

21 mai 2025

Compte-rendu de la réunion
publique pré enquête publique
à Hem

Compte-rendu de la réunion publique du 21 mai 2025

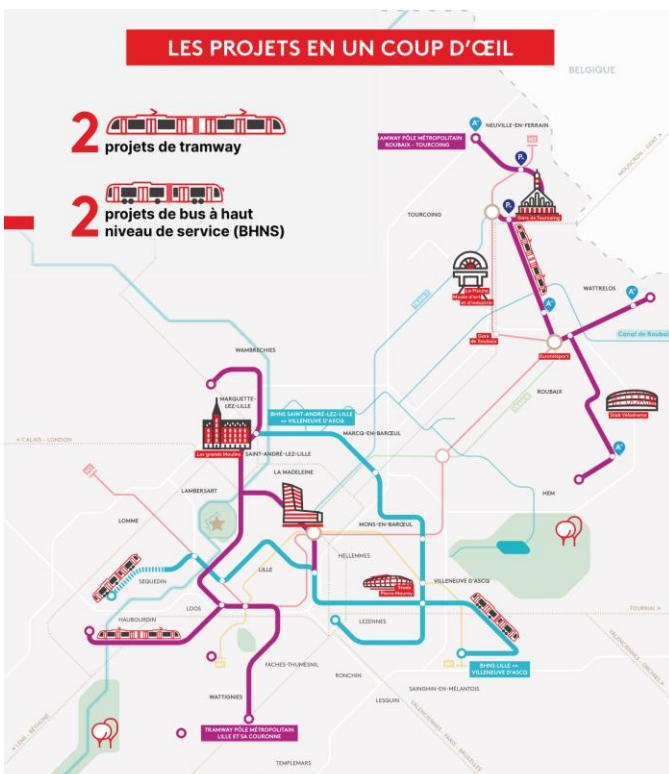
Salle Dunant, Hem (18h-20h)

230 participants

Cette phase de réunion publique s'inscrit dans la démarche de concertation continue menée par la Métropole Européenne de Lille sur le tramway du pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing. Elle fait suite aux différentes actions menées par la MEL depuis 2022, et plus particulièrement aux temps d'ateliers participatifs qui se sont tenus entre la fin 2024 et ce début d'année. Ces ateliers invitaient les participants à s'exprimer sur les hypothèses d'insertion du tramway, secteur par secteur, dont celui de Hem le 27 novembre 2024. La réunion publique de ce 21 mai à Hem était l'occasion de présenter les scénarios d'insertion retenus et d'informer le public des prochaines étapes du projet, en particulier l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique prévue à la fin de l'année.

Afin de favoriser l'accessibilité de l'information aux personnes malentendantes, l'ensemble de la réunion, présentation et temps d'échange, a été traduit en direct par des interprètes en langues des signes françaises.

Un mot d'accueil a été réalisé par Francis Vercamer, Maire, qui a salué la présence des nombreux Hémois dans la salle. Il a également indiqué prendre toute la mesure de l'importance du projet pour la ville et les questionnements soulevés dans le cadre de la concertation. Francis Vercamer a finalement mis l'accent sur l'une des principales caractéristiques du projet pour Hem : doter un secteur métropolitain moins bien desservi en matière de transports lourds d'une infrastructure moderne et efficace. Un mot d'accueil a également été réalisé par Sébastien Leprêtre, Vice-Président en charge des Mobilités et des transports publics de la Métropole Européenne de Lille, qui a ensuite présenté le projet Extramobile.



Présentation du projet Extramobile

Sébastien Leprêtre est revenu dans un premier temps sur l'historique du projet Extramobile, issu du Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT), voté en conseil métropolitain en 2019. Ce dernier a acté le lancement de quatre projets structurants pour les transports métropolitains : 2 projets de tramway (pour les pôles métropolitains de Roubaix-Tourcoing, et de Lille et sa couronne), et 2 lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Le Service express régional métropolitain des Hauts-de-France (SERM), porté par la région et visant à améliorer les fréquences des trains régionaux, a également été mentionné.

