

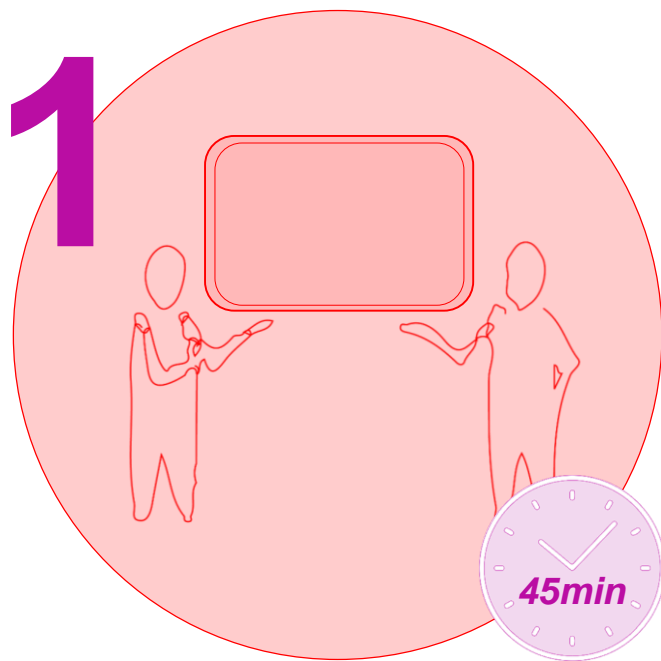
extra
mobile

tramway
Roubaix  Tourcoing

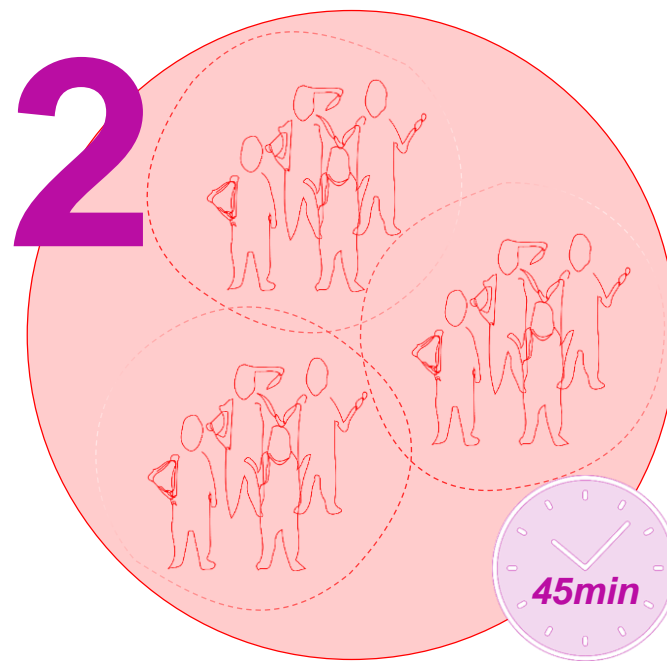
ATELIER PARTICIPATIF ROUBAIX - WATTRELOS

Mardi 28 janvier 2024

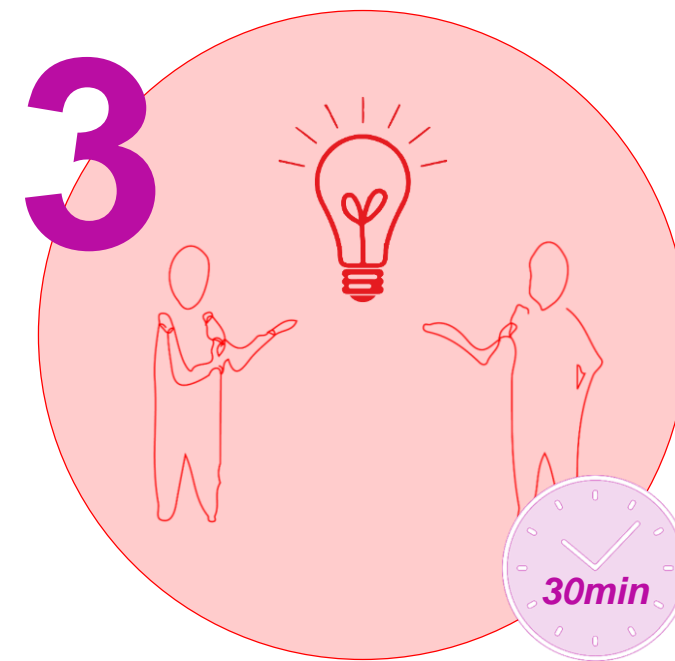
Organisation de l'atelier



1/ Présentation générale



2/ Réflexions par table



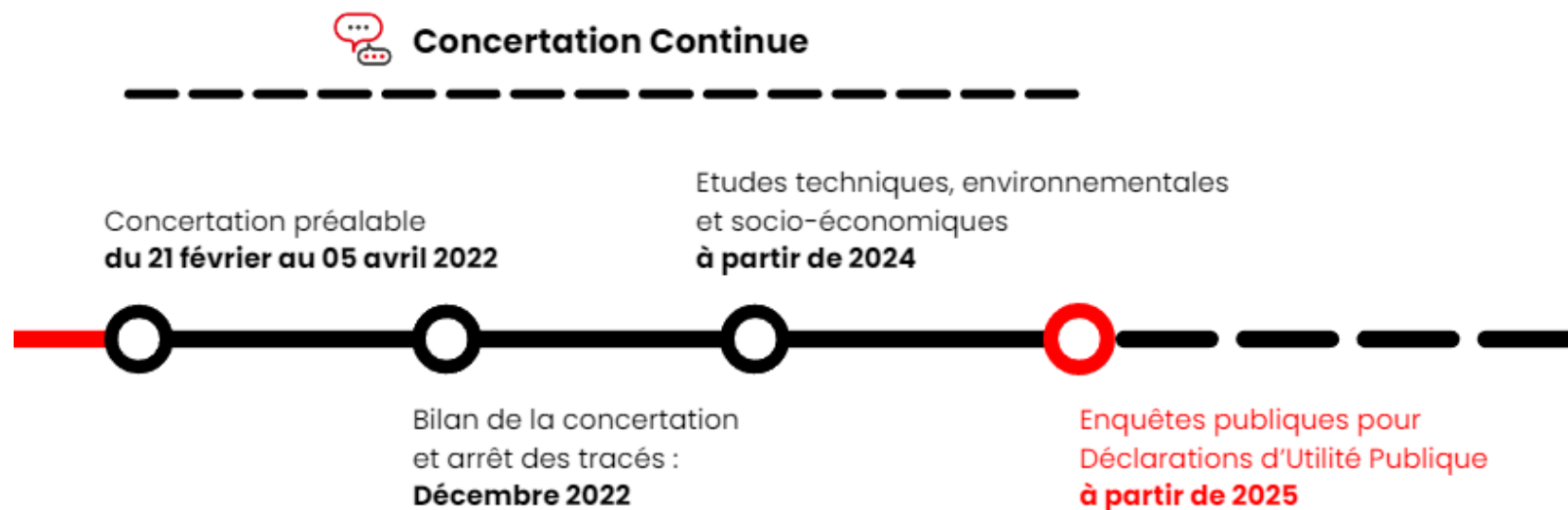
3/ Restitution des idées

Les ateliers participatifs novembre 2024 – janvier 2025

Cet atelier participatif vise à :

- Présenter par territoire les enjeux d'aménagement et zoomer sur certains secteurs pour analyser les scénarios à l'étude pour l'insertion locale du projet
- Permettre aux métropolitains d'évaluer les atouts et les limites de chacun des scénarios présentés
- Répondre aux interrogations du public quant au projet sur le territoire présenté

Présentation générale – la concertation continue



- Monsieur Christophe BACHOLLE a été désigné **garant de la phase de concertation continue** sur le projet par la Commission Nationale de Débat Public
- Il veille à la **bonne information du public** et à la **transparence du processus de concertation**
- Il remet un bilan annuel des actions menées par la MEL

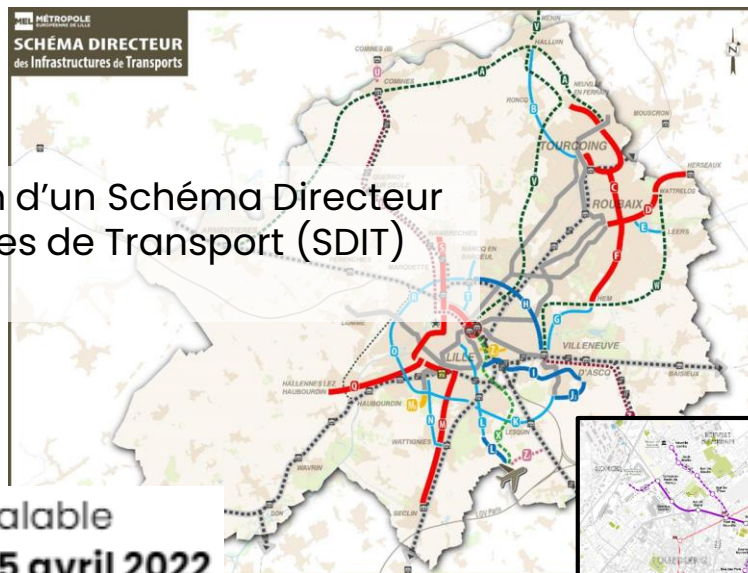
1

Présentation du projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix - Tourcoing



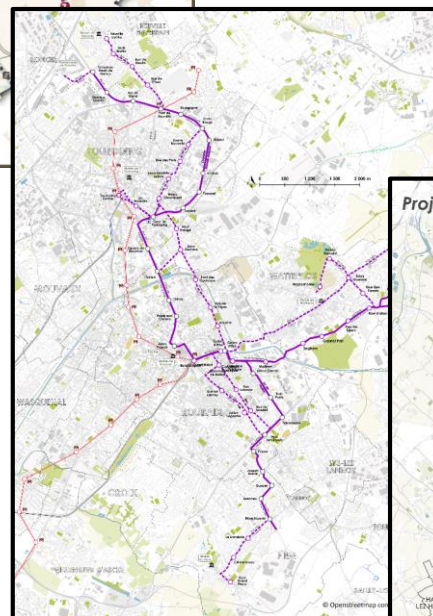
HISTORIQUE DU PROJET

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

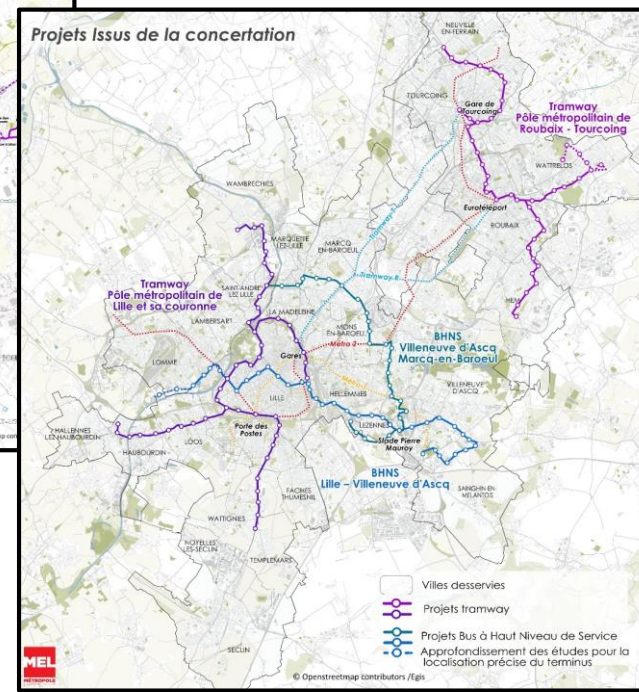


1/ Le réseau ferré État et régional

2/ De nouvelles liaisons en transports collectifs structurants à développer

27 liaisons dont:

- Tramways
- BHNS
- Lianes optimisées
- Liaisons express
- Liaisons rapides en site propre



4 NOUVELLES LIGNES STRUCTURANTES EXTRAMOBILE

2 PROJETS DE TRAMWAY (~50 km)

- Pôle métropolitain de Roubaix – Tourcoing
- Pôle métropolitain de Lille et sa couronne

