

28 janvier 2025

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

Compte-rendu de l'atelier participatif du 28 janvier 2025

Salle des fêtes, Wattrelos



2h de réunion

dont 45 minutes d'atelier
et 15 minutes de restitution



55 participants

divisés en 6 tables d'atelier



3 secteurs étudiés

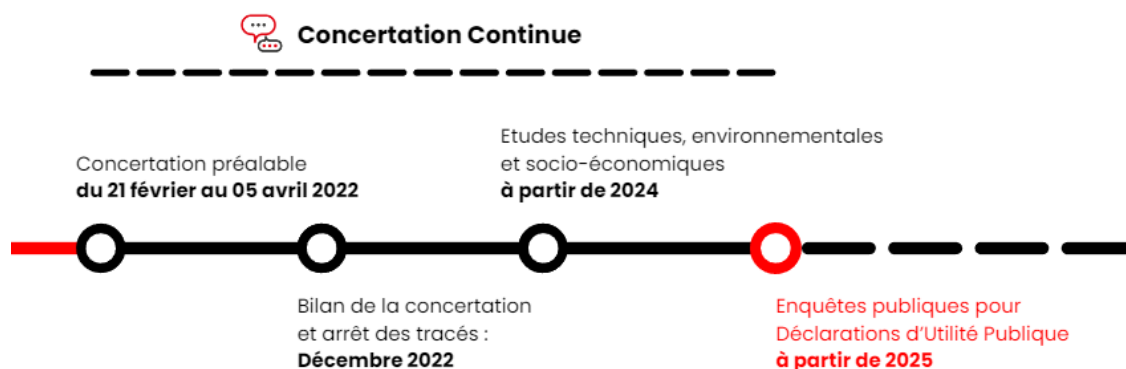
Rue d'Avelghem
Boulevard Pierre Mendès France
Avenue Pierre de Coubertin
+ terminus Beaulieu

Ce temps d'atelier s'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 cinquième temps de l'ensemble d'ateliers de la première séquence touchant les différents secteurs des lignes projetées.

