

NOVEMBRE 2022

FICHE DE SYNTHESE

TRAMWAY DU PÔLE MÉTROPOLITAIN ROUBAIX-TOURCOING

RÉPONSES APPORTÉES
AUX DEMANDES
DE PRÉCISIONS DES
GARANTS DE LA
CONCERTATION PRÉALABLE
DANS LEUR BILAN

SECTEUR
ROUBAIX-WATTRELOS



MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

POURQUOI MENER UNE ÉTUDE COMPLÉMENTAIRE ?

Une concertation préalable sur le projet de Tramway du pôle métropolitain de Roubaix – Tourcoing s'est tenue du 21 février 2022 au 5 avril 2022.

Cette concertation préalable est intervenue, en application des articles L121-1-A et L121-8 du code de l'environnement. Elle s'est tenue sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) qui a missionné M. Christophe Bacholle et M. Jean-Claude Ruyschaert en garants de cette concertation.

A l'issue de cette dernière, les garants ont fait la demande de précision suivante :

Il est demandé au Maître d'Ouvrage de préciser la fréquentation prévisible selon les différents tracés de la branche Roubaix Wattrelos, interrogeant l'opportunité d'une liaison transfrontalière via Herseaux avec le réseau belge (en y intégrant la population étudiante se déplaçant vers l'université de Tournai).

Le bilan de la concertation établi par la MEL a été approuvé par délibération du Conseil métropolitain du 24 juin 2022. Dans celui-ci il a été décidé d'approfondir les études de faisabilité d'un tramway afin de préciser les fréquentations attendues et les aménagements éventuels selon les différents tracés, en interrogeant l'opportunité d'une liaison transfrontalière.

POUR ALLER PLUS LOIN :

**Le bilan des
garants de la concertation :**

<https://www.debatpublic.fr/nouvelles-lignes-de-tramway-dans-lagglomeration-de-roubaix-tourcoing-versant-est-2050>

**Le bilan du
maître d'ouvrage :**

https://participation.lillemetropole.fr/uploads/decidim/attachment/file/1578/Bilan_de_la_concertation_pr%C3%A9alable_SDIT.pdf



SUR QUOI SE BASE L'ÉTUDE PROPOSÉE ?

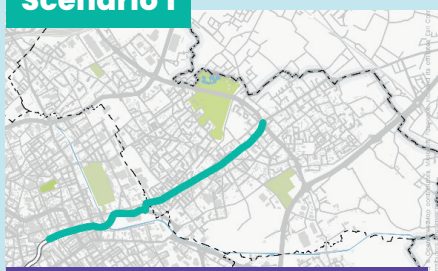
L'étude comporte 2 étapes :

1

L'identification de différents scénarios de tracé
d'une ligne de tramway sur le secteur de Wattrelos.

Dix scénarios ont ainsi été identifiés :

Scénario 1



jusqu'au rond-point de la rue Vallon,
par la rue Carnot

Scénario 2



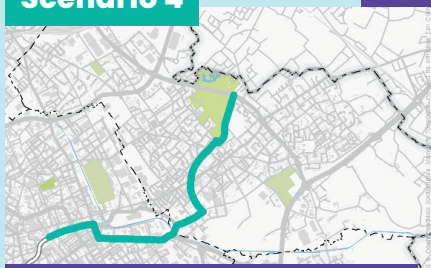
jusqu'à l'Hippodrome, par Carnot
et l'ancienne voie ferrée

Scénario 3



à Beaulieu, par Carnot

Scénario 4



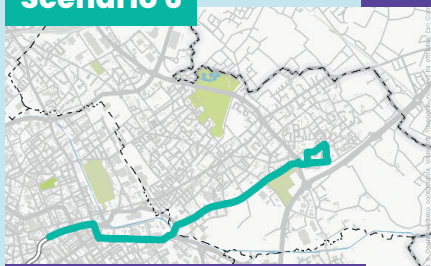
à l'Hippodrome, par Mendès France
et l'ancienne voie ferrée