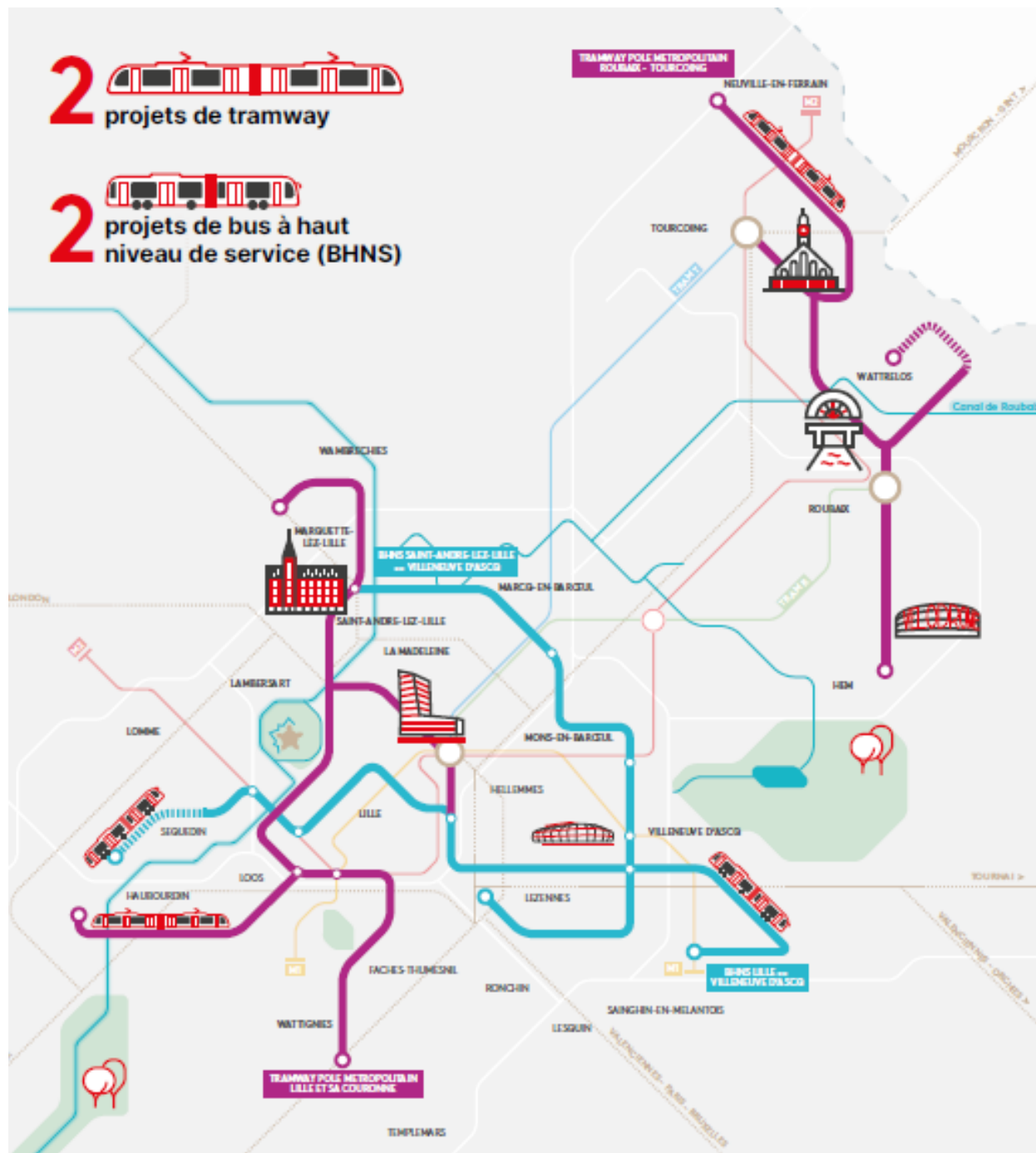
2 PROJETS DE BHNS (~25 km)

- BHNS Lille – Villeneuve d'Ascq
- BHNS Villeneuve d'Ascq – Saint-André-Lez-Lille

→ **490 000** habitants et **340 000** emplois desservis

→ Près de **180 000** voyages par jour

→ Un réseau structurant **x 2**



DES PROJETS AUX OBJECTIFS MULTIPLES

+ UN PROJET DE MOBILITÉ

Des déplacements améliorés dans toute la métropole :

- Renforcement du **maillage** du réseau de transports en commun
- **Correspondances** avec le métro, le tramway T et R et le TER
- Complémentarité avec le **réseau bus**
- Développement des **modes actifs**

+ UN PROJET SOCIAL

- Rendre la métropole (emplois, études, commerces...) **accessible à tous**
- Participer à la desserte des **quartiers prioritaires** politique de la ville

+ UN PROJET ENVIRONNEMENTAL

- Apporter une **alternative à la voiture** individuelle

+ UN PROJET DE QUALITÉ URBAINE

- Repenser les **espaces publics** pour les apaiser
- Accompagner la dynamique **d'aménagement urbain**



Lyon (69)



Pessac (33)



Montpellier (34)

Focus sur le Tramway Roubaix – Tourcoing (TRT)



5 communes traversées



Environ **20 km** et **38** stations

Desserte de



→ **126 000** habitants

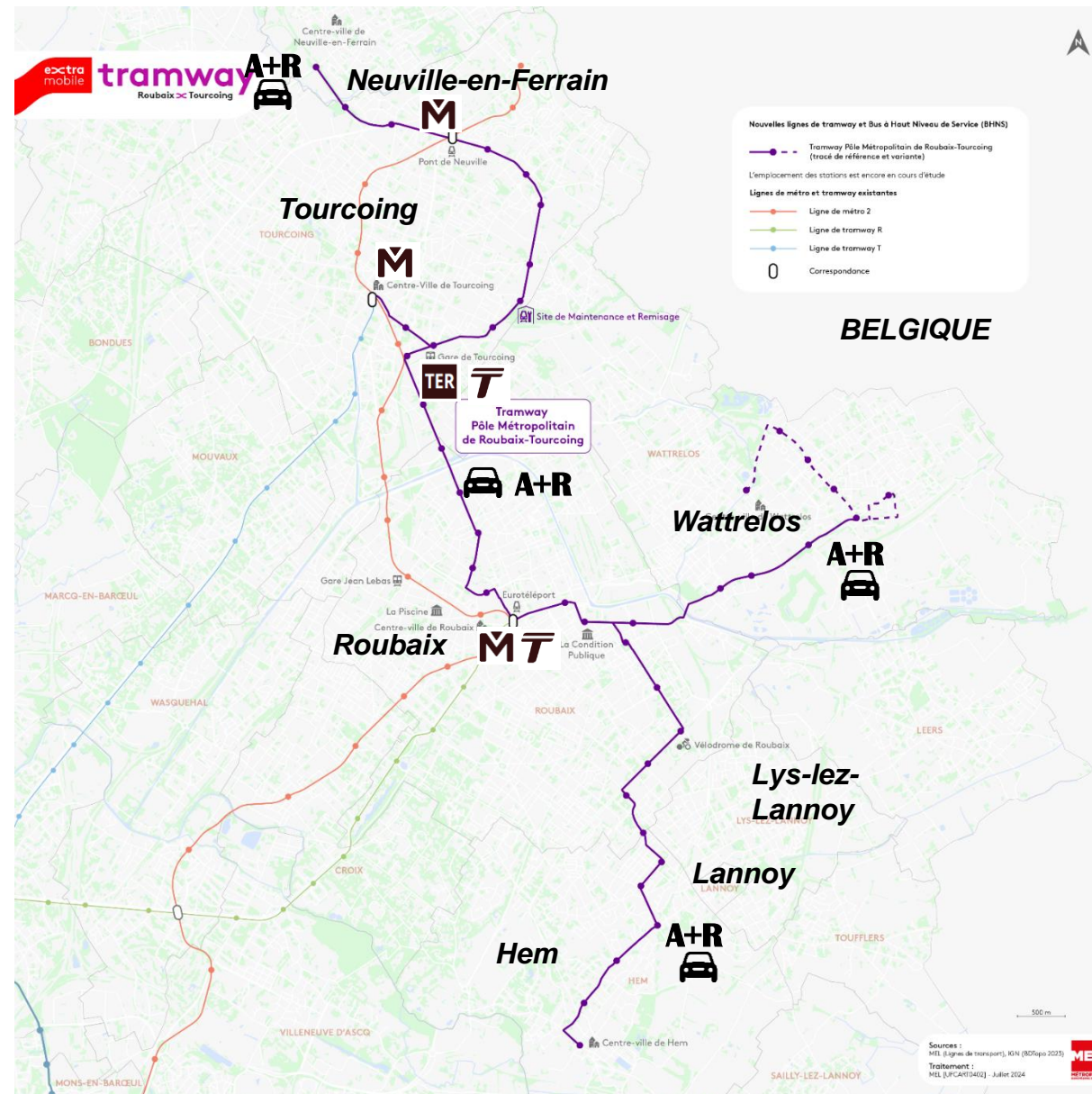
→ **48 000** emplois

→ **35 000** scolaires

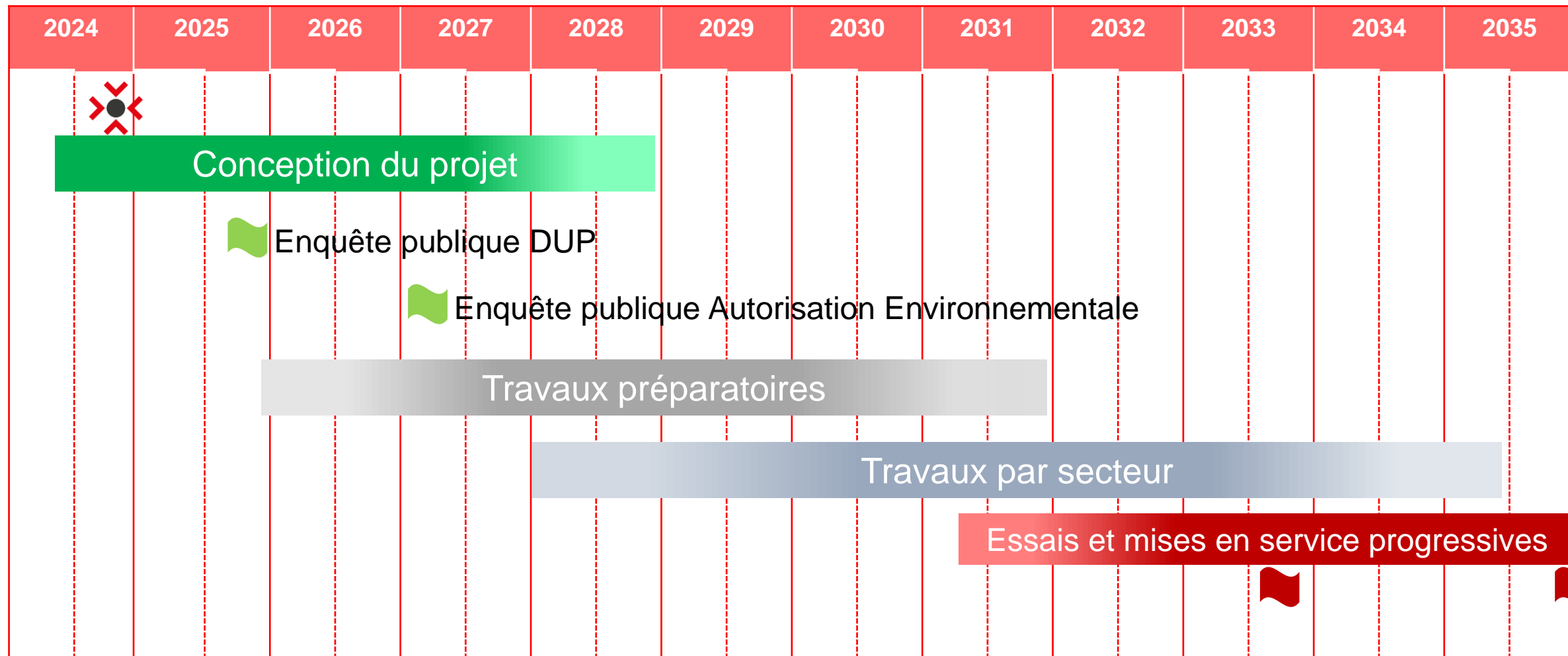
Presque 50% des habitants
des 5 communes desservies
(268 000 hab.)

