

20 novembre 2024

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

Compte-rendu de l'atelier participatif du 20 novembre 2024

L'avant-poste, Roubaix



2h de réunion

dont 45 minutes d'atelier et 15 minutes de restitution



25 participants

divisés en 4 tables d'atelier



4 secteurs étudiés

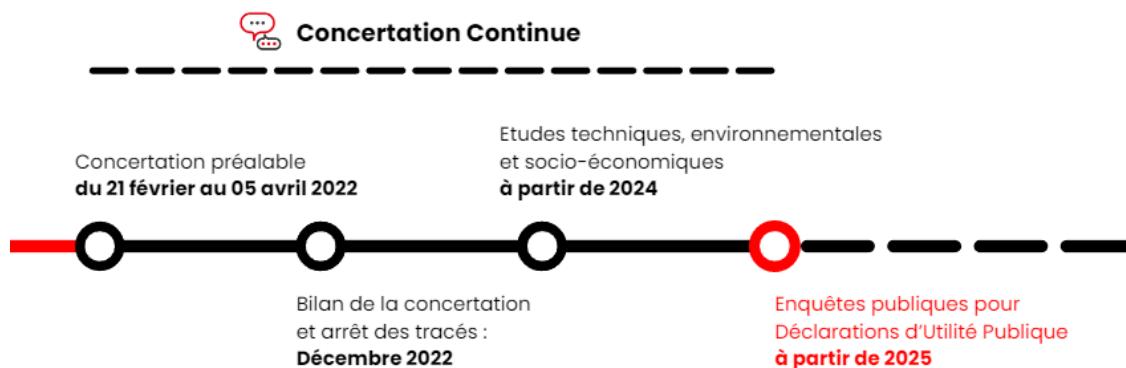
Rue de Tourcoing
Place de la Fosse aux chênes
Avenue des Nations Unies
Eurotéléport

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 deuxième 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.

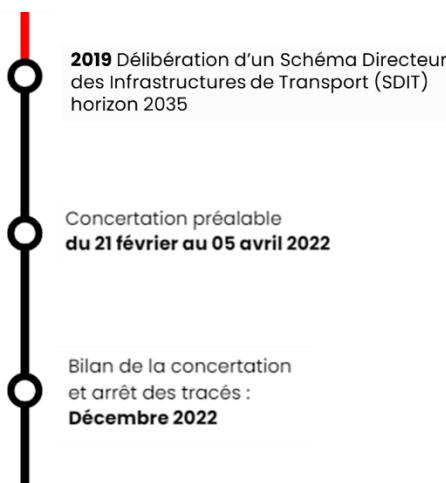
Un atelier qui s'inscrit dans un vaste processus de concertation

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.