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

2019 Délibération d'un Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) horizon 2035

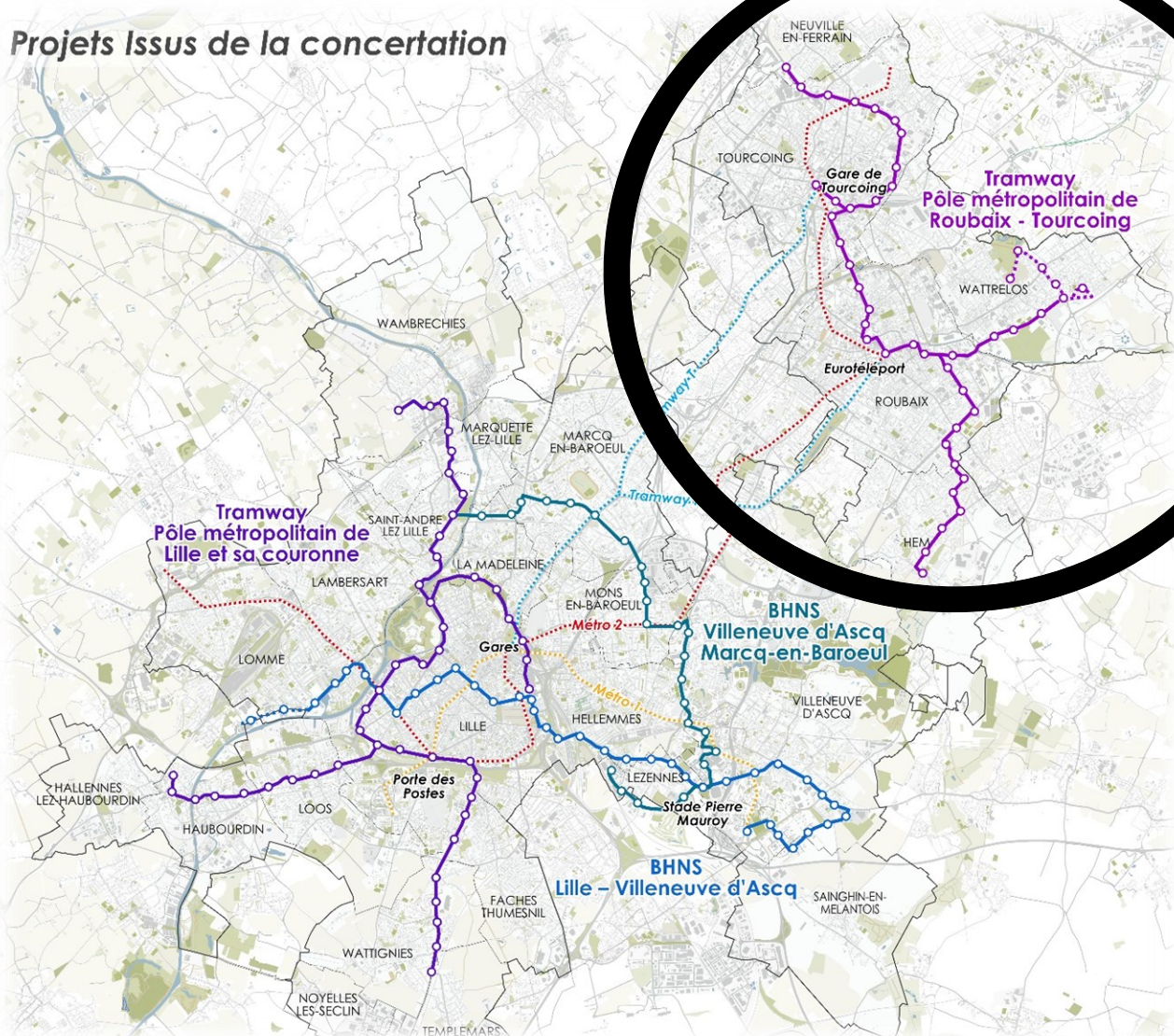
Concertation préalable
du 21 février au 05 avril 2022

Bilan de la concertation
et arrêt des tracés :
Décembre 2022

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



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 2030 et 2035.

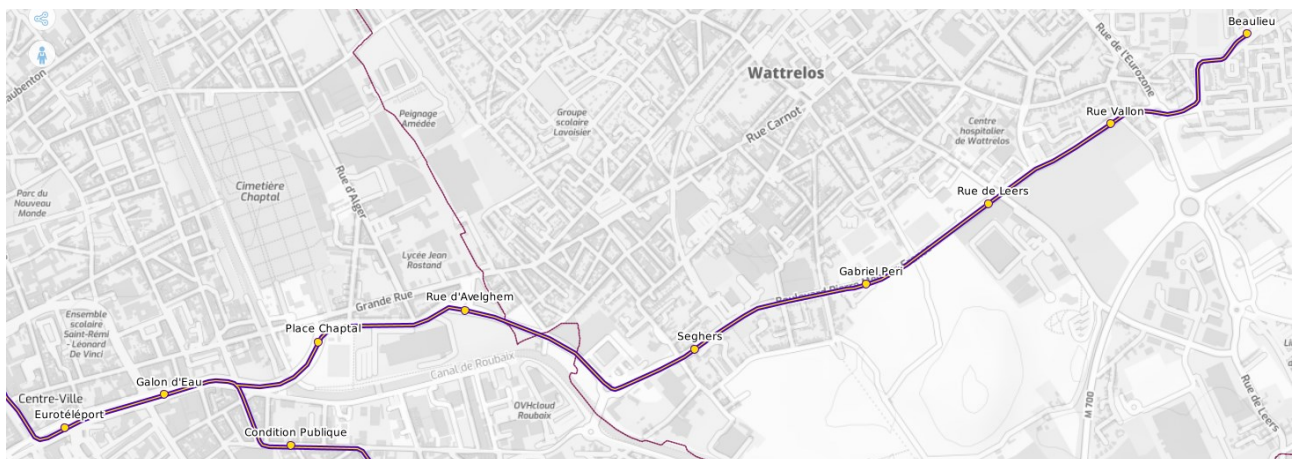
Les conclusions des études de faisabilité et le tracé retenu en conséquence

Fin 2022, au terme de la concertation préalable, la MEL a donné des orientations concernant la poursuite des études de faisabilité au sujet de la branche du futur tramway entre Roubaix et Wattrelos. Une de ces orientations était de privilégier un tracé de tramway par le boulevard Pierre Mendès-France à Wattrelos et de déterminer quelle position de terminus était la plus adaptée en conséquence.