Une desserte complémentaire aux tramways et
métros existants, des correspondances
optimisées (métros, gare, bus)

Une connexion au futur RER Métropolitain



Tramway Roubaix – Tourcoing – le planning prévisionnel

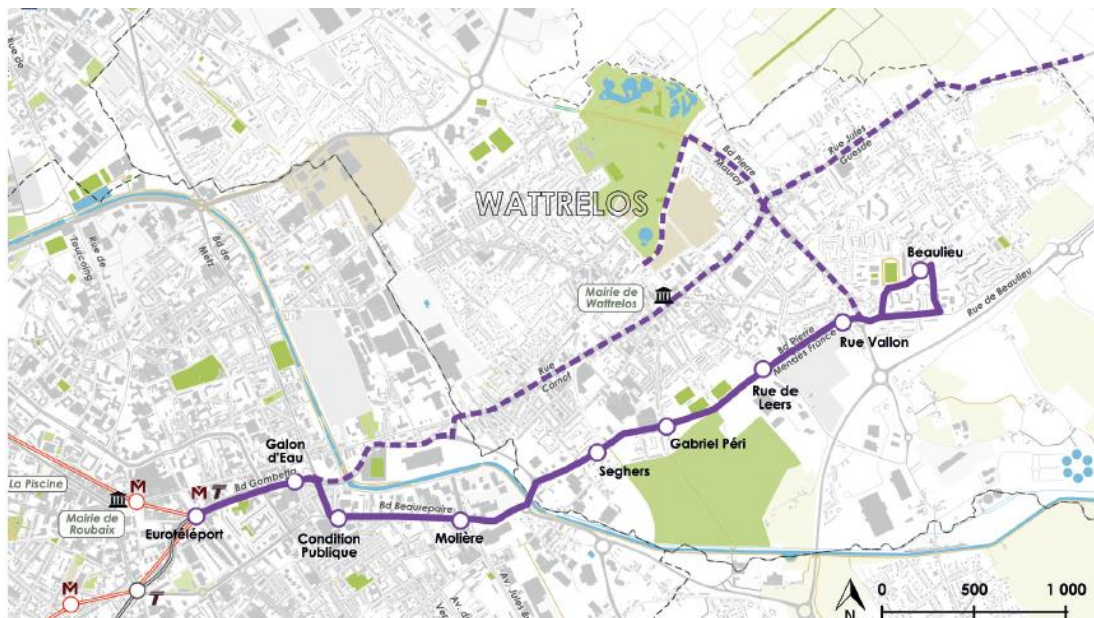


2

Présentation du tracé



Concertation préalable de 2022 : Rappel des variantes



Tracé par l'axe Carnot en mode Tramway

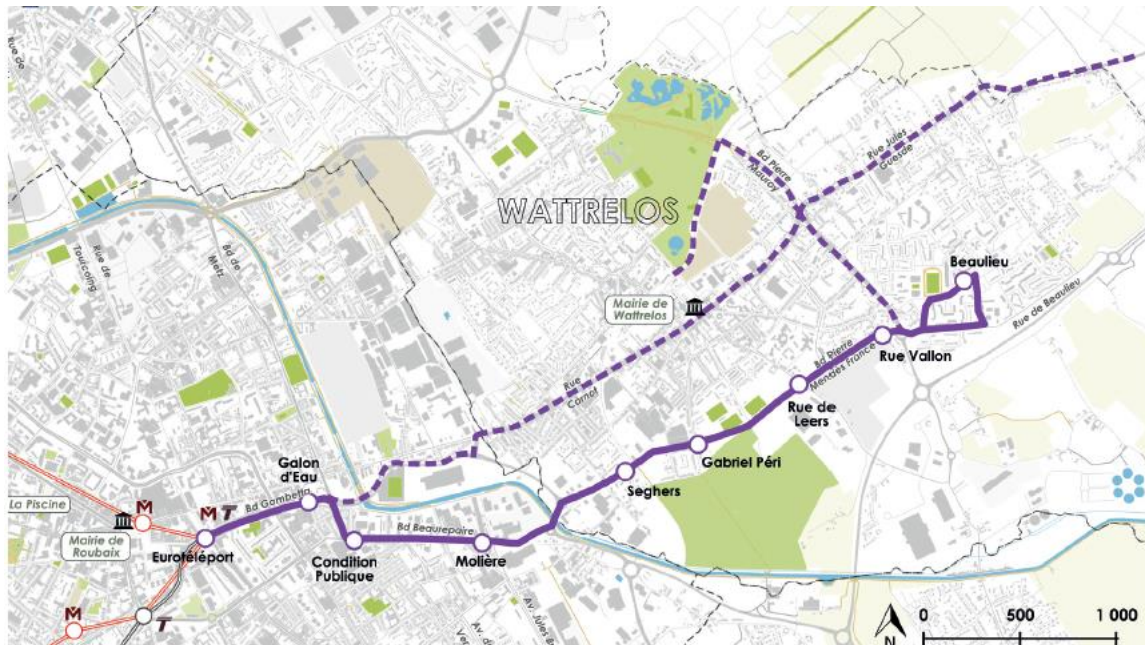
Néanmoins, les caractéristiques et usages actuels des axes utilisés par ce tracé, notamment dans la rue Carnot, n'apparaissent pas compatibles de façon satisfaisante avec l'insertion d'un tramway dans une configuration qui permettrait d'assurer la régularité d'exploitation attendue (site propre dans les deux sens) et le maintien des nombreux usages (stationnement, circulation, modes actifs).

-> Variante en mode BHNS

Tracé par l'axe Mendes-France en mode Tramway

L'insertion du tramway est facilitée par des largeurs suffisantes (de 15 à 25 mètres) ce qui assurera sa performance. Néanmoins, le tracé, en évitant les secteurs les plus contraints en termes d'insertion, ne permet pas la desserte directe du centre-ville de Wattrelos (distance d'environ 600m de l'axe du centre-ville). Des cheminements de qualité pourront être mis en place.

Concertation préalable de 2022 : Rappel des conclusions



Bilan de la concertation

Le secteur a fait l'objet de **beaucoup de prises de positions assez opposées** quant aux propositions de tracés et au choix du mode de transport. La concertation **n'a pas permis de dégager un consensus fort sur ce secteur.**

Peu de contributions s'expriment en faveur d'un BHNS.

Les avis sont mitigés entre les tracés Mendès France et Carnot ainsi que sur la localisation du terminus avec des **questionnements sur la distance et la densité desservie par un tracé boulevard Mendès France** et des inquiétudes sur l'insertion par un tracé rue Carnot.

Délibération du conseil métropolitain de juin 2022 :

*Sur le secteur Roubaix-Wattrelos : **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.*

-> Études complémentaires entre juin et décembre et présentation des résultats en réunion publique le 24 novembre 2022.

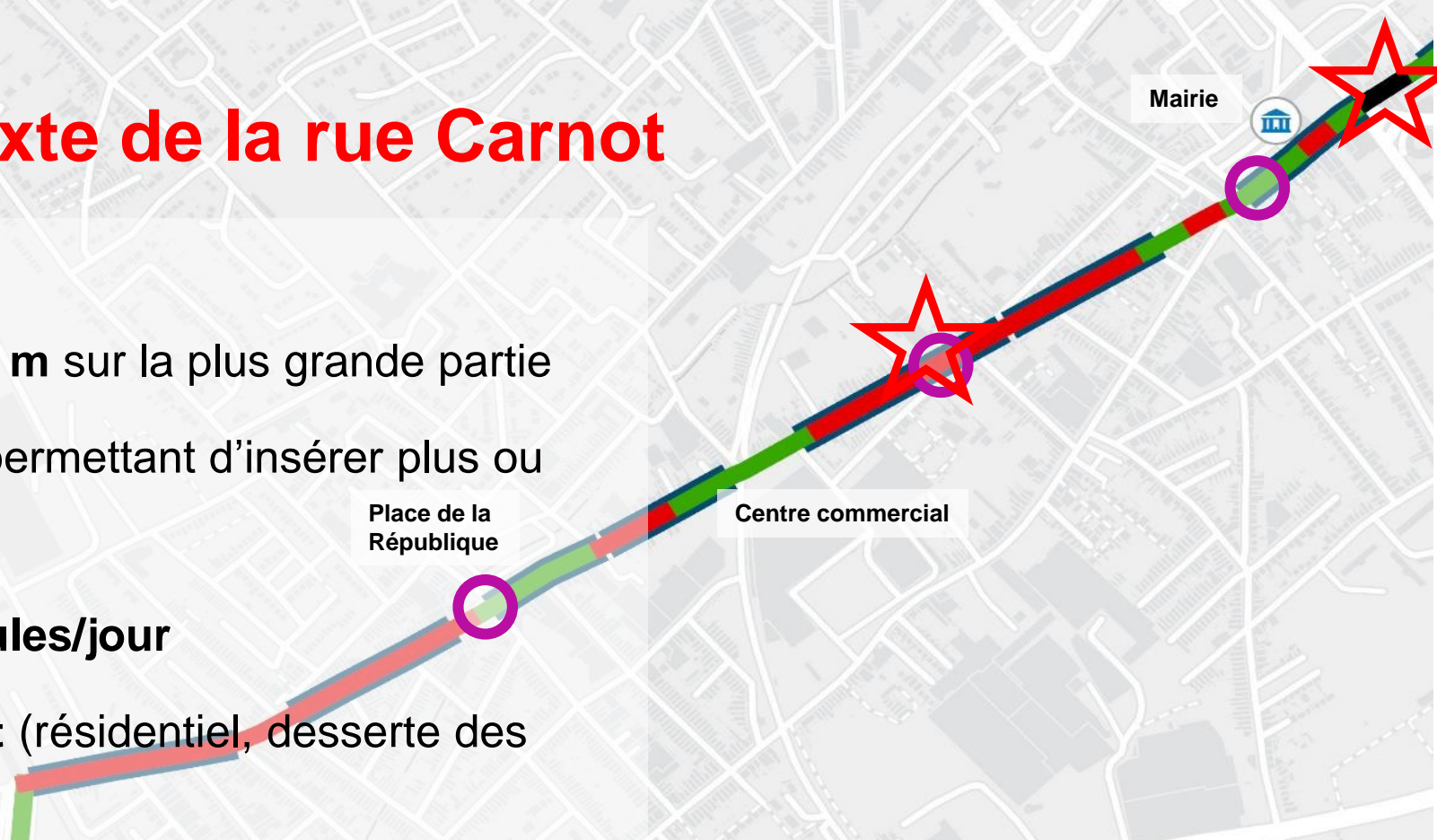
Délibération du conseil métropolitain de décembre 2022 :

***Poursuivre les études d'une ligne de tramway entre Roubaix et Wattrelos**, l'opportunité d'une liaison en tramway jusqu'à la gare d'Herseaux en Belgique n'étant pas démontrée.*

***Privilégier un tracé de tramway par le boulevard Pierre Mendès-France à Wattrelos** et poursuivre les études de faisabilité afin de déterminer le terminus de la ligne en précisant l'offre globale en transports en commun.*

Analyse du contexte de la rue Carnot

- Une rue de **centralité**
- Une rue avec un **gabarit d'environ 15 m** sur la plus grande partie
- Des élargissements ponctuels >20 m permettant d'insérer plus ou moins facilement des **stations**
- Un trafic routier d'environ **8 000 véhicules/jour**
- Environ **220 places de stationnement** (résidentiel, desserte des commerces) des deux côtés de l'axe
- Environ **110 commerces/services**
- Environ **1300 m**



Stationnement



Exigence de sécurité - stationnement

Exigence de distance entre le tramway et le stationnement : $\geq 1,5\text{m}$

Dans 15m :

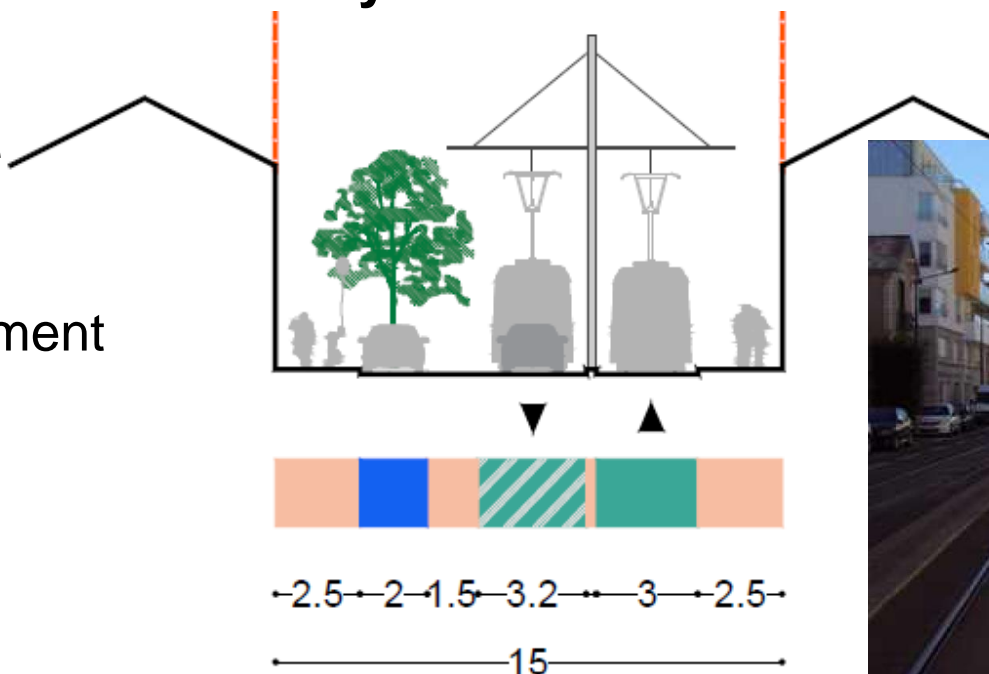
1 bande de stationnement

1 recul de sécurité

2 trottoirs

2 voies tramway éventuellement
en site banal

Exemple : Nantes



	Stationnement existant	Stationnement estimé conseré (à glt STRMTG + stations)
Rue Carnot	Env. 220	Env. 80
Bd Mendès France	Env. 40	Env. 0

Performance et sécurité tramway – circulation banalisée

3. Recommandations

3.1 Dans quels cas peut-on aménager un site banal ?

Lorsque l'emprise ne permet pas d'allouer un espace suffisant à chaque mode de déplacement, et que le choix est fait de ne supprimer aucune fonction urbaine, aménager un site banal permet d'offrir une desserte tramway tout en maintenant la circulation automobile.