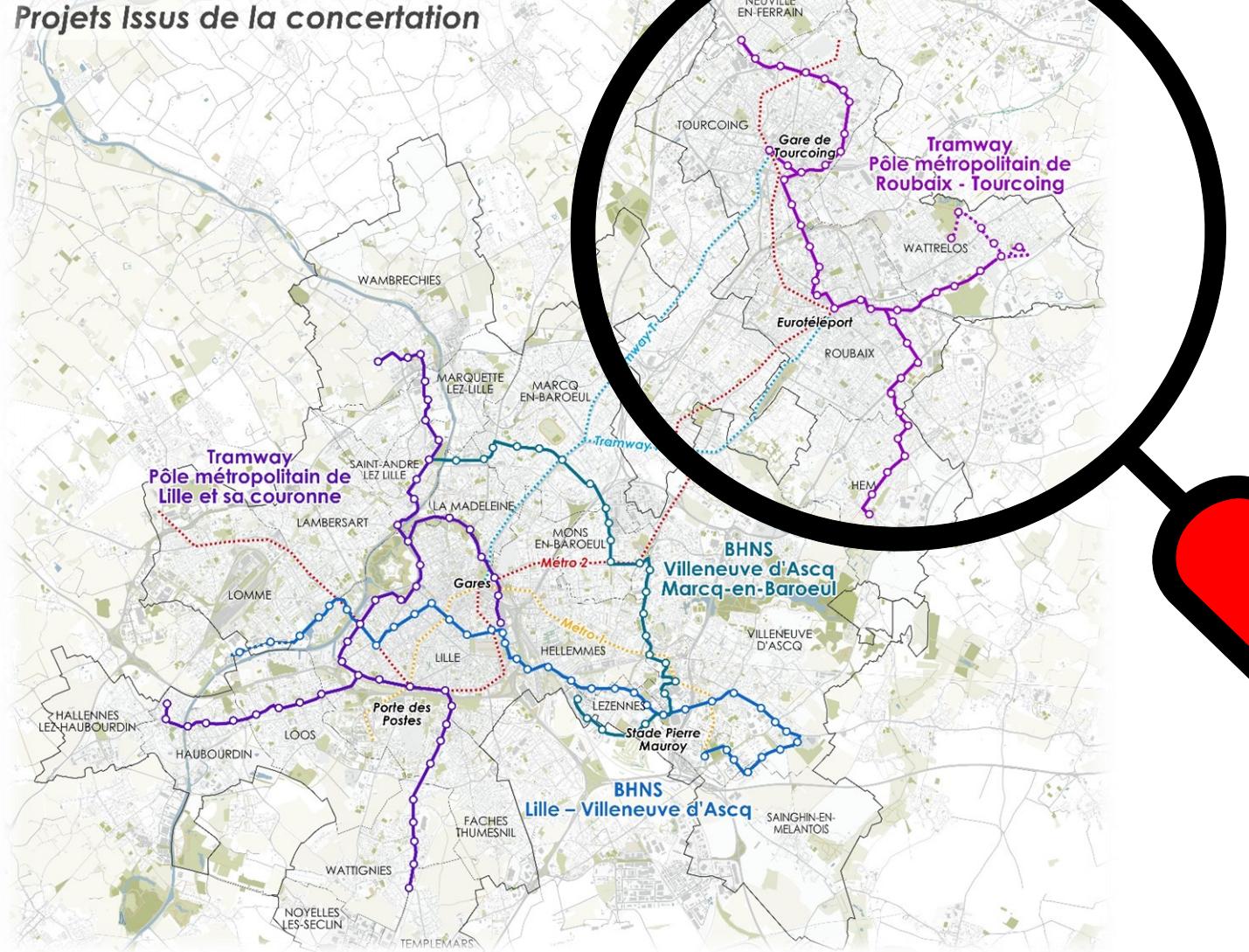
Le projet en question

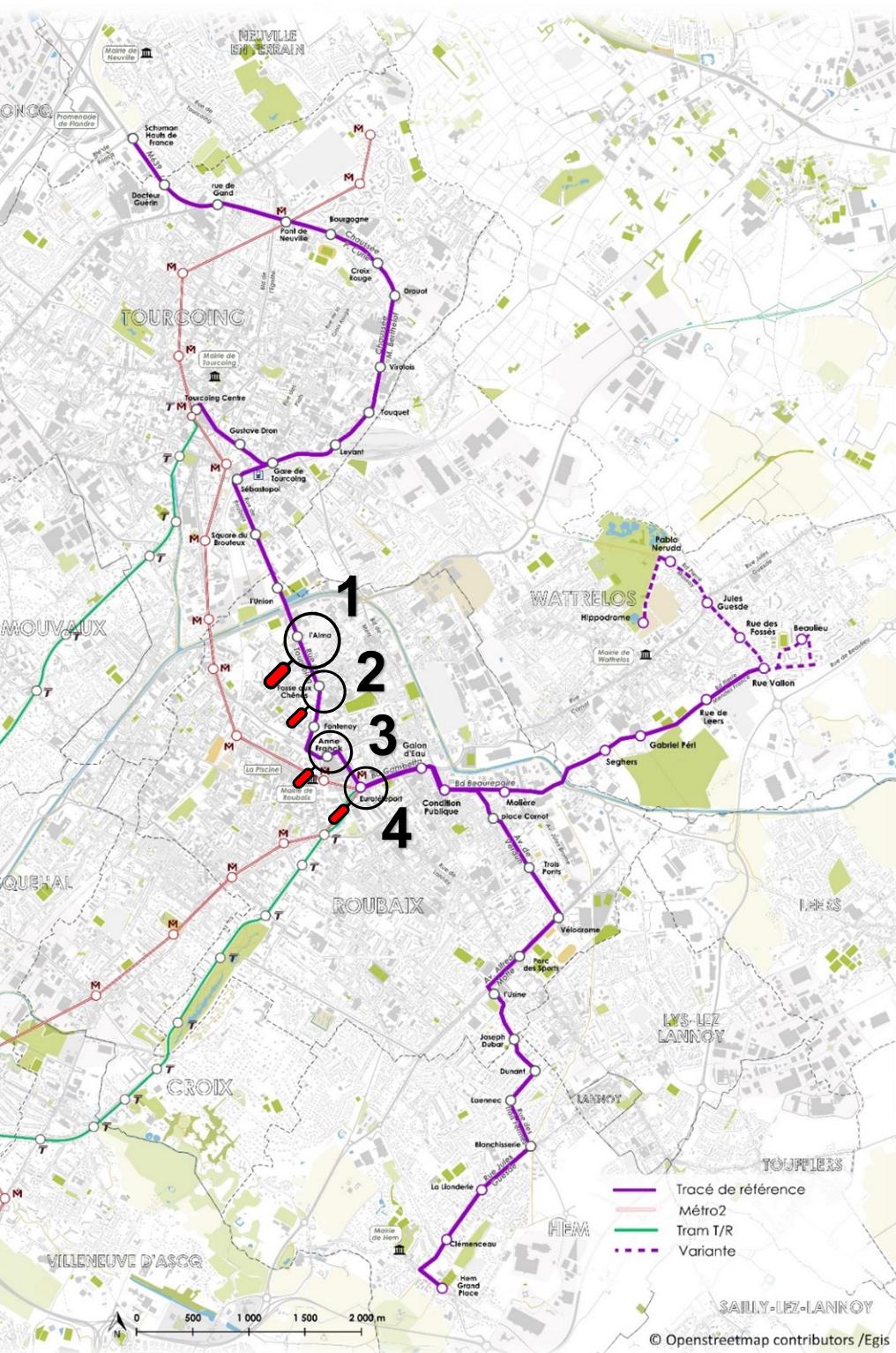


Le projet de tramway du pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing s'inscrit dans le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT), voté par la MEL en 2019. Il prévoit le développement de 27 liaisons, dont fait partie le futur tramway du pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing, mais comprenant également 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





étaient présentés pour chaque secteur en plénière, avant que les groupes puissent en débattre et en lister les forces et les limites. Eurotéléport 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

