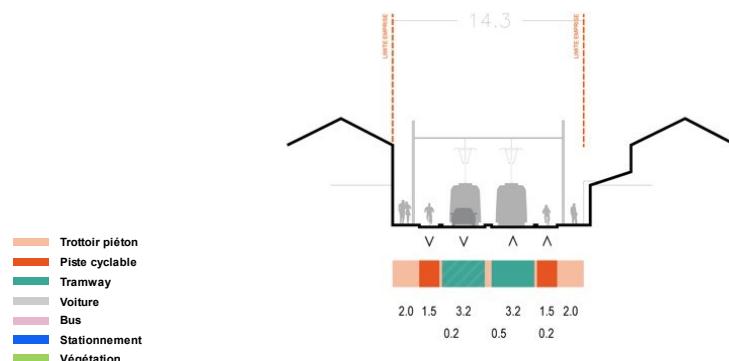
- Aa : Ce qui a été retranscrit sur le support de l'atelier par le groupe
- Aa : Ce qui a été mis en avant lors de la restitution par le rapporteur
- Aa : Ce qui a été ajouté par un.e participant.e d'une autre table lors de la restitution

Remarques complémentaires :

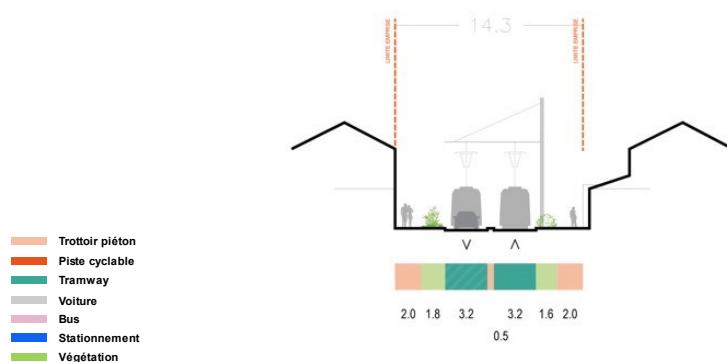
- Une des tables a souligné que les participants partageaient d'importantes critiques vis-à-vis du tracé retenu, qui emprunte des angles et des rues étroites. Le tracé aurait pu emprunter celui de l'ancienne voie ferrée, plus adapté.
- L'avenir de la ligne de bus 36, offrant un accès vers Croix, a été questionné. Est-il imaginé de la supprimer ? L'impact général sur le réseau de bus fait également l'objet de questions.
- Il a été remarqué que le tracé imaginé empruntait de nombreux angles. Les nuisances engendrées par les virages et la réduction de la vitesse du tramway en conséquence ont fait l'objet de demandes d'informations complémentaires.
- Des questions complémentaires ont également été formulées sur le plan de circulation à adopter conséquemment à l'arrivée du tramway. L'emplacement d'un éventuel parking de rabattement, en accord avec le PLU, est également mentionné.