Illustration 22 : Site banal en zone résidentielle à Toulouse

L'aménagement d'un site banal est pertinent sur les axes présentant un faible trafic (jusqu'à environ 5 000 véh./jour 2 sens confondus) et peu d'intersections⁶. Il est essentiel que la circulation soit fluide sur l'axe concerné, car les remontées de file pénalisent le niveau de service du tramway.

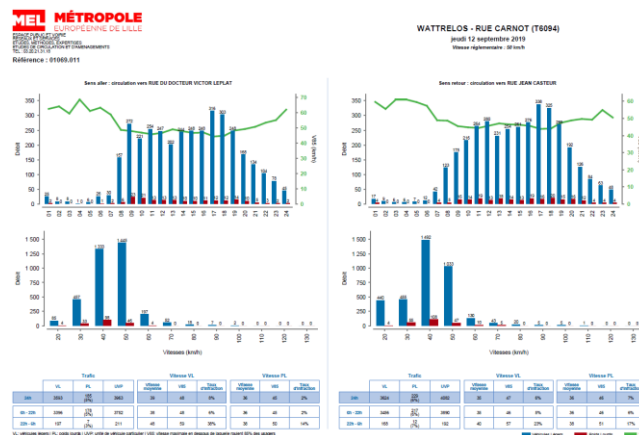


Illustration 23 : Tramway dans la circulation générale non maîtrisée (Gand)

Recommandation de ne pas dépasser 5 000 véh./jour (2 sens confondus)

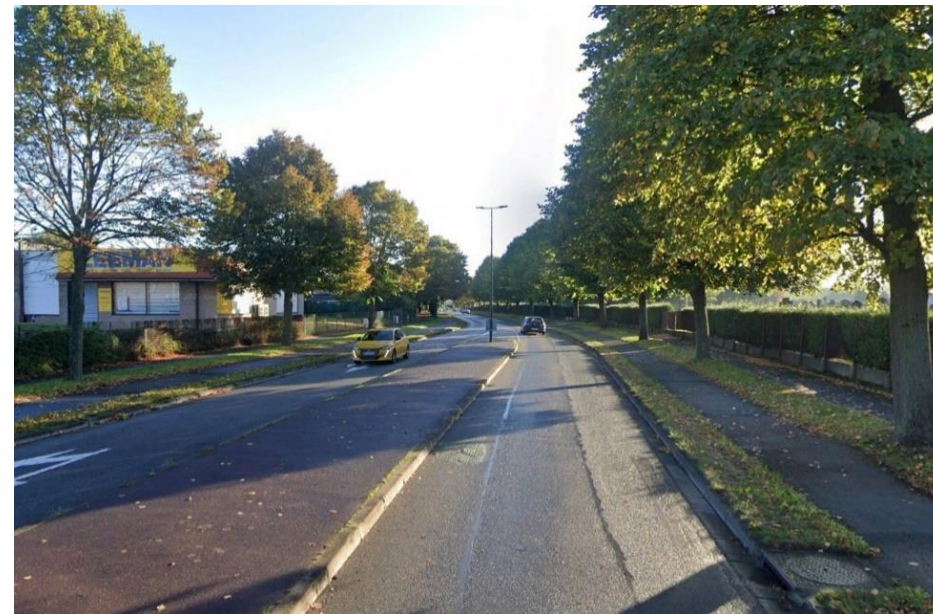
Rue Carnot => Un axe très circulé avec env. 8 000 véh./ jour (2 sens confondus)

- **Nécessité de diminuer drastiquement le trafic => plan de circulation, mise à sens unique, ...**
- **Circulation à la vitesse du tram : 30 km/h**



Analyse du contexte du Bd Mendès France

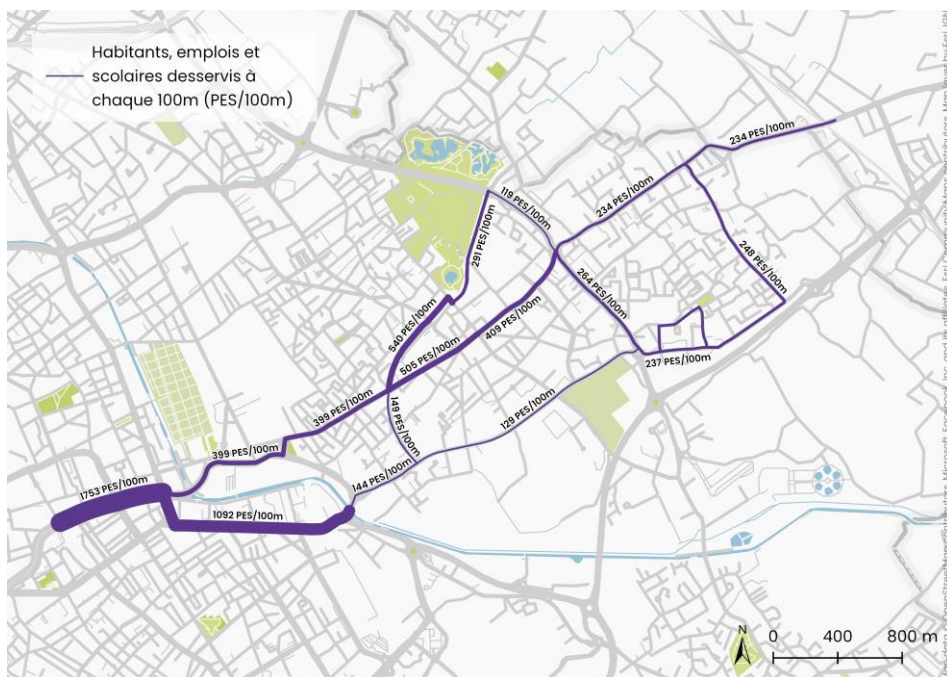
- Un boulevard de **faubourg**
- Une rue avec un **gabarit d'environ 20 à 24 m** sur la plus grande partie – souvent avec une possibilité d'extension
- Possibilité d'élargissements ponctuels permettant d'insérer assez facilement des **stations**
- Un trafic routier > **10 000 véhicules/jour** notamment dans la partie ouest
- Environ **40 places de stationnement** (résidentiel) sur 2 secteurs
- **Commerces/usines avec accès et stationnement dédiés**
- Environ **2000 m**



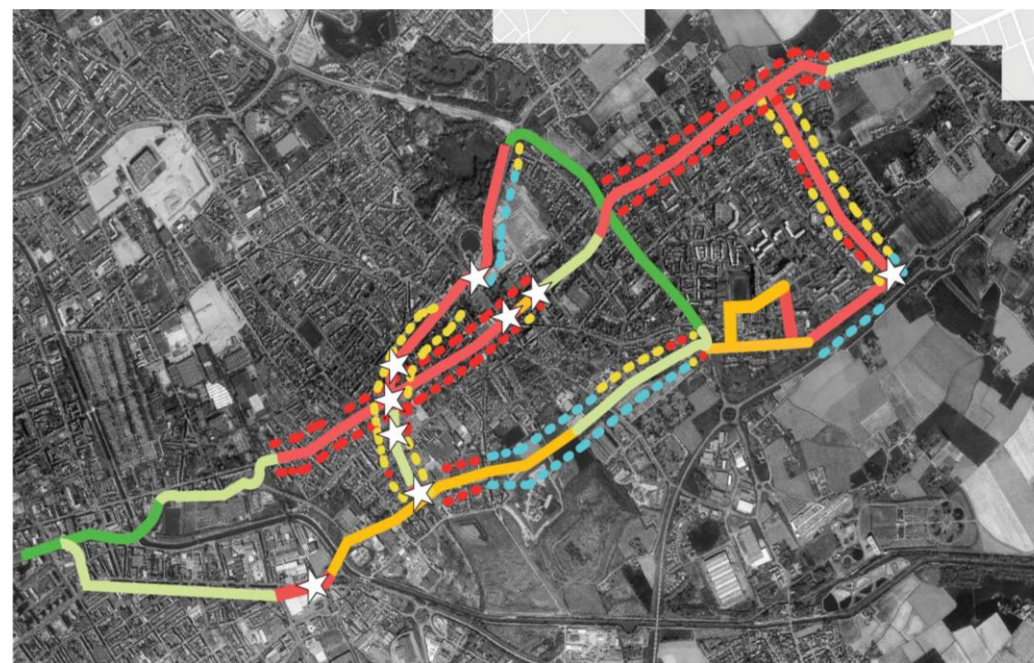
Concertation 2022 : Approfondissement des études

Demande de précisions de la part des garants de la concertation: préciser la fréquentation prévisible et interroger l'opportunité d'une liaison vers Herseaux

- Réalisation par la MEL d'une étude complémentaire à l'automne 2022 : 10 scénarios étudiés et présentés en réunion publique le 24 novembre 2022



Métropole Européenne de Lille



Concertation 2022 : Approfondissement des études

10 scénarios analysés et présentés

Beaulieu via Carnot

Beaulieu via Mendes France

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
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	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)	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)	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 (7 stations)	8 stations (6 stations)	12 stations (10 stations)	9 stations (6 stations)	12 stations (10 stations)	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)	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)	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	35 000 voyages	32 000 voyages	37 900 voyages	33 600 voyages	34 900 voyages	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)	+ 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)	+ 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	15 min	10 min	18 min	15 min	20 min	10 min	24 min	21 min	21 min
Eurotéléport – Beaulieu	-	-	17 min	-	20 min	15 min	-	20 min	20 min	20 min
Wattrelos Centre – Beaulieu	-	-	7 min	-	14 min	-	-	18 min	16 min	16 min
Coût d'investissement total (ratio HT)	70 M€ (22,5 M€/km)	80 M€/km (25,0 M€/km)	110 M€/km (22,0 M€/km)	90 M€ (27,0 M€/km)	140 M€ (24,5 M€/km)	85 M€ (21,0 M€/km)	110 M€ (22,0 M€/km)	120 M€ (24,0 M€/km)	90 M€ (24,0 M€/km)	125 M€ (22,0 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	3,9 M€/an	4,3 M€/an	4,7 M€/an	3,7 M€/an	5,2 M€/an

Beaulieu via Mendes France :

malgré **une desserte moindre** : 17 600 opportunités contre 27 000, **une solution moins coûteuse**, efficace et un **ratio voyages/km dans la moyenne** (issu du modèle de trafic MEL)

Concertation 2022 : Décisions de la MEL

conseil du 16/12/2022 Délibération 22-C-0399

Orientations et engagements retenus par la MEL :