Scénario 5



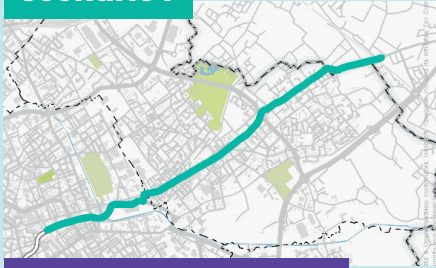
à Beaulieu, par Carnot et l'Hippodrome

Scénario 6



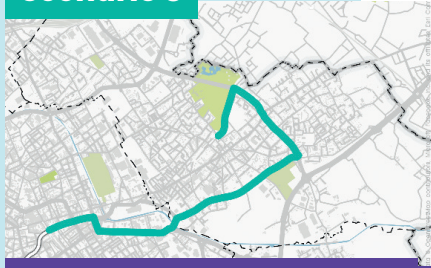
à Beaulieu, par Mendès France

Scénario 7



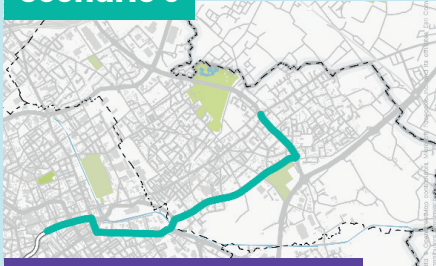
à Herseaux, par la rue Carnot

Scénario 8



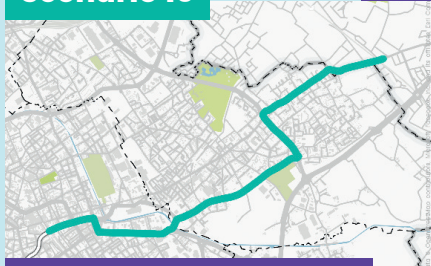
à l'Hippodrome, par Mendès France

Scénario 9



au rond-point de la rue Vallon,
par Mendès France

Scénario 10



à Herseaux, par Mendès France

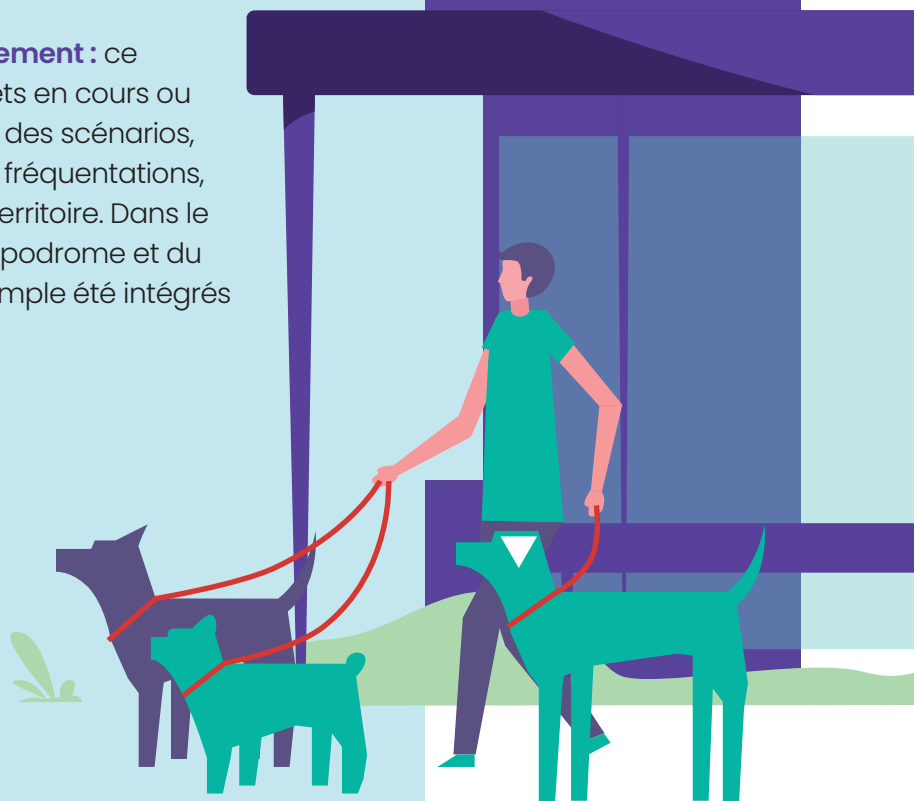
2

L'analyse comparée de ces dix scénarios.