Rue Jules Guesde

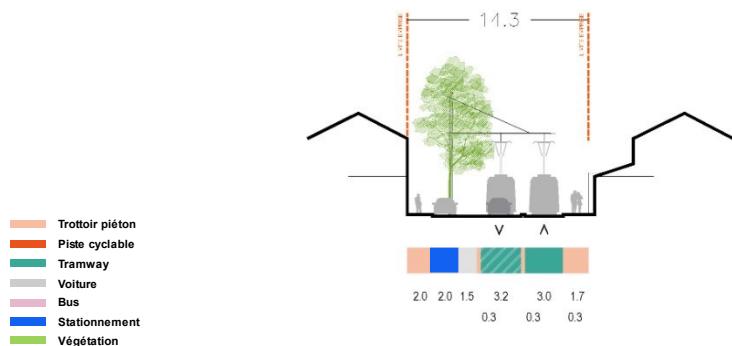
Scénario n°1



Scénario n°2

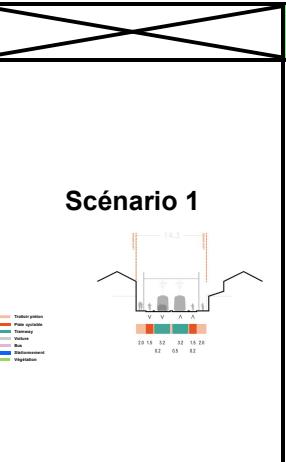
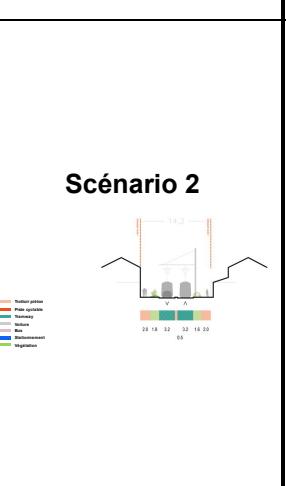
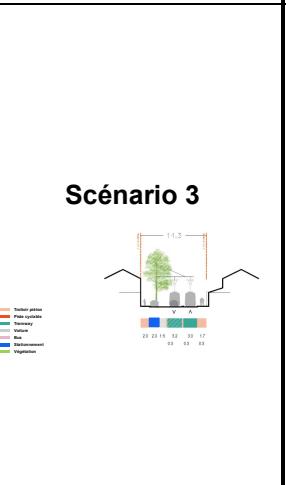


Scénario n°3



Rue Jules Guesde (4 groupes de travail)

Les participants indiquent

	Avantages ✓	Limites ✗
Scénario 1 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sorties de garages plus sécurisées que sur les autres profils ■ Bandes cyclables des deux côtés x3 ■ Sécurité des cyclistes, éloignés de la circulation ■ Confort de circulation pour les piétons et cyclistes ■ Baisse du trafic automobile et des nuisances liées ■ Bonne accessibilité au tramway ■ Tramway plus éloigné des habitations 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Portiques aériens inesthétiques et encombrants ■ Nuisances multiples (bruits et vibrations) x2 ■ Absence de végétation x3 ■ Absence de stationnement x4 ■ Trottoirs étroits ■ Accessibilité pour les véhicules de secours ■ Accessibilité pour la collecte des ordures ■ Encombrements des voies adjacentes ■ Manque de fluidité de la voie partagée x2 ■ Absence de mobilier urbain ■ Risque d'arrêts et de stationnement de voitures sur les bandes cyclables ■ Réduction à une voie de circulation pour les automobiles x2 ■ Tramway trop proche des habitations ■ Perspective de travaux longs ■ Mauvaise accessibilité pour les piétons/PMR
Scénario 2 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Plus de végétation ■ Bonne accessibilité au tramway ■ Circulation calme et sécurisée des piétons x2 ■ Circulation possible des cycles sur la plateforme du tramway ■ Tramway plus éloigné des habitations 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Portiques aériens inesthétiques ■ Nuisances multiples (bruits et vibrations) x2 ■ Absence de stationnement x4, donc manque de possibilités d'intermodalité ■ Trottoirs étroits x2 ■ Végétalisation superficielle ■ Accessibilité pour la collecte des ordures ■ Insertion difficile des voitures issues des garages sur la voie partagée ■ Menace de disparition du commerce de proximité ■ Absence de bande cyclable x3, et donc manque de sécurité et de possibilités d'intermodalité ■ Partage difficile de la voie entre le tramway et les automobiles x2 ■ Livraisons/dépôts de courses complexifiés ■ Perspective de travaux longs ■ Tramway trop proche des habitations ■ Mauvaise accessibilité pour les piétons ■ Baisse de la valeur des biens immobiliers
Scénario 3 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Maintien d'une partie du stationnement x3 ■ Ajout de plantations x2 ■ Présence d'un seul pylône pour les caténaires ■ Un trottoir bien apaisé pour les piétons, mitoyen de la voie de tramway en site propre x2 ■ Opportunité de création d'une bande cyclable sur les 1,5m laissés libres 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Portiques aériens inesthétiques ■ Nuisances multiples (bruits et vibrations) x2, surtout pour un côté de la rue par rapport à l'autre (iniquité) ■ Perte en luminosité due aux plantations ■ Menace potentielle sur le commerce de proximité x2 ■ Végétalisation superficielle ■ Accessibilité pour les véhicules de secours ■ Accessibilité pour la collecte des ordures x2 ■ Réduction à une voie de circulation pour les automobiles ■ Stationnement insuffisant ■ Traversée de la voie difficile pour les piétons ■ Partage difficile de la voie entre le tramway et les automobiles ■ Trottoirs étroits x2 ■ Absence de voie cyclable x2 ■ Danger potentiel pour les cyclistes empruntant la voie de tramway ■ Perspective de travaux longs ■ Tramway trop proche des habitations x2 ■ Mauvaise accessibilité pour les piétons

