

3 juillet 2025

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

Compte-rendu de l'atelier participatif du 3 juillet 2025

Restaurant scolaire de l'école Buffon, Roubaix



2h de réunion

dont 45 minutes d'atelier



20 participants

divisés en 3 tables d'atelier



1 secteur étudié

Place de la Fosse aux chênes

Ce temps d'atelier s'est inscrit dans la démarche de concertation continue menée par la Métropole Européenne de Lille sur le futur tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing. Il a été organisé en complément d'un précédent atelier réalisé à Roubaix le 14 novembre 2024. Cet atelier du 03/07/25 était spécifiquement dédié au secteur de la place de la Fosse-aux-Chênes, où deux scénarios d'aménagement ont été présentés aux participants.

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. Après avoir abordé la transformation de Roubaix liée au projet de tramway, il est revenu sur deux secteurs où l'insertion nécessite un travail approfondi : Eurotéléport et la place de la Fosse-aux-Chênes. Dans le second cas, il précise que l'atelier organisé a pour objectif de discuter des avantages et inconvénients de chaque scénario présenté, d'écouter les remarques de chacun, mais pas de choisir une des options présentées.

Le temps d'atelier a été précédé d'un temps de présentation du projet et de son contexte, réalisé par la MEL, suivi d'un temps de travail collectif, sur table, où les participants ont pu s'exprimer sur les scénarios présentés.

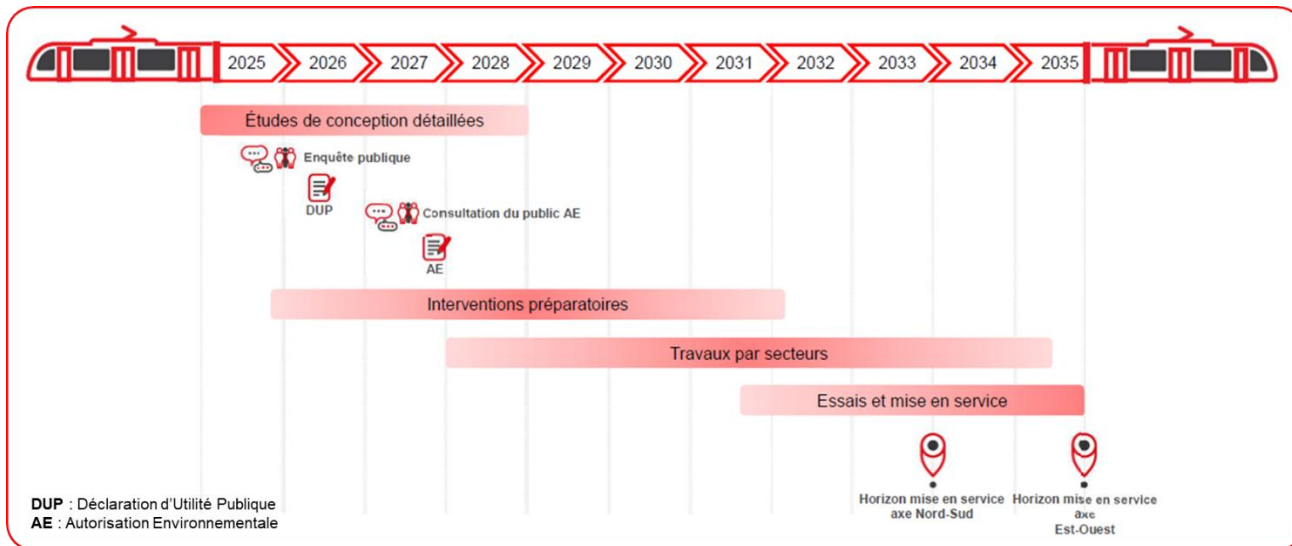
Introduction et présentation du projet

Dans un premier temps, la MEL est revenue sur les grands enjeux du projet de tramway.

Les transports en commun suscitent aujourd'hui un fort intérêt, mais pour être compétitifs ils doivent remplir une série d'objectifs, en matière de régularité de passage, de fiabilité, d'amplitude horaire, de fréquence de passage, de temps de parcours, et de confort pour les usagers.