Sa conception continuera de s'opérer jusqu'en 2027, avant que de premiers travaux préparatoires n'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 20 novembre, les profils et aménagements de 4 secteurs ont été étudiés par les participants et participantes :

1. La rue de Tourcoing
2. La place de la Fosse aux chênes
3. L'avenue des Nations Unies
4. Eurotéléport

Le temps de travail collectif

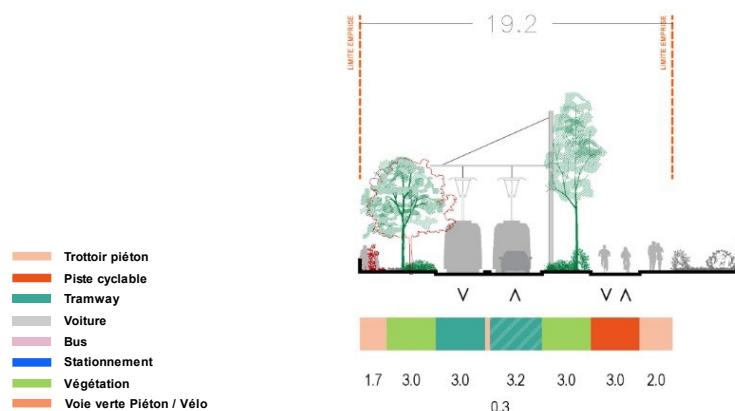
Lors de l'inscription aux ateliers, les habitants ont pu désigner les secteurs sur lesquels ils souhaitaient travailler. Ils ont ainsi pu être répartis aux tables de travail, dédiées chacune à un secteur.