Ces 4 projets d'infrastructures ont fait l'objet d'une concertation préalable en 2022, ce temps fort d'échanges et de débat a permis d'arrêter les tracés des 4 projets par délibération en juin et

décembre 2022. Ces tracés confirment le saut historique que ces projets représentent pour la métropole, qui prévoit ainsi de doubler le nombre de kilomètres de tracé de son réseau structurant. Extramobile est un projet qui vise à bénéficier à environ 490 000 habitants et desservir 340 000 emplois.

Sébastien Leprêtre a rappelé qu'au-delà d'une réponse aux enjeux de mobilité et de transports déterminants pour le territoire métropolitain, le projet Extramobile porte également des ambitions sociales, pour rendre le territoire accessible à tous, dont les quartiers prioritaires de la politique de la ville, des ambitions d'exemplarité environnementale, notamment sur ses objectifs d'éco-conception, des ambitions urbaines, avec un réaménagement de façade à façade et de requalification des espaces publics dans le respect du patrimoine riche du territoire.

Le tramway du pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing

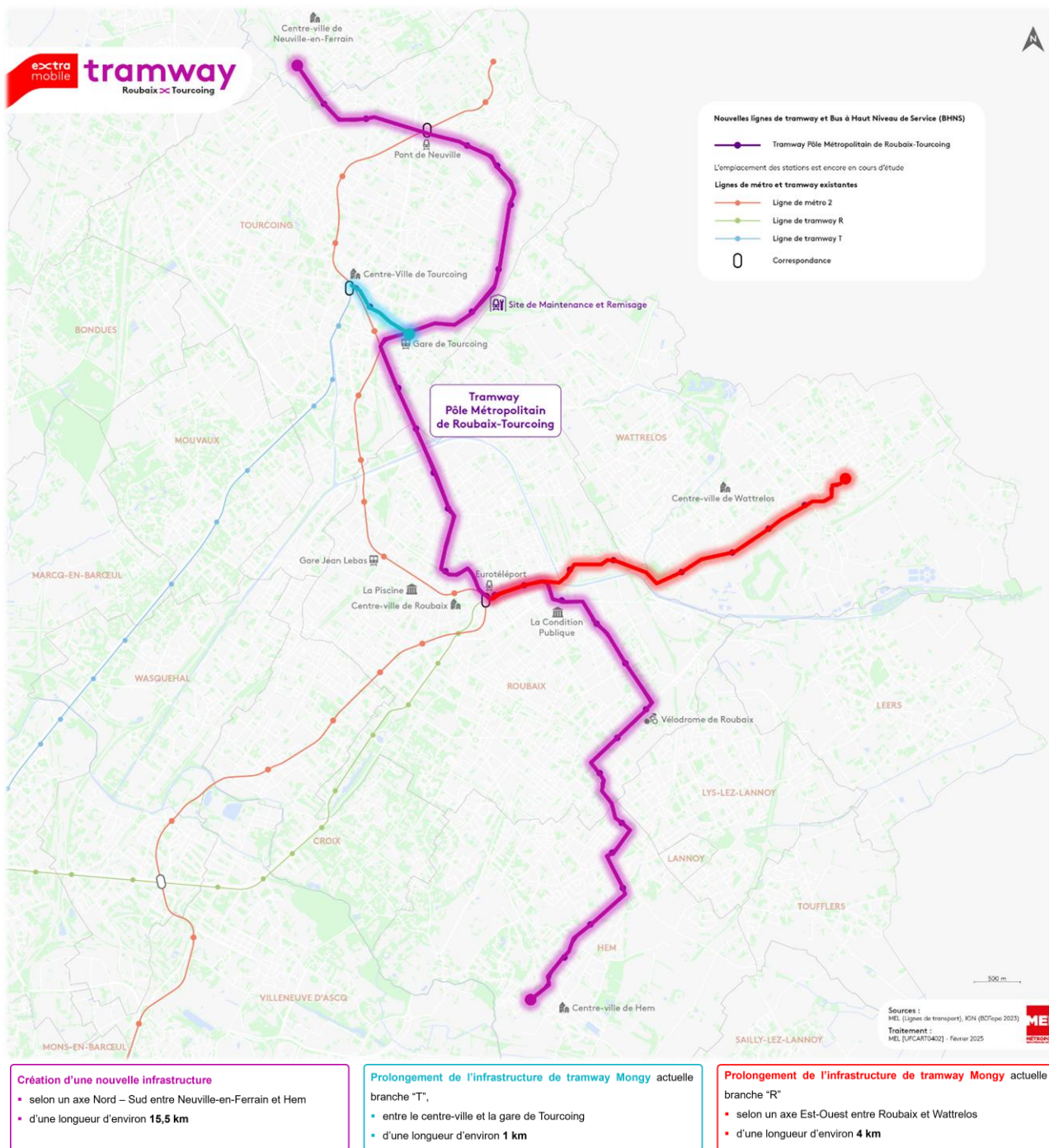


Le projet de tramway du pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing comprend une ligne nouvelle, reliant Neuville-en-Ferrain au Nord à Hem au sud, en passant par Tourcoing et Roubaix. Il comprend également deux prolongements du tramway existant, entre le centre-ville de Tourcoing et la gare, et entre Eurotéléport et le quartier Beaulieu, à Wattrelos. Le projet comprend 20,5 km d'infrastructures, électrifiées par un système de lignes aériennes de contact. Le réseau comprendra 38 stations, avec un objectif de passage de tramway toutes les 6 à 7 à minutes en heure de