Ces études ont conclu que le tracé par le pont Nyckes et la rue d'Avelghem, malgré un coût de réalisation plus important, présente un potentiel actuel et futur plus intéressant, et que seul le terminus à Beaulieu présente une pertinence transport, les autres terminus potentiels « Hippodrome » (ancienne gare) ou rue Jean-Lebas présentant également des surcoûts et des difficultés d'insertion urbaine notables.

Lors de l'atelier du 28 janvier, les profils et aménagements de 3 secteurs ont donc été étudiés par les participants et participantes :

1. Rue d'Avelghem, à Roubaix
2. Boulevard Pierre Mendès France
3. Avenue Pierre de Coubertin + terminus de la ligne à Beaulieu



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 débattre et en lister les forces et les limites. Le quartier Beaulieu a fait l'objet d'une observation de plan complémentaire concernant l'organisation du futur terminus de la ligne.

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 :

« Le tracé du futur tramway tel qu'il est présenté est-il définitif ? Notamment pour le boulevard P.Mendès France ? »

- Oui, le tracé du tramway a fait l'objet d'une délibération du Conseil métropolitain au terme de la concertation préalable en 2022. Aujourd'hui la concertation continue aborde le sujet de l'insertion de ce tramway dans son milieu urbain.

« Comment l'arrivée du tramway va modifier l'organisation des rues ? Va-t-elle occasionner des suppressions de places de stationnement, et notamment de places dédiées aux personnes à mobilité réduite ? »

- Le positionnement du tramway au sein de chaque rue qu'il emprunte est en train d'être étudié. Les ateliers sont notamment organisés pour recueillir les avis des habitants sur les différents scénarios explorés. Le scénario choisi pour chaque rue et ses caractéristiques seront présentés après cette étape de la conception.

« Le tramway va-t-il occasionner des nuisances sonores importantes, et des vibrations qui vont impacter les habitations ? »

- Aujourd'hui nous sommes riches de plus de 30 ans d'expérience sur le retour des tramways dans nos villes. Les techniques d'isolation des vibrations sont parfaitement au point et donnent des très bons résultats. Sur le tracé, une rue connaissant un fort trafic automobile supporte davantage de nuisances sonores et de pollution qu'elle n'en connaîtra à l'issue de l'installation de la ligne de tramway.

« L'arrivée du tramway aura-t-elle des effets 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 sont travaillées pour favoriser la facilité d'usage du réseau de transport et les correspondances, mais rien n'est arrêté pour le moment.

« Comment la question des circulations des automobiles est-elle traitée dans le cadre de ce projet ? »

- Il faut rappeler que le projet porte l'objectif d'offrir une alternative crédible à l'usage de la voiture individuelle et donc de faire baisser le trafic conformément aux objectifs nationaux et métropolitains. Pour ce qui est de la gestion du trafic, des comptages ont été réalisés et alimentent les études pour aider les techniciens dans l'élaboration de scénarios d'aménagement et le choix qui sera fait par la suite. La diminution du trafic de transit dans les rues empruntées est notamment étudié avec la mise en place de plans de circulation. Dans tous les cas la desserte riveraine sera assurée.

« Quelles seront les heures de fonctionnement du tramway au quotidien ? »

- Cela reste à définir mais le fonctionnement du tramway tel qu'il est imaginé aujourd'hui se base sur les horaires de fonctionnement du tramway actuels, c'est-à-dire entre environ 5h30 du matin et minuit en semaine.