La MEL indique également que pour que les transports en commun soient privilégiés par les usagers, ils doivent aussi présenter des destinations faisant l'objet d'un besoin, comme rejoindre son lieu de vie, de travail, ou d'études. La MEL explique que créer une nouvelle ligne de tramway implique en parallèle de repenser le maillage complet des transports en commun métropolitains. Cela se traduit par la mise en place de connexions efficaces avec les autres modes de déplacement, notamment aux points d'intersection avec le réseau TER, le métro, ou au sein de pôles d'échanges multimodaux facilitant ainsi la correspondance avec le tramway. La MEL a poursuivi sa présentation en indiquant que le projet de tramway comprenait d'autres enjeux, au-delà des questions de transports et de desserte. Sur le plan environnemental, il contribue à un rééquilibrage des modes de déplacement sur le territoire, avec des effets positifs sur la qualité de l'air, ce qui en fait également un enjeu majeur de santé publique. La MEL a complété son propos en indiquant que le projet comportait également des enjeux sociaux, en favorisant l'accès à de nouvelles zones d'habitat, d'emploi, de loisirs ou culturelles. Le projet intègre également des enjeux de qualité urbaine. En effet, l'arrivée du tramway s'accompagne d'un réaménagement de voirie de façade à façade, permettant ainsi de repenser en totalité le fonctionnement de chaque rue et de ses espaces publics, pour les adapter aux besoins de la ville de demain.

La MEL a ensuite détaillé le planning prévisionnel du projet, mentionnant les études en cours et la phase d'enquête publique prévue pour la fin d'année 2025. La MEL est également revenue sur les objectifs de mise en service liés au projet, celle de la nouvelle ligne Nord-Sud pour 2033, et du prolongement de la ligne R vers Wattrelos en 2035.



Premier temps d'échanges

Après ce temps d'introduction, un premier temps d'échanges a été ouvert pour permettre aux participants de poser leurs questions ou faire leurs remarques.

Un participant s'est interrogé sur les sources des données de déplacement présentées.

La MEL a indiqué que ces données proviennent d'enquêtes ménages-déplacements, et qu'elles seront entièrement disponibles dans le dossier d'enquête publique lié au projet, que chacun pourra consulter lors de l'enquête.

Un commerçant s'est interrogé sur les démolitions de bâti prévues place de la Fosse-aux-Chênes.

La MEL a précisé que le projet n'occasionnera pas nécessairement de démolitions place de la Fosse-aux-Chênes. Cela dépendra du scénario d'aménagement retenu, qui fait encore l'objet d'échanges

Un participant s'est interrogé sur le retard pris par la MEL en matière de nouveaux projets de transports en commun structurants.

La ville de Roubaix a précisé que les dernières avancées marquantes sont les dernières inaugurations de la ligne 2 du métro à la fin du XXème siècle, qui se sont suivies d'une période sans projet programmé. Cependant, la ville complète en indiquant que la réflexion liée aux nouveaux projets de tramway n'est pas nouvelle. Initiée en 2019, elle a suivi différentes étapes d'élaboration, d'études et de concertation pour arriver au projet tel qu'il est aujourd'hui, qui s'apprête à entrer en enquête publique.

Un commerçant du quartier a exprimé son opposition au projet, indiquant que le quartier bénéficie déjà de bonnes connexions avec le réseau routier. Il a complété en indiquant qu'en matière de transports en commun, un métro aurait été plus adapté qu'un tramway, occupant moins de surface au sol au sein des espaces publics.

La MEL a répondu en indiquant que le quartier a besoin de transports en commun, connaissant au quotidien une saturation du réseau bus. Un projet de tramway a ici ses qualités car il a une capacité d'emport plus importante. En revanche, le métro, bien que connaissant également une capacité d'emport élevée, répond à des besoins de mobilité différents de ceux constatés dans le quartier. Il permet des déplacements sur de plus longues distances là où les usagers du secteur restent principalement à proximité, à Roubaix ou dans les villes limitrophes.

Un participant a demandé à quel moment il sera possible de s'exprimer dans le cadre de l'enquête publique. Il a également demandé si une station souterraine est envisageable place de la Fosse-aux-Chênes, comme cela existe sur la ligne de tramway historique.