pointe. Le tracé comprend des connexions stratégiques avec la ligne 2 du métro et les lignes de tramway existantes : au pont de Neuville, dans le centre-ville de Tourcoing et à Eurotéléport avec le métro, à Tourcoing Centre, Tourcoing Gare et Eurotéléport avec le tramway. C'est ce qui définit le « haut niveau de service » recherché par la métropole : un service de transports en commun efficace, régulier, qui offre des connexions répondant à des besoins, et constituant ainsi une alternative à la voiture.

Au-delà de ce tracé, le projet comprend également un nouveau matériel roulant, ainsi qu'un site de maintenance et de remisage, projeté à proximité de la gare de Tourcoing, un poste de commandement et de contrôle et des locaux techniques, dont les positions vont se préciser avec l'avancée des études. Le projet comprend également l'opportunité de repenser l'espace public le long du tracé du tramway. L'aménagement lié ne se limitera pas à la voie mais se réalisera de façade à façade, offrant ainsi de multiples possibilités : élargir les trottoirs, réaliser des plantations, créer une voie cyclable... dans un objectif de promotion des modes de déplacements actifs (marche, vélo, trottinette...) et de végétalisation des rues pour réduire les îlots de chaleur urbains et l'imperméabilisation des sols.

Il est rappelé que l'objectif de ce projet n'est pas de s'opposer à la voiture individuelle, mais d'offrir la possibilité de réaliser de nouveaux trajets en privilégiant les transports en commun, et ainsi rééquilibrer la représentation des différents modes de déplacements à l'échelle de la métropole. La MEL ambitionne que la part de déplacements réalisée en transports en commun sur le territoire s'établisse à 20% en 2035, contre 10% actuellement.