« Est-ce que l'arrivée du tramway va occasionner des expropriations ? »

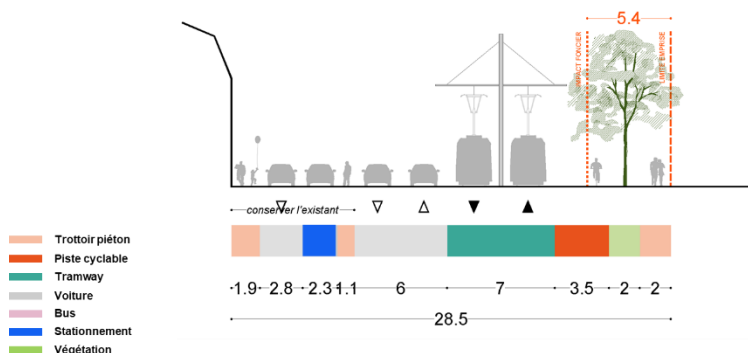
- Aujourd'hui, les études sont encore en cours et on ne peut indiquer quelles acquisitions seront nécessaires. Cela dépendra des scénarios choisis, qui font l'objet d'échanges durant les ateliers. Dans tous les cas c'est une acquisition amiable qui est recherchée, l'expropriation ne vient qu'en dernier recours..

Un participant a exprimé son opposition au tracé retenu empruntant le boulevard Pierre Mendès France, défendant plutôt un passage par la rue Carnot dans un secteur plus dense et plus proche du centre-ville et ses points d'intérêt. La présentation réalisée par la MEL aborde ce point spécifique et est disponible sur la plateforme de la participation.

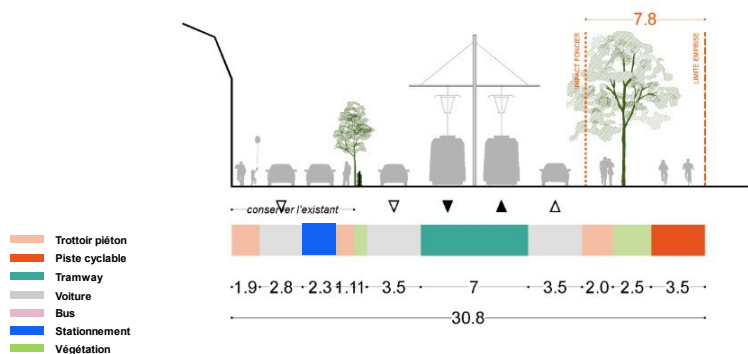
Restitution des échanges

Rue d'Avelghem

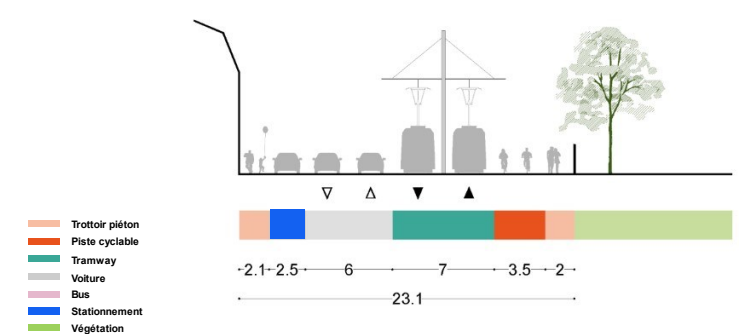
Scénario n°1



Scénario n°2



Scénario n°3



Rue d'Avelghem (2 groupes de travail)