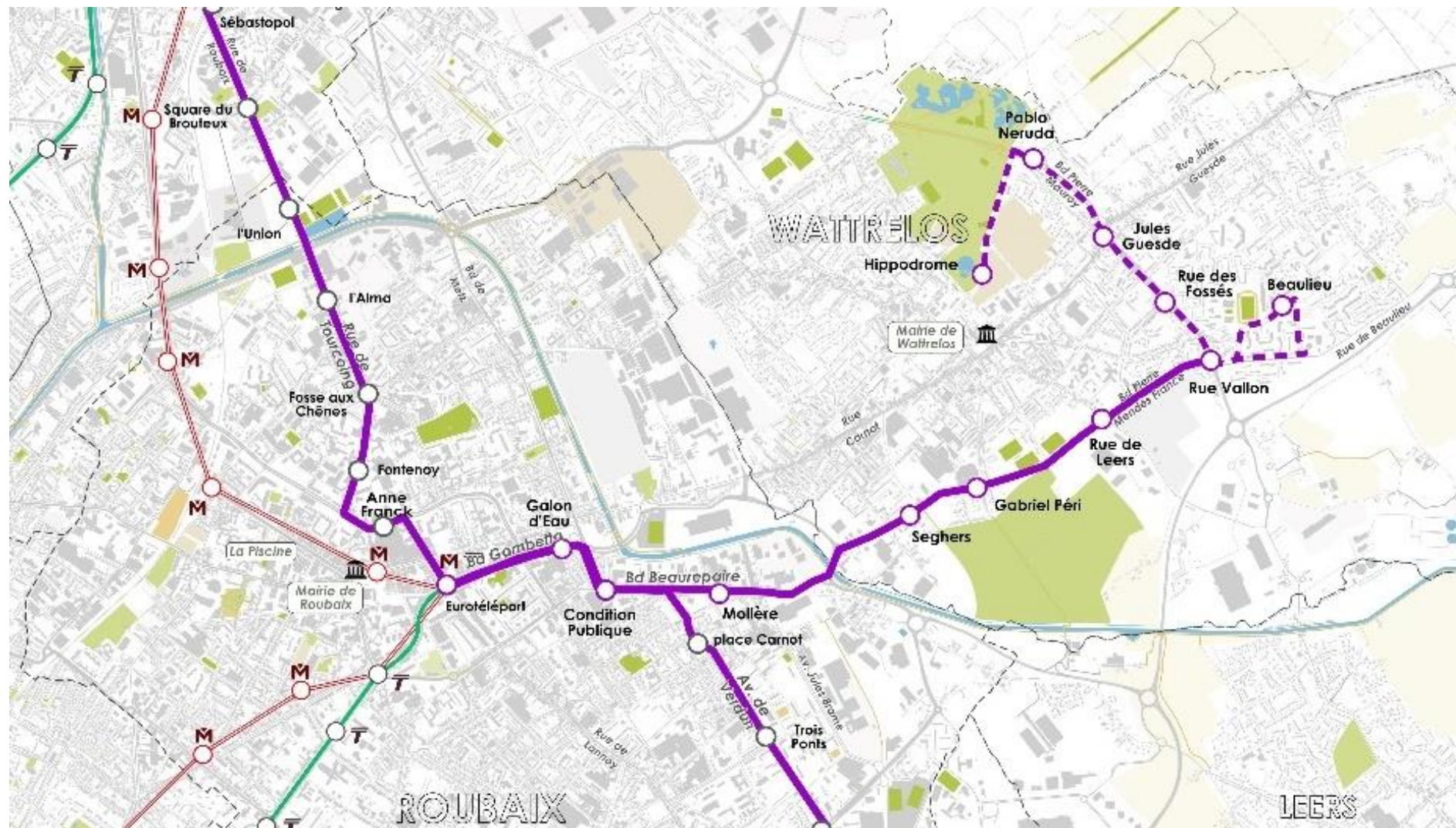
Le Maître d'Ouvrage prend en compte dans la poursuite des études sur le projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing les orientations suivantes :

- *Axe Roubaix-Wattrelos :*

- Poursuivre les études d'une ligne de tramway entre Roubaix et Wattrelos, l'opportunité d'une liaison en tramway jusqu'à la gare d'Herseaux en Belgique n'étant pas démontrée.*

- **Privilégier un tracé de tramway par le boulevard Pierre Mendès-France à Wattrelos et poursuivre les études de faisabilité afin de déterminer le terminus de la ligne en précisant l'offre globale en transports en commun.***

Concertation 2022 : Tracé retenu



Études de faisabilité 2024

La branche Roubaix-Wattrelos : étude de faisabilité

En 2024, poursuite des réflexions sur la faisabilité :

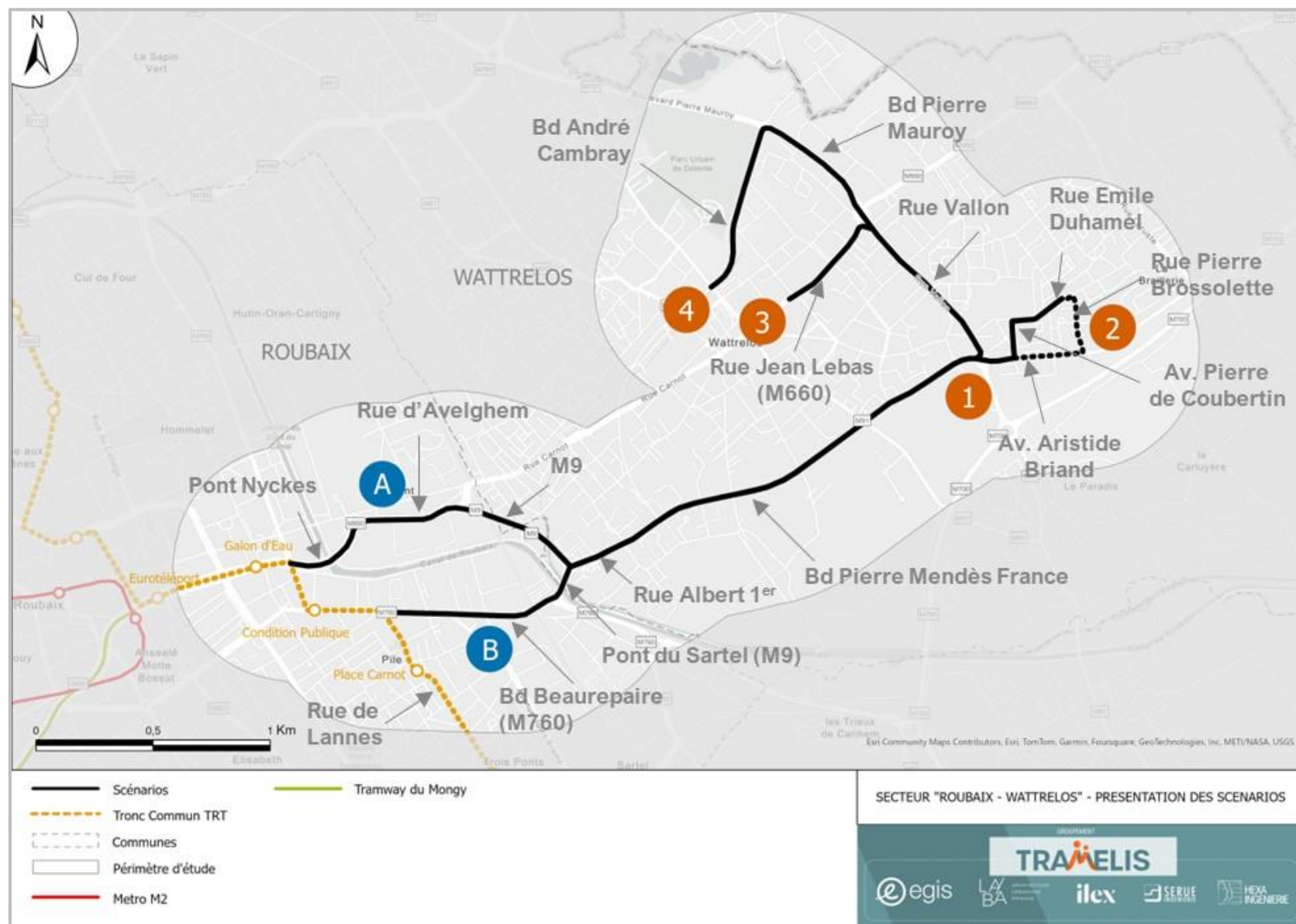
- Étude de différents terminus
- Étude de deux variantes sur la partie roubaisienne

SCENARIOS DE TERMINUS

- **Scénario 1** : Terminus rue Vallon
- **Scénario 2** : Terminus Beaulieu
- **Scénario 3** : Terminus Jean Lebas (« supermarché MATCH »)
- **Scénario 4** : Terminus Hippodrome (ancienne gare)

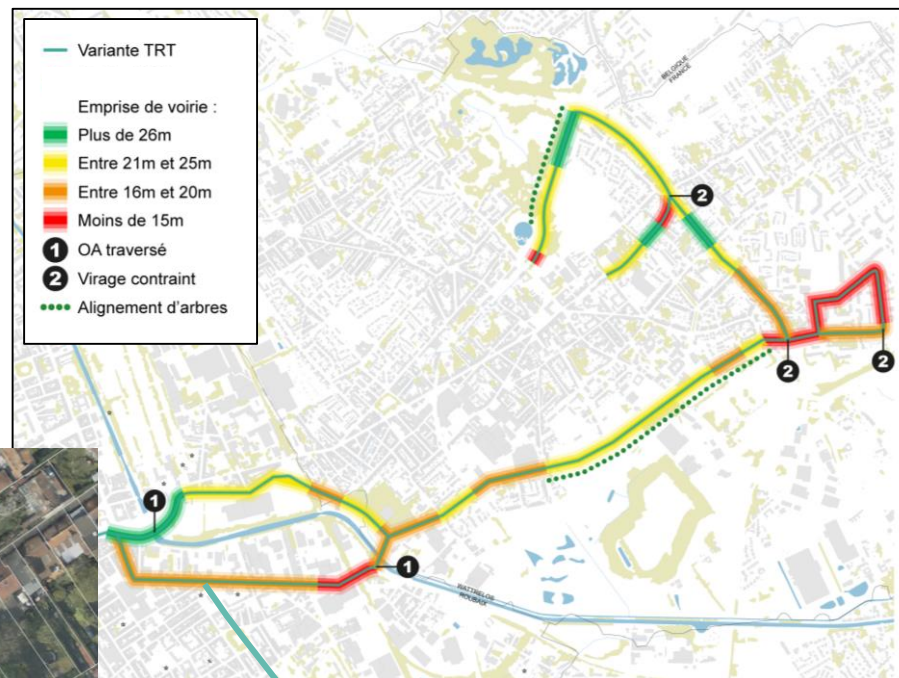
VARIANTES DE TRACE (pour chacun des scénarios de terminus)

- **Variante A** : Débranchement au niveau de la station Galon d'Eau
- **Variante B** : Débranchement au niveau de la rue Lannes



ANALYSE DES DONNÉES

- Socio-économie du territoire
- Déplacements/Mobilité
- Morphologie urbaine / Points durs
- Coûts



Temps de parcours (min)	Tramway depuis Beaulieu	Liane 3	Tramway depuis Lebas	Liane 3
	14	20	15	13
jusqu'à Beaulieu	-	-	12	7