Carte du projet de tramway du pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing

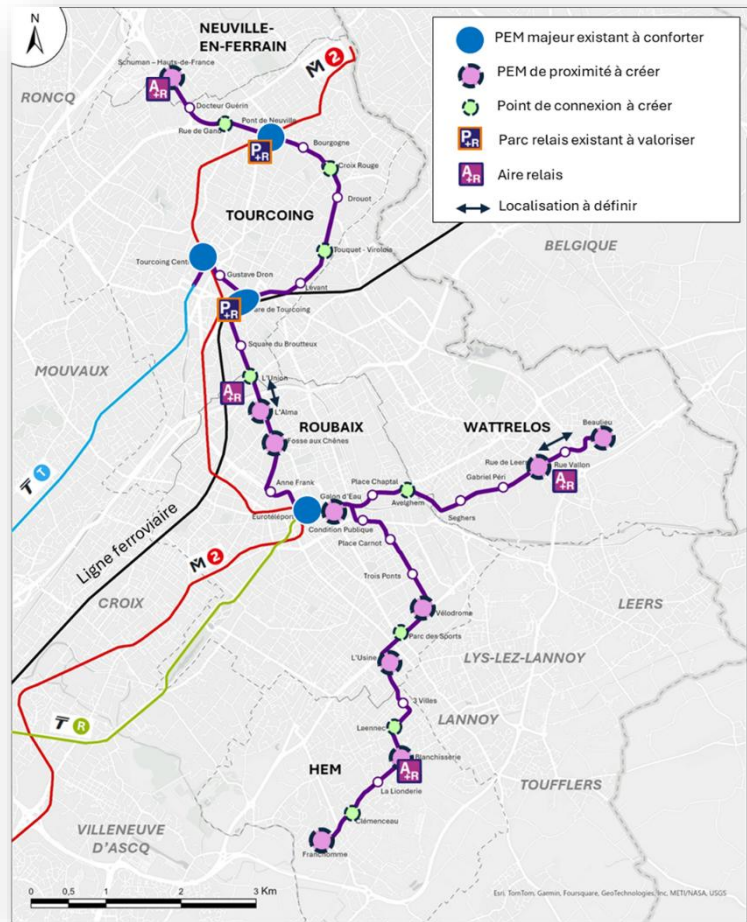


Une desserte aux enjeux multiples

Le projet de tramway du pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing répond aux besoins de mobilité liés à 110 000 habitants (dont 11 000 Hémois), 40 000 emplois (1 500), et 30 000 scolaires (1 500).

Sur les 92 000 déplacements quotidiens réalisés en lien avec Hem, on estime qu'un tiers s'effectuent au sein de la commune et 19% sont en lien avec Roubaix. Au total, plus de la moitié des déplacements quotidiens (56%) peuvent profiter du tramway.

L'efficacité de ce nouveau réseau s'appuiera également sur de nouvelles liaisons à imaginer, avec une restructuration du réseau bus. En complément, et pour favoriser l'intermodalité, des pôles d'échanges multimodaux sont prévus, comprenant des aménagements facilitant les interactions entre le vélo, les voitures, et le tramway. Certains de ces pôles existent aujourd'hui et sont à valoriser, d'autres seront créés. Des parkings relais, pouvant être utilisés à condition d'utiliser les transports en commun par la suite, et des aires relais, ouvertes, seront également à valoriser ou à créer.



Les prochaines étapes des études

Aujourd'hui, le projet est au stade des études préliminaires. Ces dernières, une fois finalisées, permettront de confirmer le partage de l'espace public projeté entre les différents usages, la position précise des stations imaginées, préciser le coût et le planning du projet, et les besoins fonciers qu'il comprend. Ces études seront affinées en 2026 et en 2027, avant de livrer leurs conclusions en 2028, ouvrant ainsi les marchés de travaux liés au projet. Les sujets des études mentionnées sont détaillés dans la présentation de la réunion, que vous pouvez retrouver en ligne sur la plateforme de la participation de la MEL.

Premier temps d'échanges

Après la projection d'un film présentatif du tracé du tramway projeté (à retrouver [ici](#)), un premier temps de question a été ouvert pour les participants.

Plusieurs participants ont mis en avant leur découverte du projet peu de temps avant la réunion publique.