Les participants indiquent

	Avantages ✓	Limites ✖
<p>Scénario 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> Conserve l'existant Présence du végétal Confort et sécurité de circulation pour les piétons Bonne séparation (végétale) entre les piétons et les cyclistes 	<ul style="list-style-type: none"> Trop de circulation automobile Pollution de l'air plus forte Maintien des nuisances connues dans la rue L'accès au tramway pour les piétons manque de cohérence Risque de conflit entre le tram et les voitures, qui circulent côte-à-côte Doublement dangereux pour les automobilistes Traversée de voies de circulation routière pour accéder au tramway depuis les habitations
<p>Scénario 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> Scénario préféré par le groupe Réduction des nuisances liées à la circulation automobile, plus éloignée des habitations Conserve l'existant Profil comprenant le plus de végétation Bonne séparation (végétale) entre les piétons et les cyclistes Positionnement de la voie cyclable plus cohérent que pour le premier scénario Réduction de la vitesse automobile Bonne séparation des voies destinées aux automobiles 	<ul style="list-style-type: none"> Traversée de voies de circulation routière pour accéder au tramway depuis les habitations (mais moins)
<p>Scénario 3</p>		<ul style="list-style-type: none"> Scénario jugé le plus accidentogène par le groupe Manque de végétation Absence de séparation entre les circulations des piétons et des cyclistes Encore trop de circulation automobile Traversée de voies de circulation routière pour accéder au tramway depuis les habitations Circulation routière limitrophe aux habitations, pourquoi ne pas mettre le tramway à la place ?

- 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 :

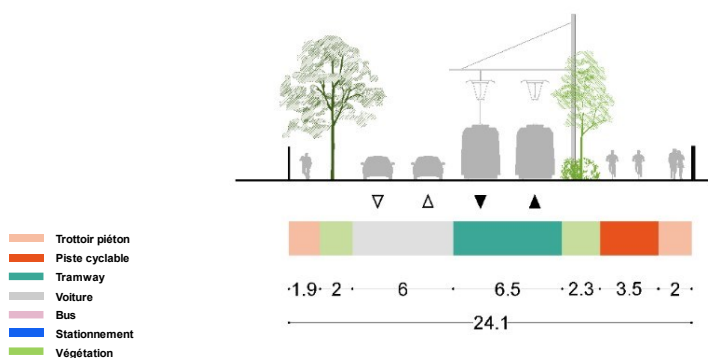
- Un groupe s'est demandé si des changements de sens de circulation sont envisagés ici ? Et quel avenir était réservé aux trois parkings existants au sein de la rue ?
- Un groupe s'est demandé si des passages piétons à feux sont prévus dans le secteur ?

Boulevard Pierre Mendès France

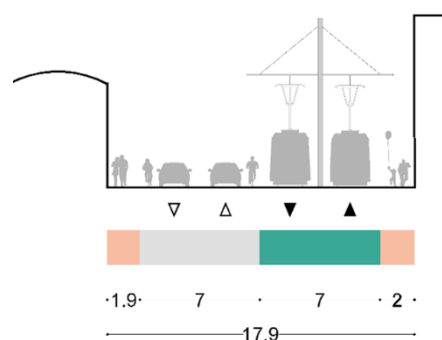
Secteur A (24,1 m de profil)

Secteur B (17,9 m de profil)