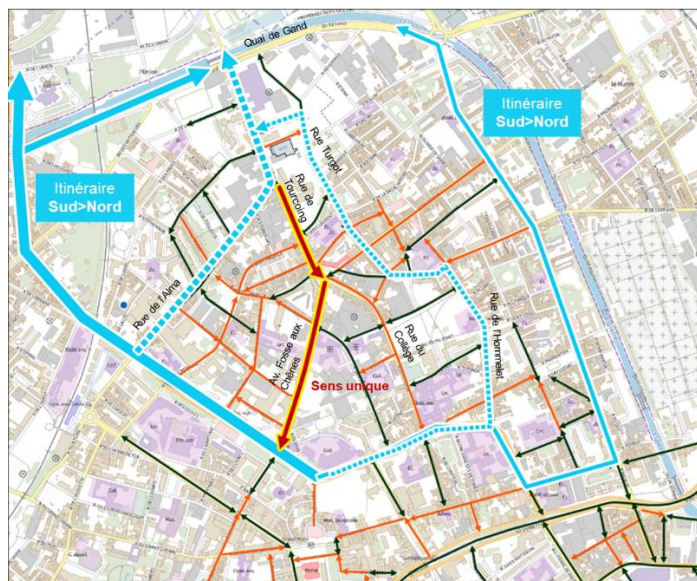
La MEL a précisé que la concertation continue est toujours en cours sur le projet et qu'il est actuellement possible de contribuer en ligne sur la plateforme de la participation de la métropole. L'enquête publique, elle, interviendra à la fin de l'année 2025, vers les mois de novembre-décembre. Dans ce cadre, les expressions des habitants sont recueillies au sein de registres, qui alimentera le rapport de la commission d'enquête.

La MEL a indiqué que ce type de station n'est pas courant en France, et globalement écarté aujourd'hui des projets d'aménagement récents. Cela a pour avantage de favoriser le trafic automobile, mais présente surtout des inconvénients. Durant la phase de travaux, réaliser une station souterraine mobilise encore plus d'espace que pour une station classique, car on réalise les travaux à ciel ouvert.

Présentation du secteur de la Fosse-aux-Chênes

Après ce premier temps d'échanges, la MEL a présenté le secteur de la place de la Fosse-aux-Chênes, un espace d'environ 1 100 m². Le tramway nécessitant une largeur d'environ 6,5 mètres pour sa plateforme, cela impose une réorganisation du secteur, d'autant plus que la rue de Tourcoing, située au nord de la place, est particulièrement étroite.

L'organisation des circulations liée à l'arrivée du tramway a été abordée. Un passage en sens unique de la rue de Tourcoing et de l'avenue de la Fosse-aux-Chênes a été expliqué, de la rue de l'Alma à l'avenue des Nations-Unies. Ce changement nécessite la mise en place d'un plan de circulation à l'échelle du quartier.



La présentation s'est poursuivie avec la présentation des différents scénarios d'aménagement qui ont été envisagés pour la place de la Fosse-aux-Chênes. Il a été précisé que certains de ces scénarios ont été écartés,

soit en raison d'impacts circulatoires trop importants (scénario 4), de contraintes trop fortes au niveau de la gestion des carrefours, ou de démolitions nécessaires non-recommandées notamment par les architectes des bâtiments de France (ABF) (scénario 2).



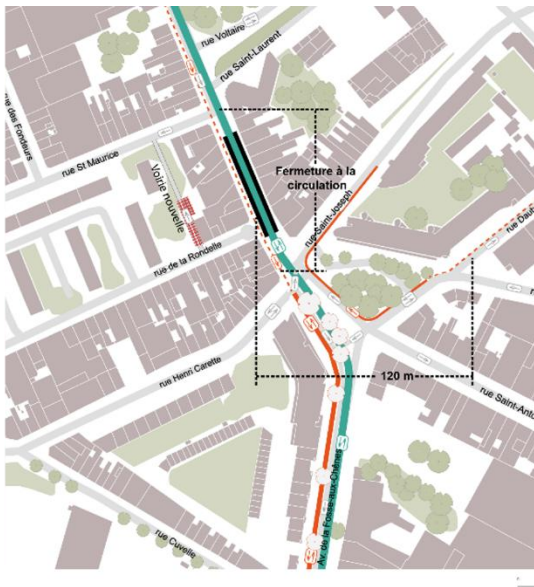
Scénario 1
Quai-trottoir,
1 sens voiture
Démolition ouest