« Je n'ai pas entendu parler de la phase de concertation préalable. »

La MEL précise qu'en 2019, la concertation n'était pas basée sur un projet détaillé mais sur une réflexion sur les transports ayant aboutie à la constitution du schéma directeur. Par la suite, la concertation préalable (2022) a permis de soumettre différents tracés sur le territoire, de mobiliser des habitants, recueillir des avis, puis a rendu des bilans qui sont encore consultables aujourd'hui. Les procédures de consultation du public vont par ailleurs continuer avec la phase d'enquête publique qui va s'ouvrir.

« Le projet prévoit de relier Hem aux villes voisines du Nord, mais sans prévoir de connexion efficace avec les pôles de Lille et Villeneuve-d'Ascq, nettement plus attractifs pour les Hémois. »

La MEL revient sur les chiffres relatifs aux enquêtes ménages présentées précédemment mettant en évidence des déplacements plus forts des Hémois à l'intérieur même de la ville mais aussi vers Roubaix, majoritaires par rapport à ceux vers Lille ou Villeneuve-d'Ascq.

Plusieurs participants ont avancé que la poursuite du tracé vers le centre-ville de Hem en passant par la rue Jules Guesde n'était pas opportune et que, de plus, la rue n'était pas adaptée pour ce passage.

« Les chiffres avancés en matière des habitudes de déplacement des Hémois sont basés sur les utilisateurs des transports en commun, mais qu'en est-il de ceux liés aux automobilistes ? Car le projet prévoit aussi de diminuer la part modale de la voiture.

Quel sera l'apport financier de ce projet pour la ville ? Surtout en prenant en compte la ligne morte vers la ferme Franchomme qui ne desservira personne. Aucun travailleur ne va là-bas, les étudiants et scolaires non plus.

Comment sera pris en charge l'impact des travaux sur les maisons ? Comment sera prise en charge la baisse des prix sur nos maisons ? Alors qu'un tramway passera à deux mètres de ma porte d'entrée ?

Comment les personnes n'ayant pas de garage dans la rue vont faire pour se stationner ? Comment vont faire les personnes à mobilité réduite ? Certaines personnes rue Jules Guesde sont en incapacité de se déplacer. Comment les véhicules publics (véhicules de secours, pompiers...) pourront intervenir et circuler au sein de la rue ?

Ensuite, comment garantir la sécurité des enfants ? Quand une ouverture de porte d'entrée se trouvera à 1m60 de la circulation d'un tramway ?

Selon le code de l'Environnement (art. LR-42), vous êtes censés faire une concertation publique, et je n'ai appris qu'il y a à peine un mois qu'un tramway allait passer devant chez moi. Pourquoi ne pas avoir fait de boîtage dans les rues concernées ?

Finalement, vous mettez en avant les mobilités douces dans votre aménagement, mais vos trottoirs projetés ne font qu'1m60 de large, trop peu pour assurer le confort et la sécurité des piétons.

Les maisons sont des 1930 dans la rue, un trottoir comme celui-ci ne permet pas d'y mettre une poubelle.

Sur les questions de sécurité

La ville de Hem indique que nous n'en sommes pas au premier projet de tramway en France, et que la sécurité des aménagements projetés est observée. Rue Jules Guesde, il est rappelé que, sur certains secteurs, les trottoirs ne sont plus aux normes, font moins d'un mètre de large, en pente, et nécessitent d'être réaménagés. La rue connaît aussi des problématiques liées à la vitesse des automobiles, qui se révèle bien plus dangereuse que ne le sera un tramway.

Sur la vice-présidence au sein la MEL

Le maire de Hem indique que sa vice-présidence à la MEL n'est pas celle de la mobilité et des transports, qui agit de façon autonome. La position de la ville sur le sujet se retrouvera dans ses délibérations, notamment sur le plan de mobilité (PDM).

Sur la desserte du centre-ville en tramway

La ville de Hem indique qu'aujourd'hui, des Hémois n'ayant pas de voiture doivent se rendre dans le centre-ville pour aller à la mairie, au CCAS... et que demain ils pourront y aller en transports en commun. Cela répond à un besoin.