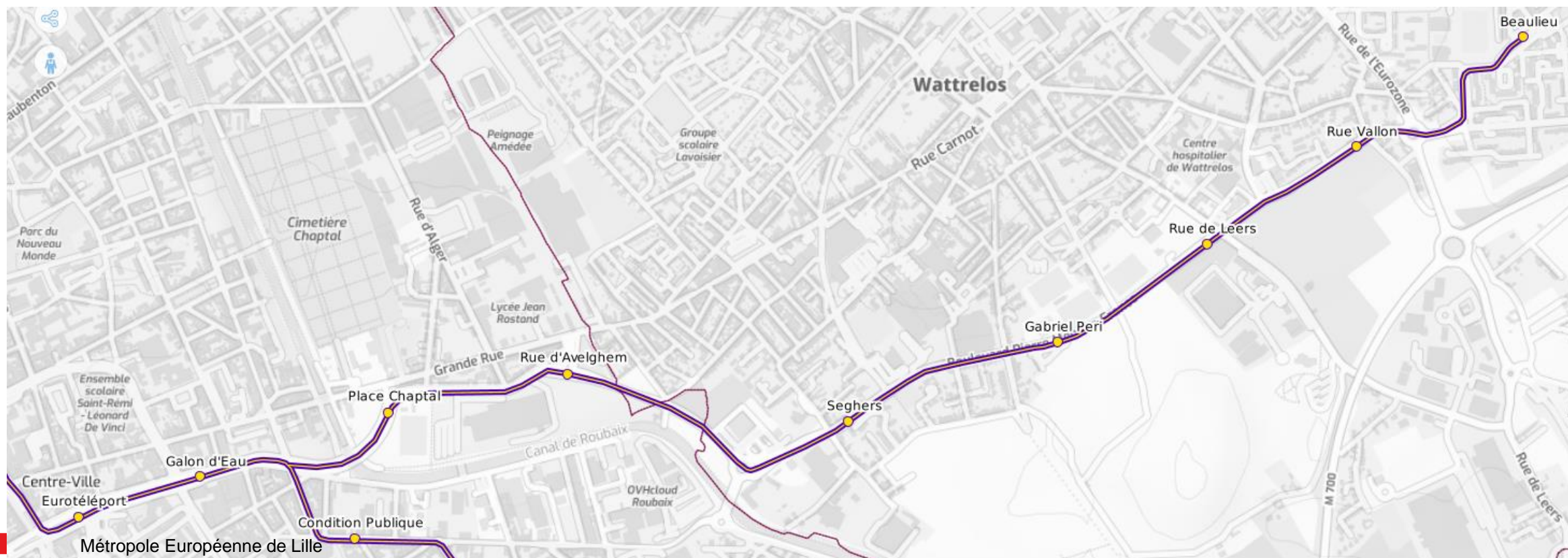
Métropole Européenne de Lille

	VALLON (Ouest)	BEAULIEU	JEAN LEBAS	HIPPODROME
	1A	2A	3A	4A
Longueur du tracé	3 200m	3 860m	4 590m	5 440m
Nombre de stations	6	7	9	10
P+E+S À 500M DES STATIONS	2035 (ratio/km)	14 040 (4 390/km)	19 340 (5 010/km)	24 390 (5 310/km)
		27 150 (4 990/km)		

CONCLUSION POUR LA BRANCHE ROUBAIX-WATTRELOS

Sur Roubaix : le tracé par le pont Nyckes et la rue d'Avelghem malgré un surcoût présente un potentiel actuel et futur plus intéressant

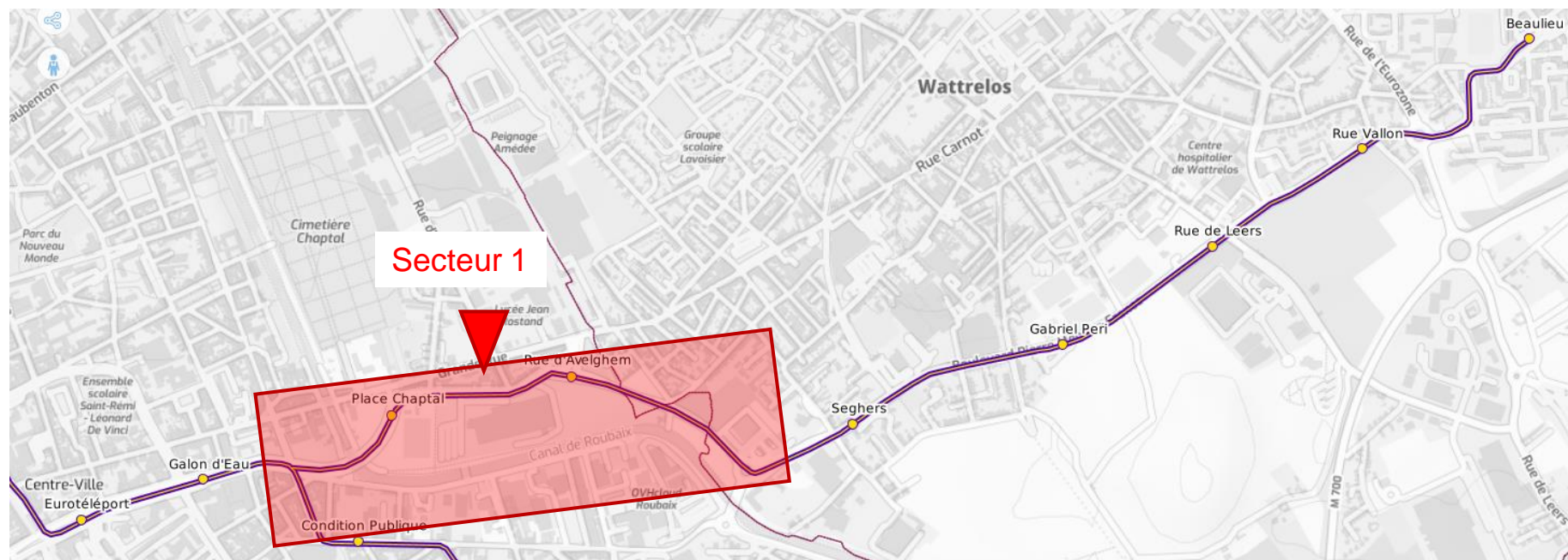
Sur Wattrelos : terminus Hippodrome non retenu (longueur importante et implantation du collège obsolète). **Seul le terminus à Beaulieu présente une pertinence transport**, le terminus à Lebas outre son coût supérieur présente des difficultés d'insertion sensibles. Maintien d'une offre bus sur l'axe Carnot à une fréquence inférieure à la Liane 3



Le tracé sur Roubaix - Wattrelos

Pont Nyckes, rue d'Avelghem, M9

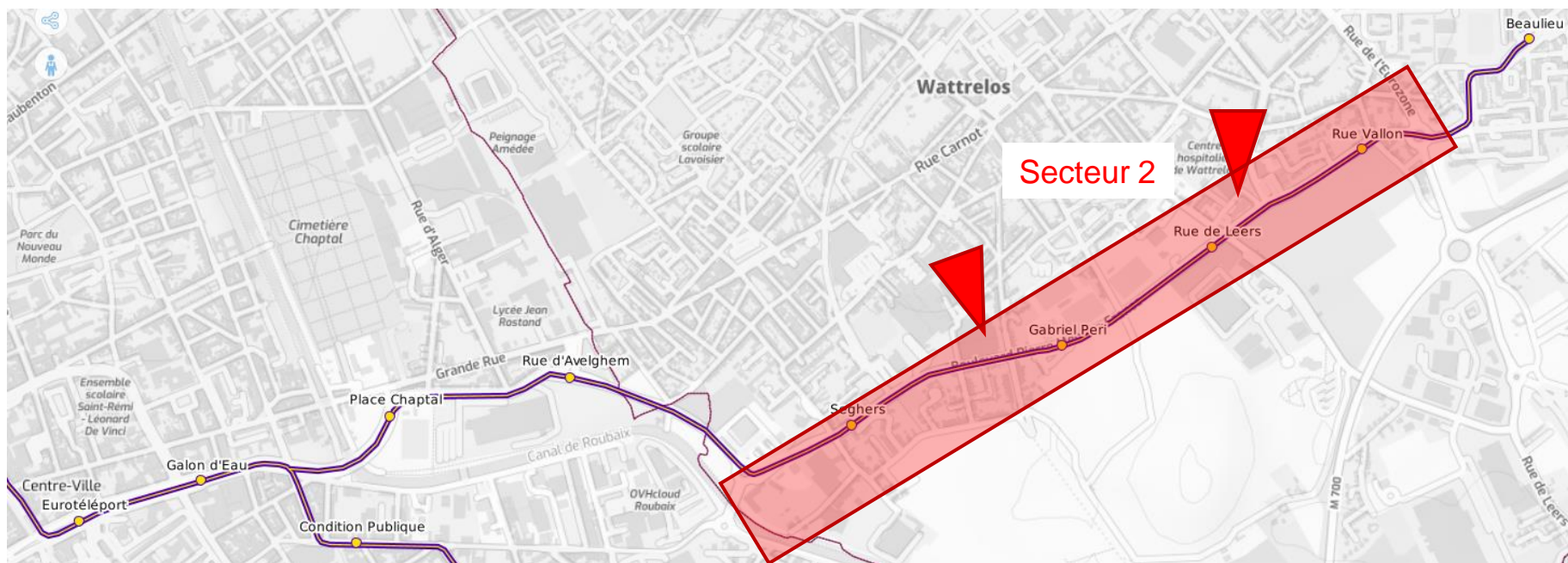
- Assurer la performance du tramway
- Conservation de la contre-allée de desserte ?
- Conservation de l'alignement d'arbres existant ?
- Remplacement du site propre bus par la plateforme tramway ?
- Intégration d'une piste cyclable



Le tracé sur Roubaix - Wattrelos

Bd Pierre Mendès-France

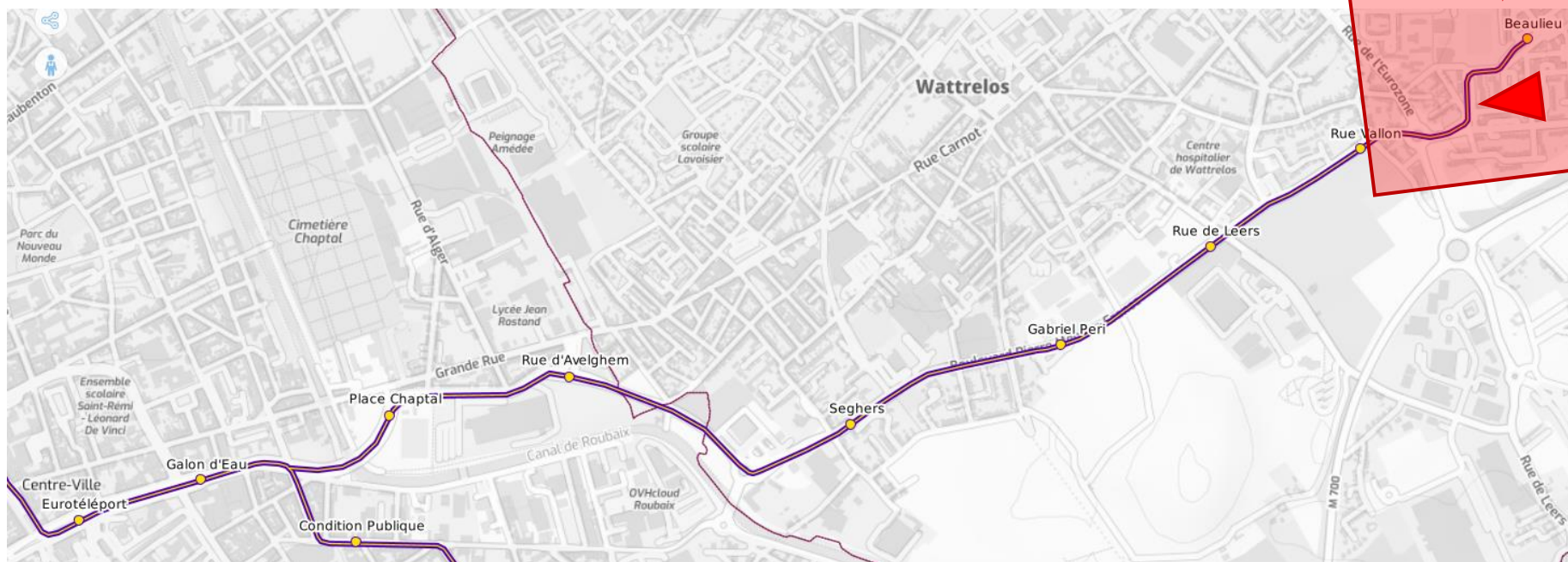
- Assurer la performance du tramway
- Étudier le traitement des modes actifs
- Conservation des alignements d'arbres existants ?
- Gestion des 2 rétrécissements (usine et rond-point est)
- Implantation d'une aire relais (A+R)



Le tracé sur Roubaix - Wattrelos

Av. A. Briand, P. de Coubertin,

- Sécuriser la performance du tramway
- Étudier le plan de circulation
- Analyser l'usage du stationnement impacté
- Optimiser le terminus (desserte et exploitation)



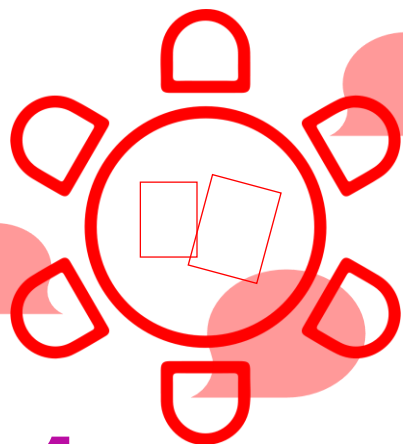
Secteur 3

2

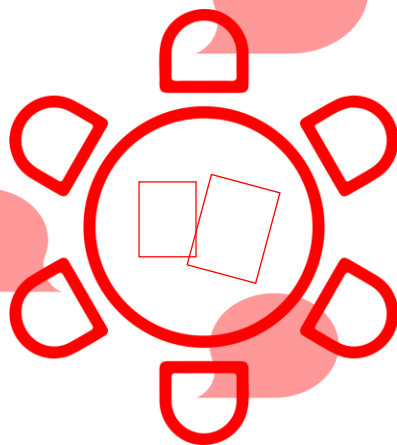
Temps de travail : Réflexions par table



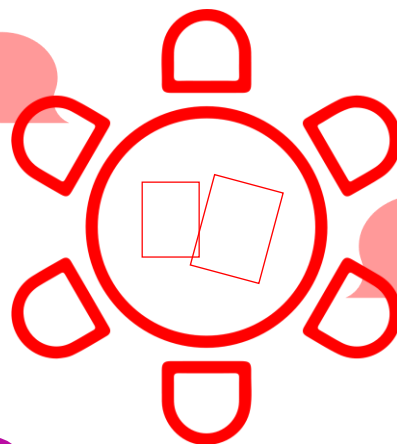
Comment on s'organise ?