Plusieurs profils de voie intégrant le tramway et aménagements possibles ont

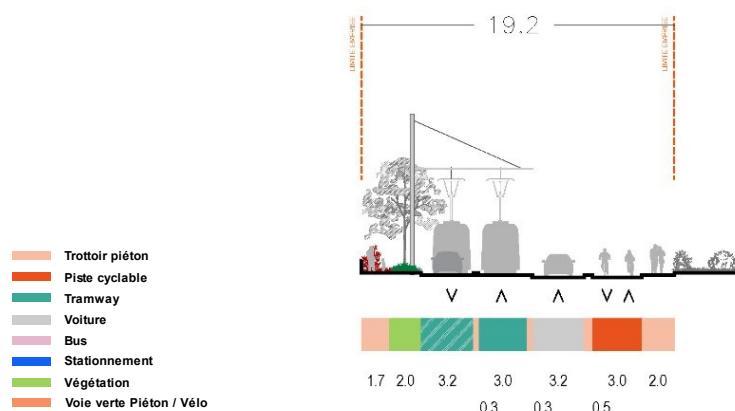
Restitution des échanges

Rue de Tourcoing

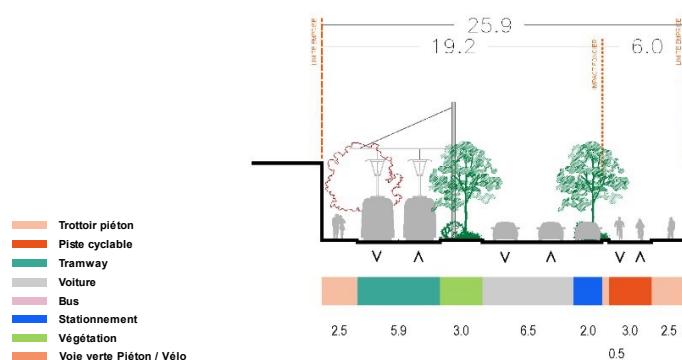
Scénario n°1



Scénario n°2

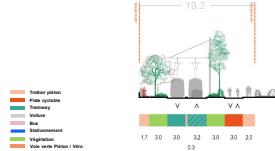
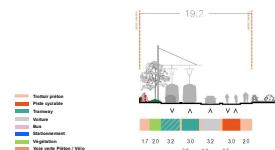
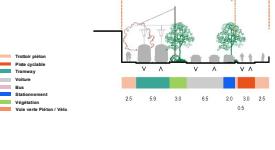
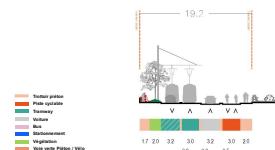
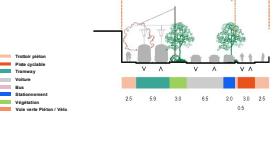
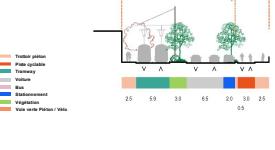