Scénario 2
Quai-trottoir,
1 sens voiture
Démolition est



Scénario 3
**Banalisé tramway +
voiture**
Pas de démolition

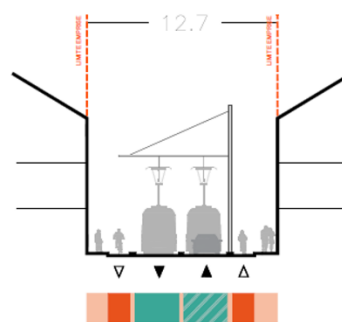


Scénario 4
**Fermeture de la
circulation sur la rue de
Tourcoing**
Pas de démolition

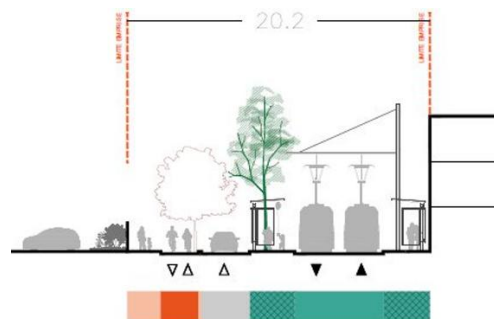
Deux scénarios ont donc été retenus pour être discutés en atelier avec les participants :

1. Un premier scénario, comprenant une implantation de station avenue de la Fosse-aux-Chênes, et privilégiant un aménagement au sein de l'environnement existant.
2. Un second scénario, comprenant une implantation de station rue de Tourcoing, qui nécessite des démolitions de bâtis mais permet de créer de nouveaux espaces publics qualitatifs.

Scénario n°1

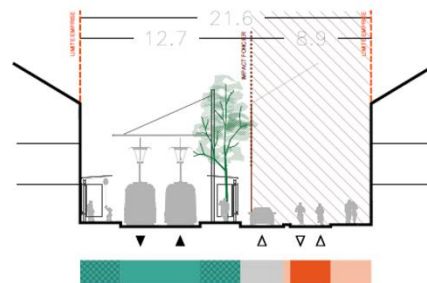


Coupe rue de Tourcoing



Coupe avenue de la Fosse
aux Chênes

Scénario n°2



Coupe rue de Tourcoing



Coupe avenue de la Fosse
aux Chênes

Deuxième temps d'échanges

Après la présentation des scénarios d'aménagement considérés par la MEL, les participants ont de nouveau posé leurs questions et apporté leurs remarques :

Un participant s'est étonné que les deux scénarios présentés aient le même tracé, et a demandé si le tracé de la ligne était considéré comme définitif.

La MEL a répondu que le tracé relatif au projet a été discuté lors d'une précédente phase de concertation en 2022, qui a livré ses conclusions et l'a validé.

Un participant a souhaité savoir quelle serait la durée des travaux liés au tramway dans le quartier.



La MEL a indiqué que les travaux liés au tramway vont durer environ 3 ans dans le secteur. Les travaux commencent par des travaux préparatoires, au niveau des réseaux notamment, puis sont suivis de travaux liés aux infrastructures du tramway. Pendant ce temps la circulation et les accès seront maintenus.

Le temps de travail collectif

L'atelier participatif s'est ensuite déroulé sur trois tables différentes. Chaque table a travaillé sur le scénario 1 et le scénario 2, en listant les avantages et les limites de chaque proposition d'aménagement.

Place de la Fosse aux chênes

Les participants indiquent

	Avantages ✓	Limites *
Scénario 1 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Confort d'usage pour les clients des commerces ■ Bonne performance du tramway ■ Réduit la place de la voiture et diminue les nuisances qu'elle génère ■ Absence de démolition ■ Occasion de repenser les usages place de la Fosse-aux-Chênes avec la diminution du trafic ■ Plus de sécurité pour les cyclistes 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Aménagement pas sécurisant pour les piétons ■ Livraisons impossibles à assurer (x2) ■ Menace sur l'activité commerciale ■ Diminution de la largeur des trottoirs, défavorable aux PMR ■ Circulation des cyclistes contrainte place de la Fosse-aux-Chênes ■ Perte de confort pour les automobilistes ■ Reports de trafic dans le quartier, notamment boulevard de Metz
Scénario 2 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Végétalisation du quartier ■ Meilleure performance pour les transports en commun ■ Apport de calme et de nouveaux/beaux espaces publics (x2) ■ Aménagement plus adapté aux PMR ■ Plus de sécurité pour les cyclistes (x2) ■ Plus de sécurité pour les piétons ■ Quartier plus aéré avec la libération de l'espace ■ Espace public sécurisant les sorties de la mosquée à proximité à pied ■ Augmentation de la valeur des maisons dans les rues adjacentes ■ Possibilité d'envisager de nouvelles cellules commerciales dans les emprises libérées 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Pas de stationnement pour la clientèle des commerces ■ Risque de stationnement sur les trottoirs ■ Difficultés de relogement pour les locataires déplacés ■ Menace sur l'activité commerciale (x2) ■ Plan d'aménagement gênant pour les automobilistes ■ Démolitions (x2) ■ Livraisons rendues plus difficiles, certains commerces doivent se faire livrer à proximité immédiate (pharmacie, boucherie)