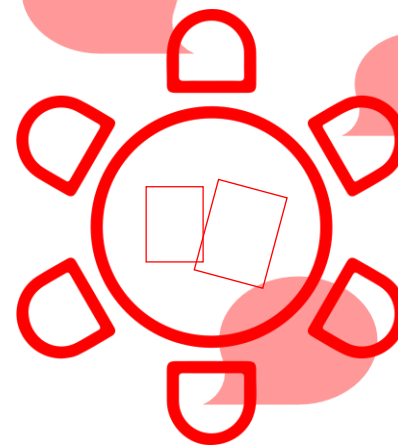
1x6/8



2x6/8



3x6/8

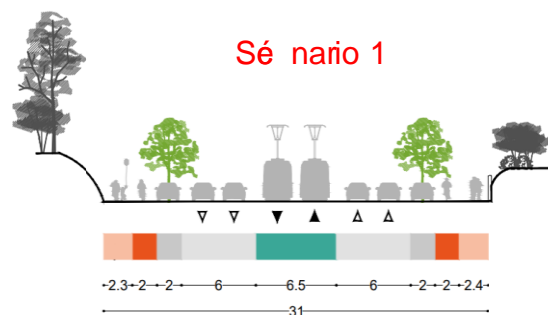


4x6/8

référénts EKER
référénts TRAMELIS
référénts MEL



Le travail : se mettre dans la peau des usagers ...



Avantages

+

Limites

-

Questions

?

Habitant / Visiteur (cadre de vie, nuisance, insertion locale.)

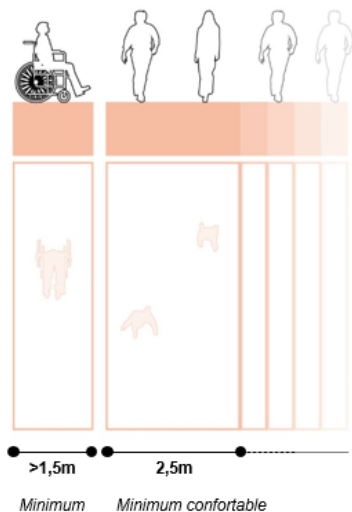
Usagers des transports en commun (accès au

Cyclistes (sécurité, confort de circulation, intermodalité, ...)

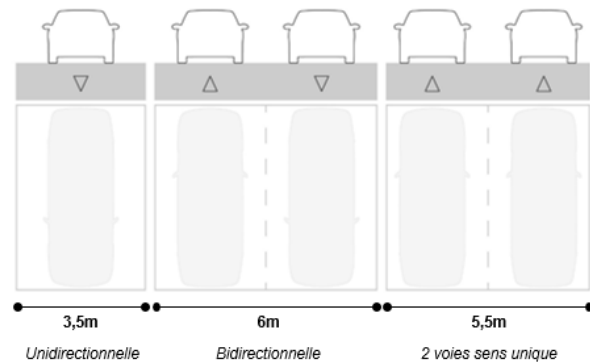
Automobilistes (sécurité, stationnement, intermodalité, ...)