Sur les données liées aux déplacements et au projet

La MEL précise que les chiffres qui ont été présentés sont issus des enquêtes ménages-déplacements, mais aussi de l'INSEE. Les 80% de déplacements réalisés en voiture ici sont analysés. Le dossier relatif à l'enquête publique comprend une analyse socioéconomique qui permettra de consulter plus en détails ces données. Il comprendra également un volet sur le choix de ce projet et sa justification, les principes d'insertion retenus, le détail des coûts, l'étude d'impact du projet, et une première enquête parcellaire. Cette enquête publique sera active vers la fin de l'année 2025.

Sur la qualité de vie

La MEL complète en confirmant que le projet comprend une amélioration de l'environnement de la rue Jules Guesde, avec une limitation de son fort trafic automobile (6 à 8 000 véhicules/jour), qui crée des nuisances aujourd'hui. Si on n'offre pas de possibilité de se déplacer autrement qu'en voiture, cela ne changera jamais.

« C'est un projet estimé à 2 milliards d'euros, mais cette estimation est ancienne, le montant a-t-il été réévalué depuis ? De plus, je ne vois pas l'intérêt de relier la ferme Franchomme au secteur Blanchisserie. Cette partie du tracé semble répondre à peu de besoins, et est donc superflue. »

La MEL indique que ce chiffre est relié au coût global du projet en 2019, qui doit effectivement être réévalué, mais surtout relié à l'idée d'un « bon investissement ». Cette estimation doit nourrir des objectifs et permettre de mettre en relation un coût de projet avec ce qu'on en attend. La MEL précise également que le dossier relatif à l'enquête publique à venir comprendra un bilan socio-économique visant à démontrer que le coût du projet se justifie par les intérêts qu'il comporte pour le territoire.

La ville de Hem justifie le terminus au niveau de la ferme Franchomme en indiquant que le secteur fait aussi partie de la ville de Hem, et qu'il concentre de nombreuses activités et services, qui constituent des destinations privilégiées, qu'il est aujourd'hui important de desservir.

« De nombreux scolaires prennent le bus dans le secteur de la rue Jules Guesde pour se rendre à Villeneuve-d'Ascq. Comment feront-ils à l'avenir ? »

La ville de Hem rappelle dans un premier temps que de nombreux collégiens fréquentent les établissements scolaires roubaisiens, et réalisent des déplacements qui seront facilités avec le tramway, surtout quand on sait que les transports en commun sont bien utilisés par les scolaires. Le réseau de bus sera par ailleurs réétudié en lien avec l'arrivée du tramway.

L'association « Save » (sauvegarde et amélioration du cadre de vie et de l'environnement pour le versant Nord-Est de la métropole lilloise) indique son opposition à la partie du tracé comprise dans la rue Jules Guesde, et se prononce donc en faveur d'un terminus à la Blanchisserie. Elle poursuit en rappelant son opposition au projet de doublement de la M700, qui favorise la fluidité du trafic automobile, et qui entre en contradiction avec les objectifs du projet de tramway.

L'association réclame l'introduction d'une ligne de bus à haut niveau de service sur la M700, vers Villeneuve-d'Ascq et Lille. L'association demande également davantage de concertation sur ces projets.

Elle précise que, dans le cas de la M700, le projet se base sur des documents de mobilité aujourd'hui obsolète, et ne se justifierait plus avec les dernières versions en vigueur de ces documents.

La MEL indique que les projets M700 et tramway sont travaillés en cohérence. La métropole rappelle que le projet de la M700 est d'ailleurs en cours d'enquête publique au entre le 15 mai et le 20 juin 2025.