Scénario n°3



Rue de Tourcoing

Les participants indiquent

	Avantages ✓	Limites ✗
Scénario 1   	<ul style="list-style-type: none"> ■ Conservation des arbres ■ Intégration de nouveaux arbres ■ Absence de démolitions ■ Confort d'usage pour les utilisateurs des transports en commun ■ Circulation des cyclistes sur leur propre voie, ce qui est plus sécurisé ■ Un débat a eu lieu à la table, sur des considérations différentes en termes de priorités : faut-il privilégier les plantations en conséquence si elles impactent les mobilités piétonnes et cyclables ? 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Circulation de voitures sur une voie de tramway, ce qui peut créer des gênes ■ Trottoir côté Ouest trop étroit pour un déplacement confortable des PMR ■ Les traversées piétonnes de façade-à-façade sont à sécuriser ■ Doute sur les capacités de la voie future à absorber un trafic automobile important
Scénario 2  	<ul style="list-style-type: none"> ■ Absence de démolitions 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Profil trop minéral, on loupe une opportunité de végétaliser davantage la rue ■ Trottoir côté Ouest trop étroit pour un déplacement confortable des PMR ■ Vigilance sur la bonne accessibilité aux entrées/sorties des entreprises vers le tram, d'autres accès depuis les rues adjacentes sont à imaginer ■ Scepticisme de participants sur la bonne cohabitation entre tramway et voitures
Scénario 3 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Végétation des deux côtés de l'axe ■ Trottoirs confortables ■ Bonne cohabitation entre les cycles et les piétons 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Beaucoup de démolitions, dont des entités patrimoniales importantes ■ Absence d'intégration de place PMR, en lien avec les trottoirs élargis ■ Le stationnement est inutile ici, il faut davantage végétaliser à la place ■ Une continuité d'arbres est jugée plus favorable que l'intégration de stationnement, selon le motif qu'il y a peu d'habitations dans le secteur

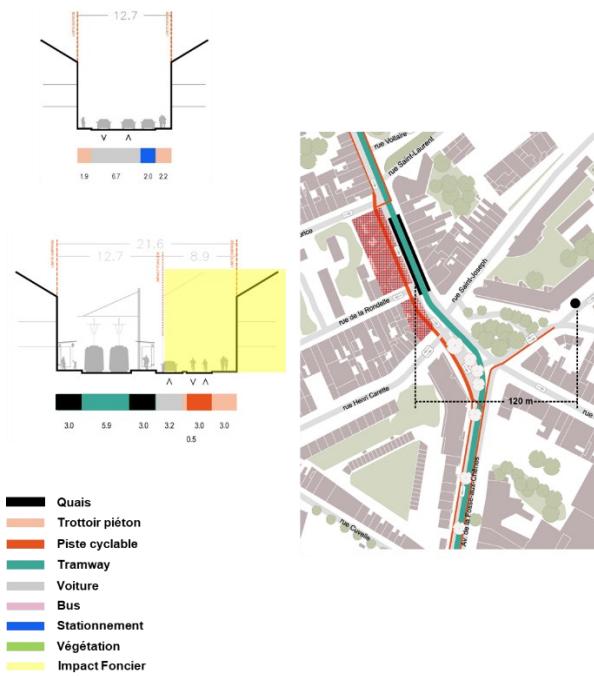
- Aa : Ce qui a été retranscrit sur le support de l'atelier par le groupe
- Aa : Ce qui a été mis en avant lors de la restitution par le rapporteur
- Aa : Ce qui a été ajouté par un.e participant.e d'une autre table lors de la restitution

Remarques complémentaires :

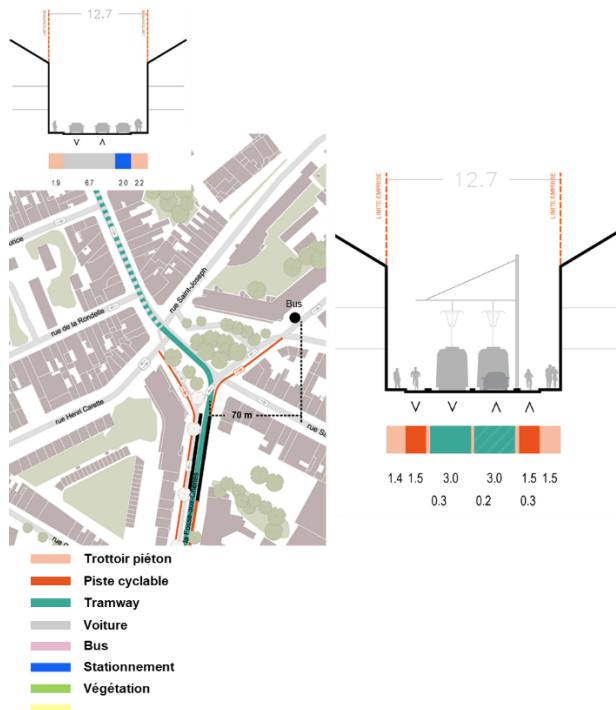
- Un participant se demande s'il est encore pertinent aujourd'hui de maintenir deux voies de circulation automobile ?
- Une vigilance est exprimée sur la bonne accessibilité aux garages des riverains le long de l'axe