Les dimensions

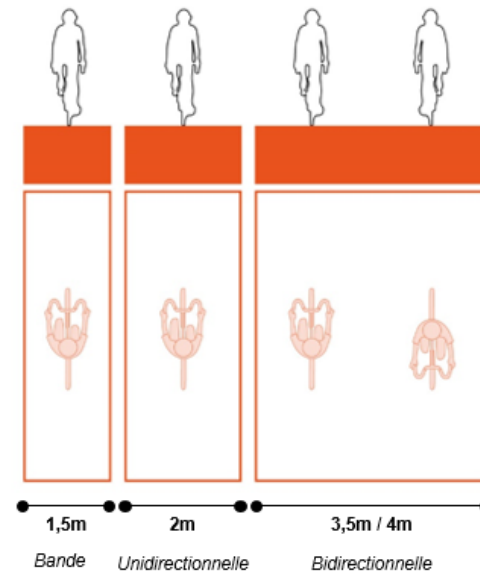
Le piéton



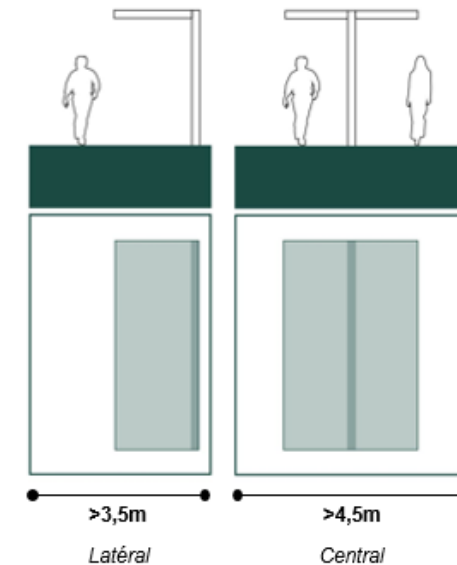
La voiture



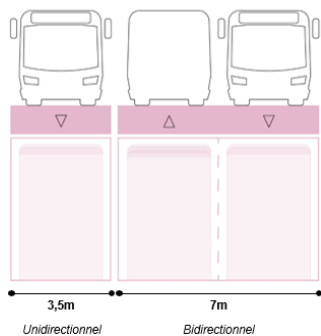
La piste cyclable



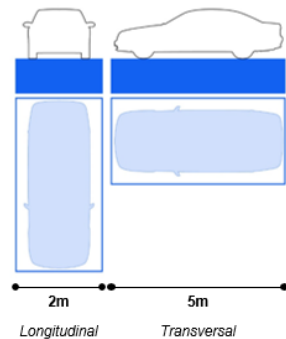
Les quais



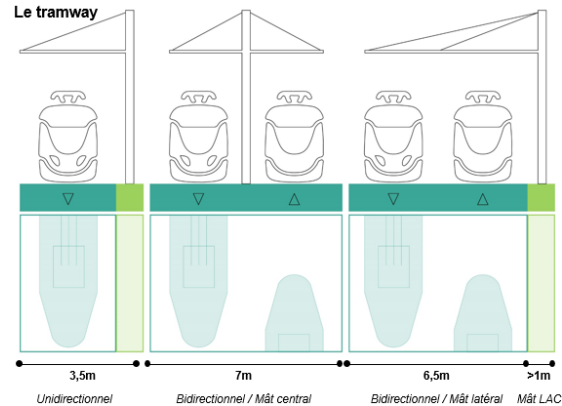
Le bus



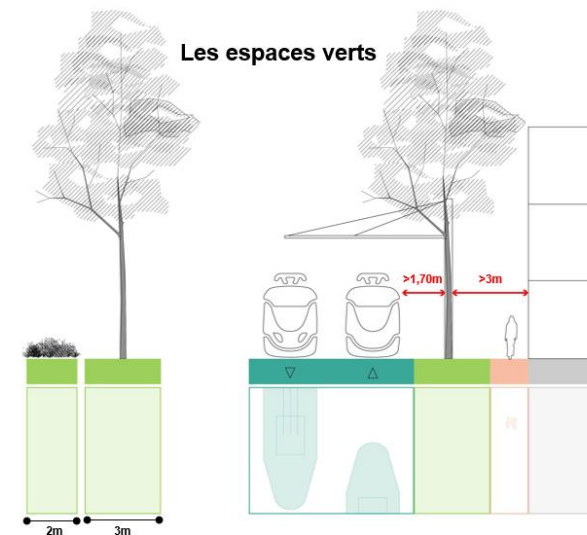
Le stationnement



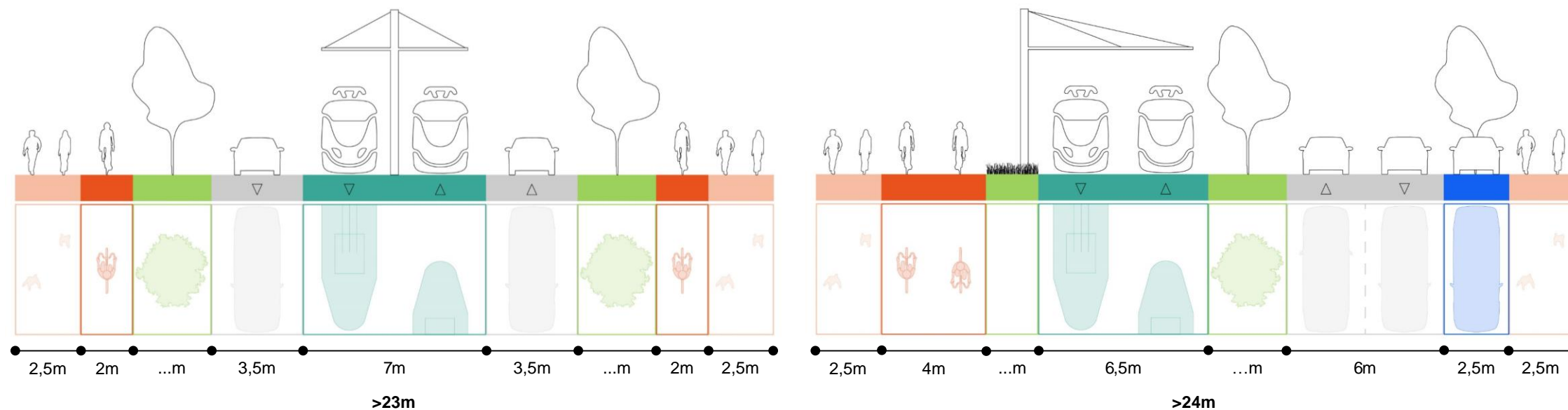
Le tramway



Les espaces verts

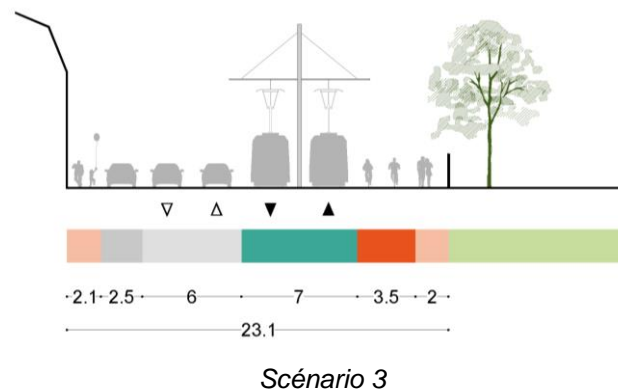
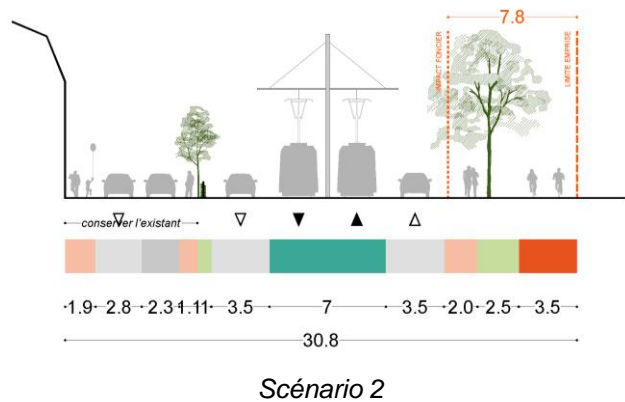
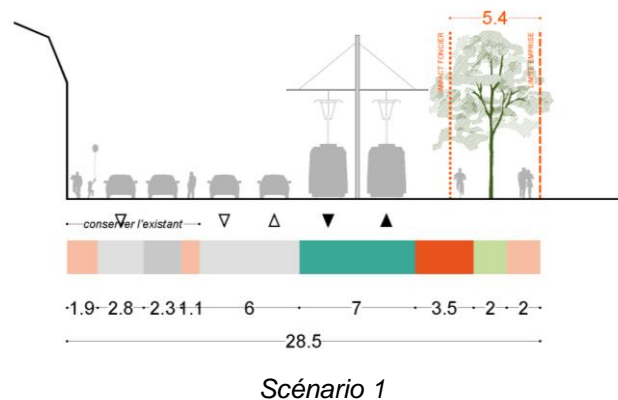
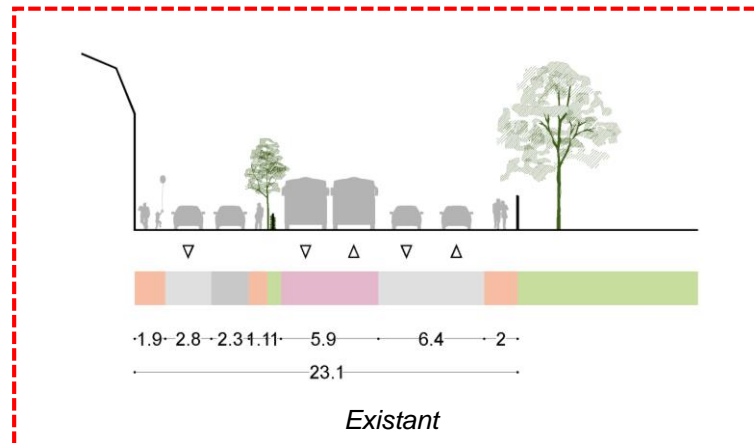


Les dimensions : exemples de profils fonctionnels



Secteur 1

Rue d'Avelghem – Roubaix

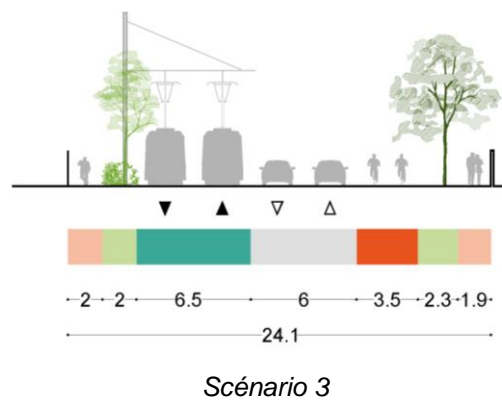
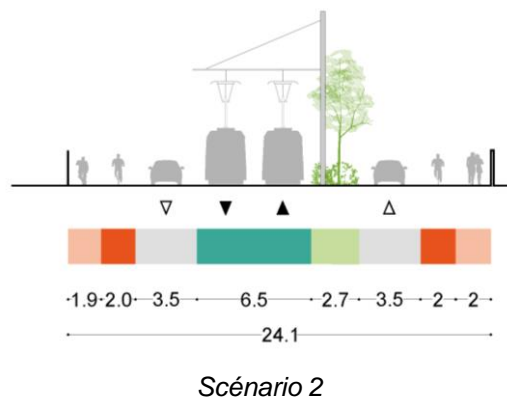
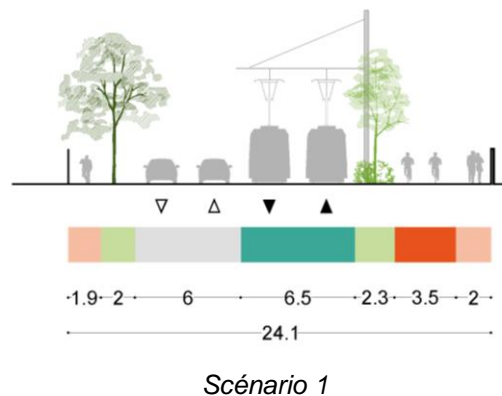
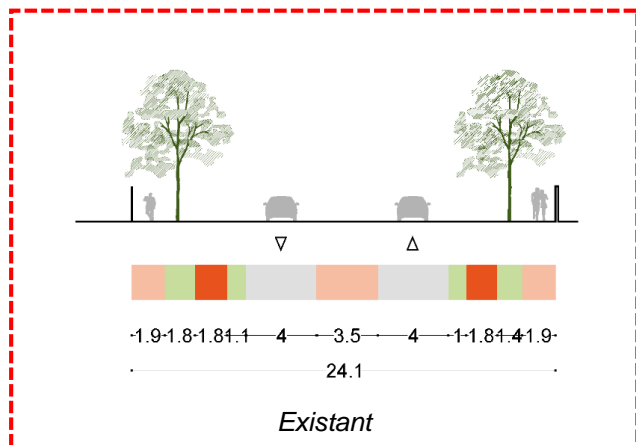


- Trottoir piéton
- Piste cyclable
- Tramway
- Voiture
- Bus
- Stationnement
- Végétation



Secteur 2

Boulevard Pierre Mendès France – Wattrelos

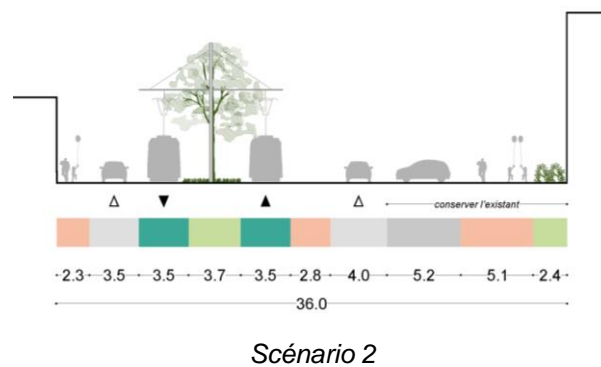
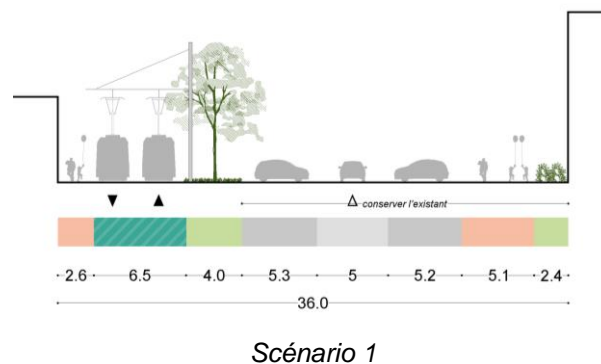
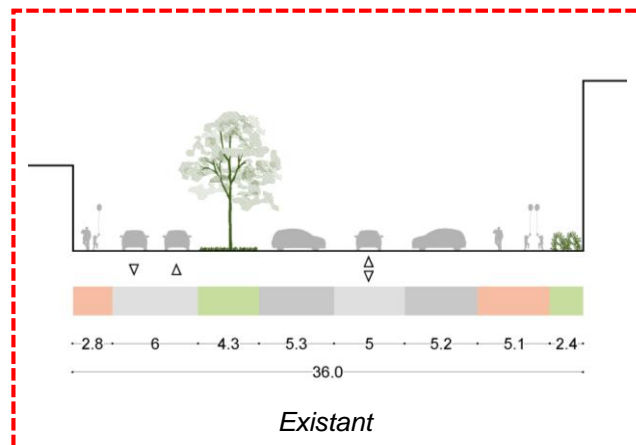


- Trottoir piéton
- Piste cyclable
- Tramway
- Voiture
- Bus
- Stationnement
- Végétation



Secteur 3a

Avenue Pierre de Coubertin – Wattrelos



- Trottoir piéton
- Piste cyclable
- Tramway
- Voiture
- Bus
- Stationnement
- Végétation



Secteur 3b



Terminus



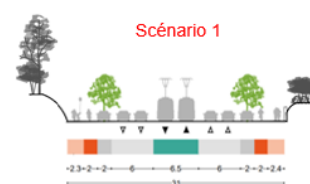
Réflexions par table

Consignes pour l'atelier

1. **Présentez-vous** rapidement au reste de votre groupe
2. Sur les scénarios proposés sur votre secteur de travail **indiquez pour chacun des usagers possibles** :
 - Les points forts / avantages
 - Les points faibles / limites
 - Les questions que vous vous posez



Nos équipes techniques sont disponibles pour vous appuyer dans votre réflexion



Habitant / Visiteur (cadre de vie, nuisance, insertion locale...)
Usagers des transports en commun (accès au TC, vitesse d'exploitation, ...)
Piétons (sécurité, confort dans l'espace public, ...)
Cyclistes (sécurité, confort de circulation, intermodalité,...)
Automobilistes (sécurité, stationnement, intermodalité,...)

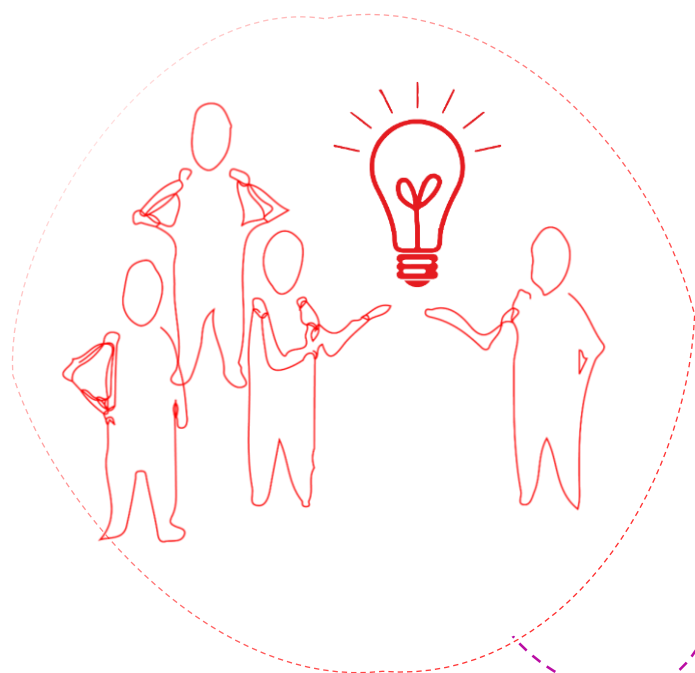
Avantages	Limites	Questions
+	-	?

3

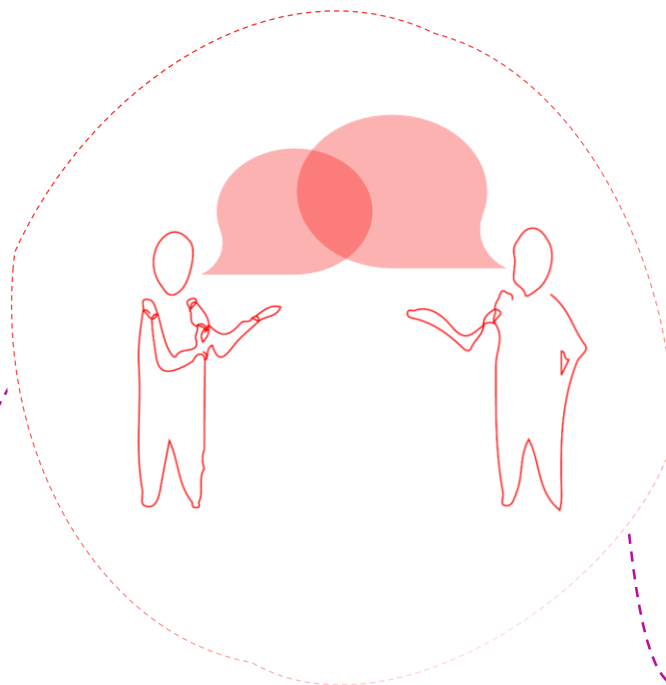
Restitution des réflexions



Restitution des réflexions



Présentation des réflexions / idées



Conclusion du groupe



Rédaction et publication du compte-rendu de cet atelier sur la plateforme de la participation citoyenne

Prochaine étape



Prochaines échéances :

- Réunions publiques de présentation du projet
→ **1^{er} semestre 2025**
- Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
→ **2^e semestre 2025**

MERCI



La concertation sur le projet continue !

Continuez à contribuer sur le projet et à poser vos questions, l'équipe se tient à disposition pour vous répondre :

<https://participation.lillemetropole.fr/>



Métropole Européenne de Lille