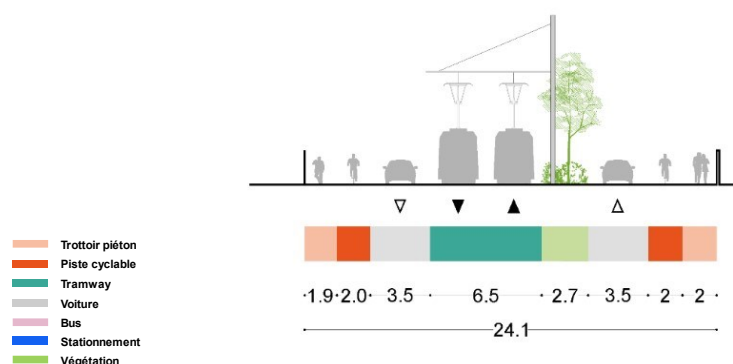
Scénario n°1



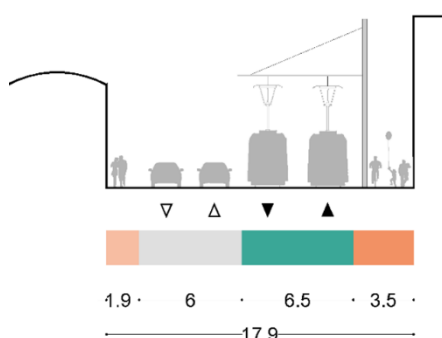
Scénario n°1



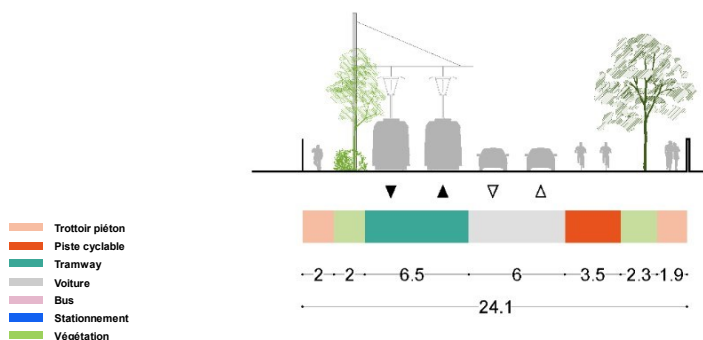
Scénario n°2



Scénario n°2

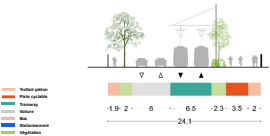
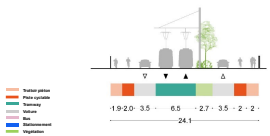
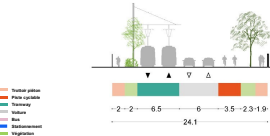
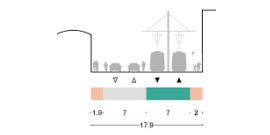
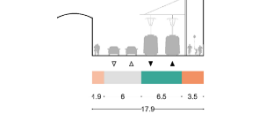


Scénario n°3



Boulevard Pierre Mendès France (3 groupes de travail)

Les participants indiquent

	Avantages ✓	Limites ✖
Secteur A		
Scénario 1 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Présence plus forte du végétal ■ Voie cyclable large ■ Meilleure intégration de la voie cyclable le long du cimetière ■ Sécurité d'accès au tramway pour les plus jeunes, liés au futur collège x2 ■ Séparation végétale entre cyclistes et tramway ■ Le tramway est mieux intégré en longeant le cimetière ■ Plus proche de l'existant 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Absence de stationnement x2 ■ La circulation automobile et du tramway sur 4 voies mitoyennes, à l'origine de nuisances sonores
Scénario 2 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Moins de nuisances sonores pour les riverains ■ Sécurité d'accès au tramway pour les plus jeunes, liés au futur collège ■ Limitation de la vitesse des automobiles ■ Pistes cyclables plus larges et plus sécurisées 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Absence de stationnement x2 ■ Moins de végétation x2 ■ Risque d'accident avec les voitures ■ Accès au tramway plus complexe, avec traversée systématique d'une voie de circulation routière ■ Voies cyclables plus étroites
Scénario 3 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Présence plus forte du végétal ■ Sécurité d'accès au tramway pour les plus jeunes, liés au futur collège x2 ■ Pas de traversée obligatoire du boulevard pour accéder au tramway ■ Voie cyclable large ■ Meilleure intégration de la voie cyclable le long du cimetière 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Absence de stationnement x2 ■ La circulation automobile et du tramway sur 4 voies mitoyennes, à l'origine de nuisances sonores
Secteur B		
Scénario 1 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Dynamisation de la ville ■ Meilleure accessibilité aux TC pour les riverains et les PMR ■ Conservation des espaces piétons 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hausse de la fréquentation du secteur, ce qui crée des nuisances ■ Moins de végétation ■ Stationnement supprimé x2 ■ Le tramway circule trop près des habitations
Scénario 2 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Dynamisation de la ville ■ Meilleure accessibilité aux TC pour les riverains et les PMR ■ Conservation des espaces piétons ■ Meilleure place pour les cyclistes 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Plus de nuisances pour les riverains, il faudrait inverser la position de l'espace piétons/cyclistes ■ Hausse de la fréquentation du secteur, ce qui crée des nuisances ■ Moins de végétation ■ Stationnement supprimé x2 ■ Le tramway circule trop près des habitations (3,5m reste un écart acceptable)