Un nouvel Hémois, précisant avoir piloté dans sa vie professionnelle la réalisation d'une dizaine de lignes de tramway sur les trente dernières années, apporte son témoignage sur les questionnements soulevés. Il précise qu'il n'a connaissance d'aucun cas où la réalisation d'une ligne de tramway a baissé la valeur immobilière des maisons à proximité, même dans des voies étroites et au bâti comparable à celui de la rue Jules Guesde. Il indique également que dans chaque cas, l'introduction d'une ligne de tramway améliore la sécurité dans son environnement. Cela s'explique par le fait que la circulation d'un tramway est moins fréquente, et plus prévisible, en comparaison à un trafic automobile soutenu. En conséquence, le taux d'accident diminue.

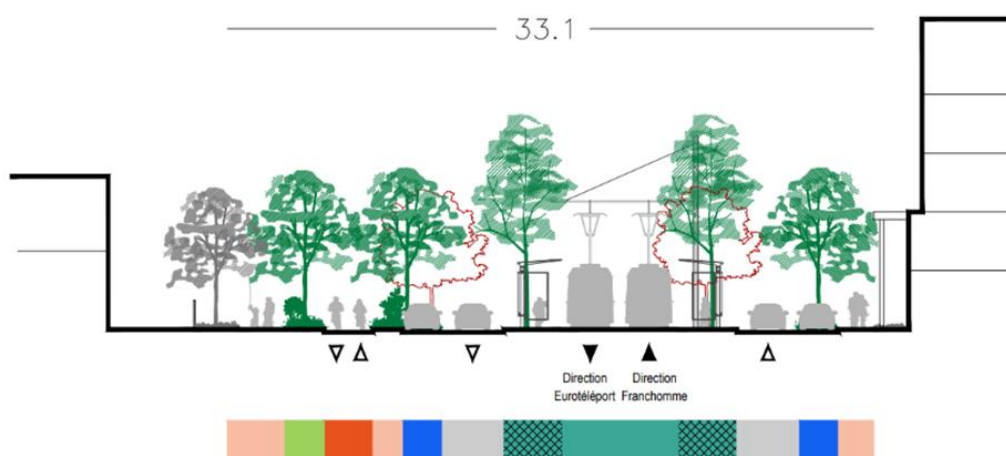
L'insertion du tramway à Hem

La MEL a ensuite présenté les aménagements retenus pour chaque secteur du réseau à Hem, en revenant sur les éléments ressortis des ateliers menés en 2024.

Rue du Docteur Schweitzer

Rue du Docteur Schweitzer

Plateforme tramway en site propre en axial / Piste cyclable bidirectionnelle Est / Stationnement bilatéral



Rue Henri Dunant

Rue Henri Dunant

Plateforme tramway en site propre en centrale / Piste cyclable bidirectionnelle / Stationnement latéral



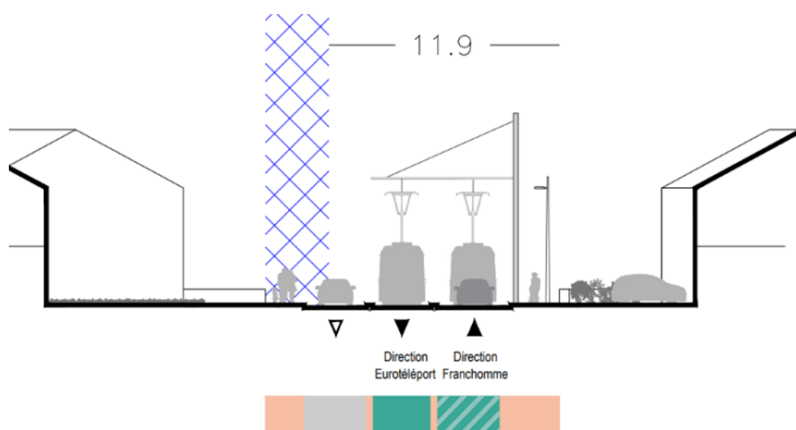
Illustration

Rue des Trois fermes

Rue des Trois fermes, les ateliers ont montré une volonté des habitants de limiter l'impact foncier sur les propriétés, et également de ne pas apposer les lignes aériennes de contact à proximité des habitations. Le maintien de deux voies de circulation pour les automobiles a été jugé important, tout comme une bonne cohabitation avec le tramway, en le ralentissant au minimum pour ne pas lui faire perdre d'efficacité. L'importance des voies cyclables a également été soulignée, comme la sécurité des piétons et la bonne accessibilité des PMR aux trottoirs.