Place de la Fosse aux chênes

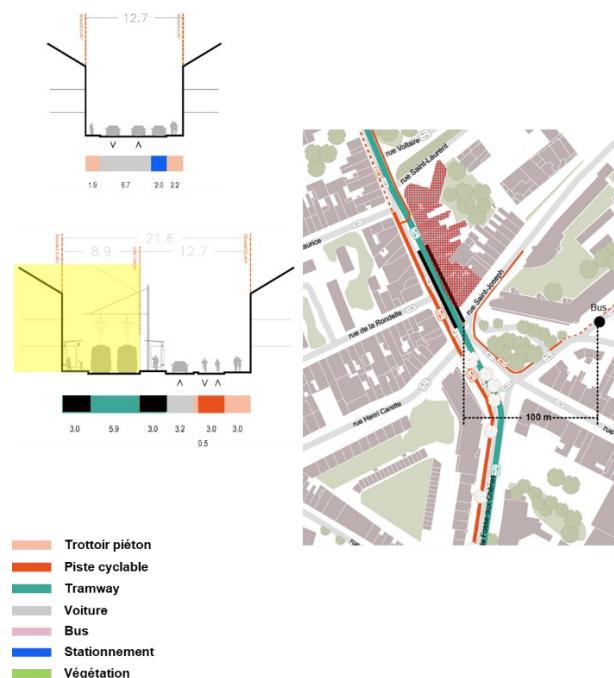
Scénario n°1



Scénario n°2



Scénario n°3



Place de la Fosse aux chênes

Les participants indiquent

	Avantages ✓	Limites ✗
Scénario 1	<ul style="list-style-type: none"> ■ Recomposition du tissu urbain ■ Tram au cœur de la Fosse aux chênes ■ Vitesse de circulation ■ Espace confortable pour les piétons et cyclistes ■ Fluidité de la circulation malgré le sens unique ■ Création d'un parking relai à l'Union-Ginguette 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Destruction de patrimoine bâti architecturalement qualitatif ■ Interrogation sur la possibilité d'intégrer des plantations au plan ? ■ Interrogation sur l'opportunité d'acquisitions foncières des deux côtés de l'avenue, pour obtenir un profil encore plus large et une refonte complète du tissu urbain ■ Opposition vive des autres participants à l'hypothèse de destructions bâties des deux côtés de l'avenue
Scénario 2	<ul style="list-style-type: none"> ■ Absence de destruction de bâti ■ Création d'un parking relai à l'Union-Ginguette 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Impossibilité d'implanter des arbres ■ Nuisances sonores et incivilités ■ Vitesse d'exploitation du tramway fortement impactée ■ Conflits d'usages et marginalisation des PMR, même des piétons en général ■ Un seul sens de circulation, ce qui peut être problématique pour le commerce, cumulé à une réduction du stationnement ■ Cohabitation difficile entre différents modes de déplacement
Scénario 3	<ul style="list-style-type: none"> ■ Opportunité de déplacement du commissariat (cellule EDF vide ?) ■ Recomposition du tissu commercial ■ Plus de confort pour les piétons et les PMR ■ Fluidité de la circulation malgré le sens unique ■ Création d'un parking relai à l'Union-Ginguette 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Destruction de patrimoine bâti architecturalement qualitatif (plus que dans le scénario n°1) ■ Interrogation sur la possibilité d'intégrer des plantations au plan ? ■ Sens unique pour les automobiles ■ Interrogation sur l'opportunité d'acquisitions foncières des deux côtés de l'avenue, pour obtenir un profil encore plus large et une refonte complète du tissu urbain ■ Opposition vive des autres participants à l'hypothèse de destructions bâties des deux côtés de l'avenue