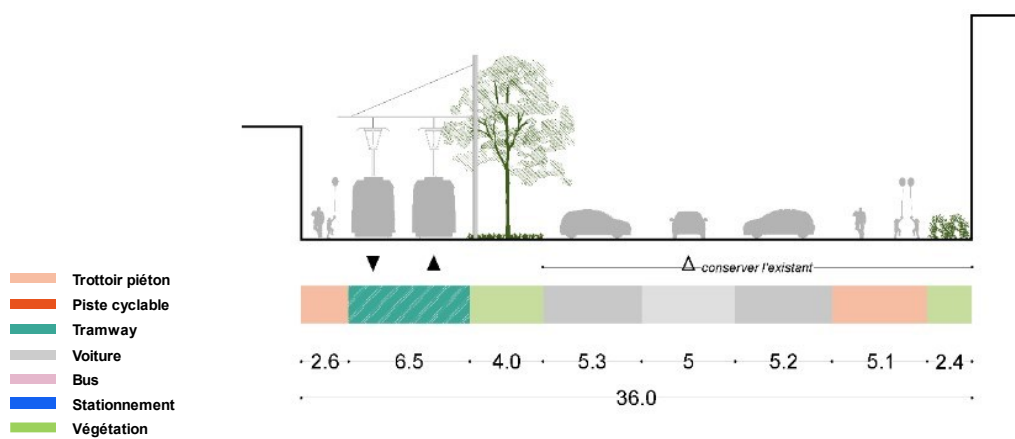
- Aa : Ce qui a été retranscrit sur le support de l'atelier par le groupe
- Aa : Ce qui a été mis en avant lors de la restitution par le rapporteur
- Aa : Ce qui a été ajouté par un.e participant.e d'une autre table lors de la restitution

Remarques complémentaires :

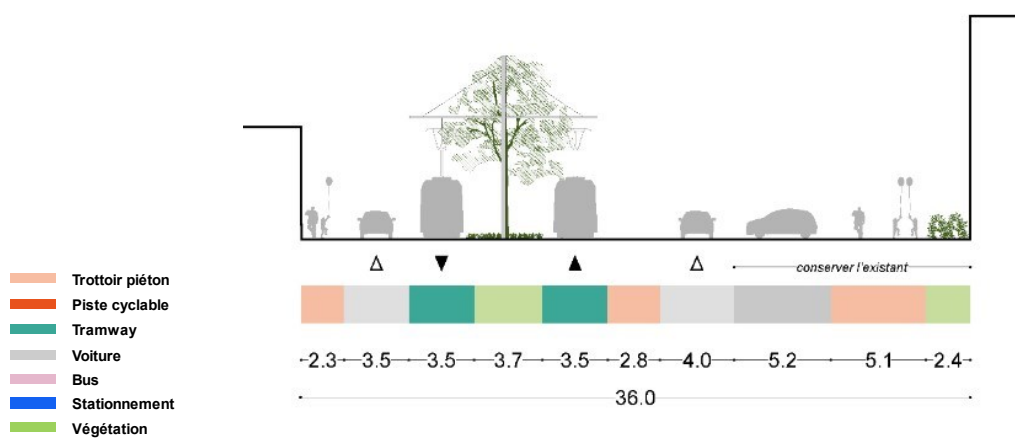
- Le groupe s'est questionné sur la durée des travaux prévue ?
 - ➔ Les travaux s'organiseront secteur par secteur. Pour une rue large il faut compter environ 24 mois de travaux. Il faut garder à l'esprit que ces secteurs doivent faire l'objet d'un réaménagement conséquent, qui concerne la voirie mais aussi les réseaux, car on construit la voie pour les 50 ans à venir.
- Une question a été formulée sur la possibilité de faire changer de côté le tramway en cours de circulation sur le boulevard ?
 - ➔ La MEL indique écarter ce type de scénario, qui se révélerait illisible pour les usagers de l'espace public et occasionnerait également une perte de vitesse et donc d'efficacité pour le tramway.
- Plusieurs groupes se sont demandés si des murs anti-bruit sont envisagés ici ? **x2**
- Un groupe s'est demandé ce qui représente le plus de bruit entre une circulation de tramway et le trafic automobile du boulevard ? Il faudrait s'adapter en conséquence et placer le moins bruyant du côté des habitations.
- Plusieurs groupes se sont interrogés sur l'efficacité d'une potentielle limitation de la vitesse à 30 km/h sur le boulevard ? Ou pose de ralentisseurs ? **x2**
- Une question a été formulée sur une potentielle station V'Lille ou un parking vélo à proximité du futur collège ?
- Un groupe s'est questionné sur la présence d'un futur parking relais dans le secteur, et sa position.
- Un groupe s'est demandé comment garantir l'accès aux rues perpendiculaires pendant les travaux ?
- Dans le secteur B, un groupe s'est demandé s'il était possible de créer une voie propre aux cyclistes sur un côté et une propre aux piétons de l'autre plutôt qu'une voie partagée ?
- Un groupe s'est interrogé sur le maintien des places de stationnement PMR du secteur ?
- Un groupe exprime la volonté de doter le boulevard réaménagé d'un éclairage public conséquent.
- Une question a été formulée sur la possibilité de réaliser une chaussée réduisant les bruits de la circulation ?
- Durant la restitution de l'atelier, il a été fait remarquer que des avis contradictoires ont été exprimés entre des personnes habitant le quartier, d'autres n'y vivant pas directement... Comment pondérer tout cela lors de la prise en compte des contributions ?
 - ➔ La MEL indique que la concertation n'a pas pour but de comptabiliser les contributions, les hiérarchiser, ou organiser un vote sur le scénario à retenir.. Il s'agit d'ouvrir la discussion sur les aménagements imaginés avec l'arrivée du tramway et saisir les impressions qu'ils peuvent susciter. Choisir un scénario n'arrive qu'après ce travail, où des compatibilités peuvent être trouvées entre ce qui a été exprimé et ce qui est techniquement réalisable.