La comparaison est faite sur la base d'une analyse multi-critères, intégrant les éléments suivants :

Le potentiel de desserte : ce critère permet d'apprécier, à l'horizon 2035, le tissu urbain dans lequel s'insèrera le scénario et les potentiels de dessertes à 500 mètres autour des stations (habitantes et habitants ; emplois ; scolaires ; étudiantes et étudiants ; équipements urbains).

Les projets urbains et d'aménagement : ce critère recense les différents projets en cours ou envisagés à proximité de chacun des scénarios, afin d'évaluer les perspectives de fréquentations, la mutation et le dynamisme du territoire. Dans le secteur les projets du quartier Hippodrome et du collège Pablo Neruda ont par exemple été intégrés à l'analyse.



La fréquentation estimée : la fréquentation associée à chacun des scénarios à l'horizon 2035 a été estimée à partir d'un modèle de trafic construit pour les transports collectifs.

La performance du transport et le maillage du territoire : ce critère permet de replacer chacun des scénarios dans l'ensemble du système de transport public pour estimer leurs performances respectives (temps de parcours, interconnexion au réseau existant, régularité et fiabilité).

L'insertion urbaine et paysagère, circulation et points durs techniques : ce critère permet d'apprécier la qualité et les conditions d'insertion de chacun des scénarios (répartition des fonctions urbaines, impact foncier éventuel ou suppression de fonctions urbaines existantes, intégration des modes actifs et place du végétal...). Il permet également d'interroger l'opportunité de requalification de certains espaces publics traversés. Ce critère analyse également les points durs techniques associés aux différents scénarios, qui pourraient générer des aléas durant les travaux ou pour l'exploitation future et induire des impacts sur les délais et les coûts du projet. Il évalue enfin l'impact de chaque scénario sur la circulation.

Le coût estimé : ce critère permet d'évaluer les coûts estimés pour la réalisation du projet et les coûts d'exploitation.



QUELLES SONT LES PRINCIPALES CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE ?

Sans proposer de classement entre les scénarios étudiés, l'étude objective les apports et limites de chacun des scénarios identifiés, à partir des différents critères listés plus haut.

1

2

3

4

5

Scénario	Jusqu'au rond-point de la rue Vallon, par la rue Carnot	Jusqu'à l'Hippodrome, par Carnot et l'ancienne voie ferrée	À Beaulieu, passant par Carnot	À l'Hippodrome, par Mendès France et l'ancienne voie ferrée	À Beaulieu, passant par Carnot et l'Hippodrome
Longueur totale (hors tronc commun)	3,7 km (3,1 km)	3,8 km (3,2 km)	5,7 km (5,0 km)	4,5 km (3,3 km)	6,4 km (5,7 km)
Nombre de stations (hors tronc commun)	9 stations (7 stations)	8 stations (6 stations)	12 stations (10 stations)	9 stations (6 stations)	12 stations (10 stations)
Potentiel de desserte total (ratio)	21 000 PES* (6 800 PES/km)	15 700 PES (4 900 PES/km)	27 000 PES (5 400 PES/km)	18 300 PES (5 500 PES/km)	25 300 PES (4 400 PES/km)
Fréquentation journalière totale sur la branche R du Mongy	35 000 voyages	32 000 voyages	37 900 voyages	33 600 voyages	34 900 voyages
Augmentation de la fréquentation sur la branche due à l'extension du Mongy (ratio)	+ 10 400 voyages (2 800 voyages/km)	+ 7 400 voyages (1 900 voyages/km)	+ 13 300 voyages (2 300 voyages/km)	+ 9 000 voyages (2 000 voyages/km)	+ 10 300 voyages (1 600 voyages/km)