- 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 :

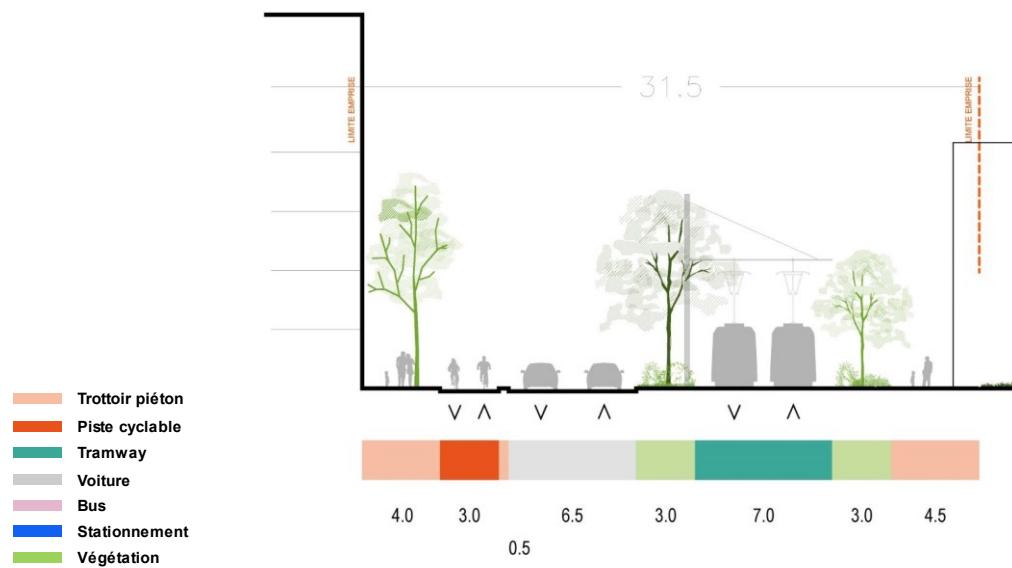
- Une remarque est formulée sur la nécessité pour la puissance publique de s'emparer du sujet de la diversité commerciale dans le secteur, à l'heure des réaménagements.
- Les participants et participants extérieurs à la table de travail se sont montrés opposés aux destructions bâties potentielles, qui n'amèneraient rien de bon. Les expropriations, qui rappellent des traumatismes à l'image de ce qui se produit à l'Alma, seraient donc à éviter. La destruction du commissariat est particulièrement découragée.
- Il est remarqué par un participant que l'on se montre trop fébrile sur la possibilité de voir les voitures partager la voie avec le tramway, alors que cela s'observe dans beaucoup d'autres villes d'Europe, et que les anciens tramways de la métropole circulaient selon ce modèle.
 - ➔ La MEL rappelle que le sujet de la cohabitation, au-delà de la performance, est aussi lié à la sécurité. Le tramway n'est pas soumis au Code de la route, mais est contrôlé par l'Etat via le STRMTG (Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés).