- Aa : Ce qui a été retranscrit sur le support de l'atelier par le groupe
- **Aa** : Ce qui a été mis en avant lors de la restitution par le rapporteur
- **Aa** : Ce qui a été ajouté par un.e participant.e d'une autre table lors de la restitution

Remarques complémentaires :

- Certains groupes de travail ne recensent aucun avantage pour les profils présentés, car ne souhaitant pas que le tramway emprunte la rue Jules Guesde. L'arrivée du tramway suscite des inquiétudes sur la perspective de travaux longs, la perte de stationnement projetée, et sur l'impact du projet sur les habitations et les commerces.
 - Le choix du tracé du tramway projeté suscite des regrets. L'absence de poursuite du tracé vers Villeneuve-d'Ascq et Lille revient régulièrement dans les échanges. Des connexions sont parfois imaginées vers la station de métro « Les près » à Villeneuve-d'Ascq, ou le tramway historique à Croix.
 - ➔ Le SDIT de la MEL, en complémentarité avec ses projets structurants, prévoit le renforcement des liaisons en bus entre les villes de Hem et Villeneuve-d'Ascq.
 - Un système de substitution au tramway est parfois imaginé, avec des navette électriques entre le terminus initialement projeté à Blanchisserie et le centre de Hem.
 - Une question est rédigée sur la possibilité de faire circuler le tramway sur une voie unique rue Jules Guesde, et non pas sur deux voies.
 - ➔ *Cette question a déjà été abordée plus tôt et la réponse de la MEL est indiquée en p°4.*
 - Un questionnement a été formulé sur le fonctionnement du terminus dans le centre de Hem, et l'espace qu'il va nécessiter.
 - ➔ La MEL indique que ce terminus ne va pas nécessiter un espace particulier pour aménager un demi-tour, car le tramway est muni d'une cabine conducteur sur chacune de ses extrémités, et celui-ci repart donc directement dans l'autre sens
 - Beaucoup de questions ont été formulées concernant l'organisation des livraisons des commerces, de la collecte des déchets, de la circulation des véhicules d'urgence ou encore de l'avenir des places de stationnement destinées aux PMR.
 - ➔ La MEL indique que l'arrivée du tramway constitue un grand projet qui comprend une réorganisation totale des services et circulations dans l'espace réaménagé. En ce sens, cela implique une réorganisation des collectes de déchets, à opérer en dehors des horaires de fonctionnement du tramway, tout comme les livraisons. Pour ces dernières, des places dédiées aux livraisons seront replacées dans les rues adjacentes, à proximité des commerces.
- Par ailleurs, la restitution des places PMR supprimées est une obligation réglementaire et sera réalisée. De nouveaux temps de dialogues pourront se tenir pour savoir où recréer ce stationnement spécifique.
- Finalement, l'accès à la rue aux véhicules d'urgence n'est pas une contrainte, la ligne de tramway pouvant être interrompue temporairement le temps nécessaire à une intervention.
- Des réactions et interrogations sont exprimées concernant les nuisances liées à la circulation du tramway.
 - ➔ La MEL rappelle que, en heure de pointe, un tramway circulera dans chaque sens toute les 6 minutes environ, à mettre en parallèle avec le trafic automobile connu par la rue Jules Guesde actuellement. Les nouveaux tramway sont, par ailleurs, bien plus silencieux que le tramway historique connu au sein de la métropole. Concernant les vibrations, ces dernières seront nettement réduites à proximité des façades par un système d'atténuation de dalle flottante, qui isole la voie tramway des façades en l'englobant (dessous et sur les côtés) dans un matériau souple.

- Une question est formulée sur la possibilité de partage des deux voies de tramway avec les voitures.
 - ➔ Cela est possible techniquement, mais multiplie les aléas à gérer et leurs conséquences sur la performance du tramway. Cette hypothèse manque donc d'avantages.

Retour en images