Avenue Pierre de Coubertin

Scénario n°1



Scénario n°2



Avenue Pierre de Coubertin

Les participants indiquent

	Avantages ✓	Limites ✕
Scénario 1 	<ul style="list-style-type: none"> Maintien du stationnement 	<ul style="list-style-type: none"> Proximité entre le tramway et les maisons individuelles Absence de voie cyclable
Scénario 2 	<ul style="list-style-type: none"> Eloignement du tramway des maisons individuelles 	<ul style="list-style-type: none"> Absence de voie cyclable Réduction du stationnement

- 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

Terminus Beaulieu

Scénario n°1



Scénario n°1-bis






Scénario n°2



Terminus Beaulieu (Même groupe que l'avenue P. de Coubertin)

Les participants indiquent

	Avantages ✓	Limites ✖
Scénario 1 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Population déjà habituée, connaissant une circulation de bus ■ On reste dans une logique de terminus, l'espace semble adapté ■ Pratique pour la population ■ Espace large, permettant de sécuriser les circulations des cyclistes et piétons ■ Favorise la multimodalité 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fréquentation en hausse ■ Zone fréquentée par les enfants, ce qui impose une signalisation renforcée et adaptée ■ Volonté exprimée de pas empiéter sur l'espace de jeux, apprécié de la population ■ Suppression de stationnement
Scénario 1-bis 		
Scénario 3 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Terminus plus proche du lycée 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Terminus plus éloigné de la zone commerciale de Beaulieu ■ Passage au pied des logements collectifs ■ Terminus positionné au milieu d'une fausse centralité ■ Présence de garages aux pieds du tramway ■ Perte de beaucoup d'espace

- 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 les moyens de garantir la sécurité des plus jeunes dans le secteur avec l'arrivée d'un terminus (scénario 1/1 bis). La présence renforcée de la police est évoquée.
- Le groupe s'est interrogé sur la mise en place d'un P+R dans le secteur.

Retour en images