Avenue des Nations Unies

Scénario n°1

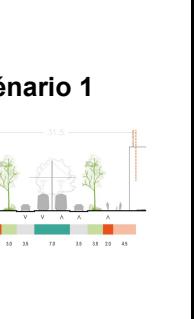


Scénario n°2



Avenue des Nations Unies

Les participants indiquent

	Avantages ✓	Limites ✗
Scénario 1 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sécurité d'accès au tramway, avec une seule voie routière à traverser pour s'y rendre ■ Circulation des cycles des deux côtés de la voie ■ Séparation des deux voies routières, donc diminution du risque de choc frontal en cas de déviation ■ Réduction à une voie qui réduit la vitesse ■ Scénario considéré comme plus envisageable pour le groupe 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Perte des arbres au centre de la voie, qui doit être compensée ■ Existence d'un risque de caillassage du tramway à proximité du collège ? ■ Risque de collision entre voiture et tramway ? Une différence de niveau est nécessaire
Scénario 2	<ul style="list-style-type: none"> ■ Conservation des arbres existants 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Longue traversée de la voie pour les collégiens vers le tram ■ Traversée du profil difficile pour les cyclistes souhaitant accéder à l'autre côté ■ Préférence d'une participante pour le scénario 3 qui permet de végétaliser davantage l'avenue. La sécurité de la traversée des collégiens peut être assurée par d'autres leviers que la réduction de largeur de voie.

- **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 vigilance particulière est notée vis-à-vis du partage de voie entre voiture et tramway. Elle n'est pas souhaitable pour le groupe. Un accompagnement pédagogique sur le sujet est même nécessaire, notamment sur le respect des feux liés au tramway.
 - La livraison des magasins de l'avenue est considérée comme complexe aujourd'hui. Il est souligné qu'une programmation d'horaires de livraisons à privilégier pourrait être favorable. Il a également été demandé si la bonne association des magasins et établissements scolaires au projet a été réalisée à ce jour ?
 - ➔ La MEL indique que cela est prévu, mais pas encore réalisé en l'absence de conclusions liées aux temps d'atelier. Ce travail devra donc être mené dans les mois à venir.
 - Une question sur la giration du tramway dans le secteur, est-elle problématique ?
 - ➔ La MEL indique qu'elle a été étudiée et n'est pas problématique dans les schémas d'aménagements soumis en concertation.

Eurotéleport

Scénario n°1



Scénario n°2



Scénario n°3



Eurotéleport

Les participants indiquent

	Avantages ✓	Limites ✗
Scénario 1 		<ul style="list-style-type: none"> ■ Difficultés de correspondance ■ Difficultés pour les automobilistes à trouver leur place dans ce schéma
Scénario 2 		<ul style="list-style-type: none"> ■ Difficultés de correspondance ■ Risques de blocages en raison de flux importants ■ Perte de repères dans le pôle d'échange ■ Difficultés pour les automobilistes à trouver leur place dans ce schéma
Scénario 3 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Préférence exprimée ■ Plan lisible pour l'usager ■ Pôle uniforme, et harmonieux ■ Correspondances facilitées ■ Réduction des traversées piétonnes au minimum ■ Possibilité de dévier les circulations automobiles sur le boulevard de Belfort 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Difficultés pour les automobilistes à trouver leur place dans ce schéma

- 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 :

- Des réactions ont été exprimées sur les conséquences des aménagements à venir sur la place de la Liberté et l'accès au parking limitrophe. Des suggestions en faveur d'une place plus vivante, en remplacement du parking actuel, sont exprimées.
 - ➔ La MEL indique que cela doit continuer d'être étudié, car le secteur est complexe. Une piétonnisation de la place est une possibilité.
- Une faiblesse est signalée pour le scénario n°3, concernant le pôle bus qui perdrait en sécurité. Une autre réaction est venue en désaccord, indiquant que la largeur des quais et le positionnement des bus en bordure d'axe et non au centre est justement plus sécurisant.
 - ➔ La MEL indique que les arrêts de bus font l'objet de sous-scénarios qui devront être développés par la suite. Un espace partagé entre bus et tramway reste ponctuellement possible.
- Une remarque est formulée sur la situation du boulevard de Belfort, tantôt évoqué comme une voie pouvant accueillir une partie du trafic du secteur modifié, mais dont le réaménagement comprend une réduction de son nombre de voies pour les automobiles.
 - ➔ Un élu du conseil municipal de Roubaix indique que cette réduction permet d'apaiser la circulation en évitant des dépassements et des tensions liées.

Retour en images