- 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 question a été posée sur la durée des travaux prévus, jugée très longue.

La MEL a répondu que le chantier est étendu, et comprend des travaux préparatoires, puis d'infrastructures. Le fait de conserver une voie de circulation à la fois et donc de diviser le chantier le rallonge également.

- Une question a été posée sur l'éventuelle construction d'un parking-relai.

La MEL a confirmé étudier les possibilités d'implantations d'aires-relais, Cela est plutôt étudié dans le secteur de la rue de l'Alma.

- Une question a été posée sur les vibrations générées par le tramway.

La MEL a indiqué que le tramway moderne conçu aujourd'hui comprend de nouvelles techniques pour limiter les vibrations, dont l'efficacité a été démontrée. Aujourd'hui on conçoit la voirie avec un système de dalle flottante, qui isole les vibrations exercées par les tramways et les réduit donc considérablement à proximité des habitations.

- Un participant s'est interrogé sur l'organisation des croisements/intersections place de la Fosse-aux-Chênes.

La MEL a indiqué que les études doivent continuer pour éclaircir ce point, Cela doit notamment intégrer la circulation des bus, des vélos, des voitures, tout en conservant l'efficacité du carrefour. La maîtrise d'œuvre du projet travaille sur le sujet.

- Un participant a indiqué qu'il était actuellement complexe de se garer les jours de forte affluence à la mosquée.

La MEL a indiqué que les places actuelles rue de Tourcoing et avenue de la Fosse-aux-Chênes ne répondaient pas aux besoins de stationnement liés à cette affluence, L'arrivée du tramway permettra aux personnes qui s'y rendent d'utiliser un autre moyen de transports, ce qui va contribuer à améliorer la situation.

- Une participante a souligné la difficulté que va représenter le relogement des locataires des bâtis détruits.

La MEL a mis en avant le fait que la loi protège déjà les locataires concernés par ces procédures.

- Une participante a demandé si des solutions de reconstitutions de places de livraisons étaient envisagées, notamment pour la boucherie, pharmacie, avec des besoins de places à proximité immédiate.

La MEL a indiqué que certains secteurs ne pouvaient pas en accueillir, comme la rue de Tourcoing, mais que des places dédiées aux livraisons pouvaient être envisagées là où l'on dispose de plus d'espace disponible, place de la Fosse-aux-Chênes par exemple, ou dans les rues perpendiculaires.

Les conclusions

Christophe Bacholle, garant de la concertation auprès de la CNDP (Commission Nationale du Débat Public), est intervenu en fin de réunion pour se présenter et mentionner le bilan annuel de la concertation qu'il doit produire. Il rappelle que son rôle est neutre vis-à-vis du fond du projet, et que sa mission est de s'assurer que les moyens mis en œuvre par la MEL ont permis de s'informer et s'exprimer sur le projet. Il a souligné le dynamisme des échanges du jour, ainsi que leur intérêt dans la poursuite de la concertation, en encourageant les participants à continuer à apporter leurs contributions sur le projet en ligne, sur la plateforme de la participation de la MEL.

Alexandre Garcin a ensuite conclu en remerciant tous les participants pour leurs contributions. Il est ensuite revenu sur un questionnement exprimé en cours de réunion, sur la nécessité de faire circuler un tramway au sein de la Fosse-aux-Chênes. Il a souhaité rappeler que le quartier était actuellement mal desservi en transports en commun, et qu'introduire un tramway ici contribuera à améliorer la mobilité et le quotidien des habitants. Il a indiqué avoir conscience que le secteur présente des problématiques d'aménagement spécifiques, qui imposent de poursuivre la réflexion engagée avec la métropole. Il a finalement donné rendez-vous aux participants à la rentrée pour présenter les avancées de ces réflexions.

Retour en images