Temps de parcours					
Eurotéléport – Wattrelos Centre	10 min	15 min	10 min	18 min	15 min
Eurotéléport – Beaulieu	-	-	-	-	20 min
Wattrelos Centre – Beaulieu	-	-	7 min	-	14 min

Coût d'investissement total (ratio)	70 M€ (22,5 M€/km)	80 M€/km (25 M€/km)	110 M€/km (22 M€/km)	90 M€ (27 M€/km)	140 M€ (24,5 M€/km)
Coût d'exploitation total	2,8 M€/an	2,9 M€/an	4,2 M€/an	3,4 M€/an	4,7 M€/an

6

7

8

9

10

Scénario	À Beaulieu, par Mendès France	À Herseaux, par la rue Carnot	À l'Hippodrome, par Mendès France	Au rond-point de la rue Vallon, par Mendès France	À Herseaux, par Mendès France
Longueur totale (hors tronc commun)	5,3 km (4,1 km)	5,7 km (5,0 km)	6,2 km (5,0 km)	4,9 km (3,7 km)	6,9 km (5,7 km)
Nombre de stations (hors tronc commun)	9 stations (6 stations)	12 stations (10 stations)	12 stations (9 stations)	10 stations (7 stations)	13 stations (10 stations)
Potentiel de desserte total (ratio)	17 600 PES* (4 300 PES/km)	27 200 PES (5 400 PES/km)	24 000 PES (4 800 PES/km)	18 500 PES (5 000 PES/km)	24 400 PES (4 300 PES/km)
Fréquentation journalière totale sur la branche R du Mongy	35 900 voyages	38 100 voyages	36 900 voyages	35 900 voyages	38 800 voyages
Augmentation de la fréquentation sur la branche due à l'extension du Mongy (ratio)	+ 11 300 voyages (2 100 voyages/km)	+ 13 500 voyages (2 400 voyages/km)	+ 12 300 voyages (2 000 voyages/km)	+11 300 voyages (2 300 voyages/km)	+14 200 voyages (2 100 voyages)

Temps de parcours						
Eurotéléport – Wattrelos Centre	-	10 min	24 min		23 min	23 min
Eurotéléport – Beaulieu	15 min	-	20 min		20 min	20 min
Wattrelos Centre – Beaulieu	-	-	18 min		-	-

Coût d'investissement total (ratio)	85 M€ (21 M€/km)	110 M€ (22 M€/km)	120 M€ (24 M€/km)	90 M€ (24 M€/km)	125 M€ (22 M€/km)
Coût d'exploitation total	3,9 M€/an	4,3 M€/an	4,7 M€/an	3,7 M€/an	5,2 M€/an

*PES : cumul de la population,
des emplois et scolaires desservis

UNE LIAISON TRANSFRONTALIÈRE EN TRAMWAY EST-ELLE OPPORTUNE ?

L'étude menée s'intéresse à Mouscron et plus particulièrement à Herseaux, contigüe à Wattrelos. Elle analyse les déplacements et les liaisons existantes entre la Métropole Européenne de Lille et la Belgique ainsi que les perspectives de développement du train (Service Express Métropolitain). Sur ces bases, elle compare les temps de parcours qu'offrirait une ligne de tramway entre Eurotéléport et Herseaux pour objectiver l'opportunité d'une liaison transfrontalière en tramway. Cette liaison est finalement à considérer au regard du surcoût d'investissement conséquent pour une liaison au potentiel d'usagers limité.

QUELLES SUITES DONNÉES À CETTE ÉTUDE ?

Cette étude et sa synthèse sont mises à disposition du public et présentée lors d'une rencontre publique en ligne.

Sur la base des études et du compte-rendu de la réunion publique du 24 novembre 2022, le Conseil Métropolitain se prononcera sur la suite à donner au projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing et notamment sur le scénario retenu pour la poursuite des études sur un tracé vers Wattrelos.

POUR ALLER PLUS LOIN :

Découvrez l'étude complémentaire complète sur le lien suivant :

<https://participation.lillemetropole.fr/processes/concertationprealablesdit/f/563/>