Rue des Trois Fermes

Plateforme tramway en axial, en site banalisé dans un sens de circulation / Acquisition foncière côté Est sans impact bâti.



Rue des Trois Fermes

Secteur autour de la Station Blanchisserie – Plan de principe de positionnement d'un A+R

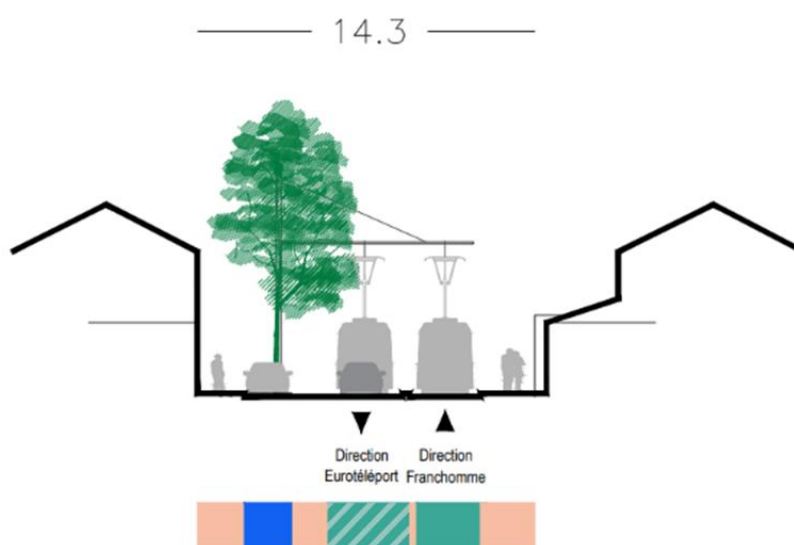


Rue Jules Guesde

Les participants à l'atelier avaient attaché une importance au maintien du stationnement, à l'accessibilité de la rue aux PMR, véhicules de secours, de collecte d'ordures... mais aussi aux garages et donc à la circulation d'automobiles dans la rue. La réduction des nuisances est également restée au cœur des échanges, tout comme les enjeux de sécurité liés à la circulation du tramway dans la rue. Il a également été souligné le manque de plantations et d'aménagements cyclables le long de l'axe.

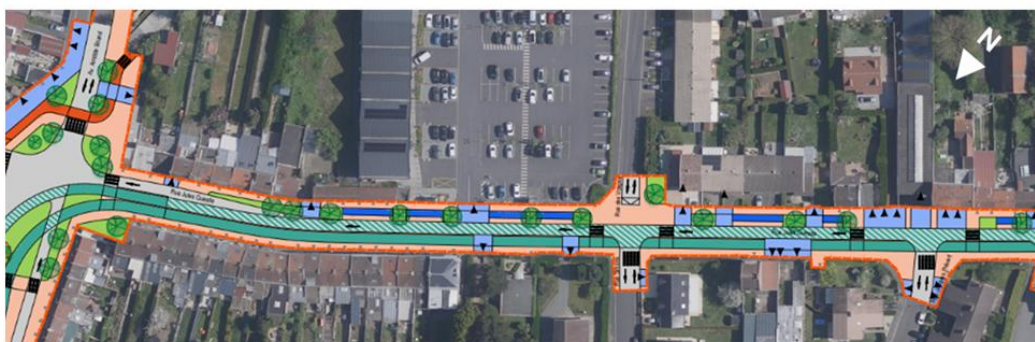
Rue Jules Guesde

Plateforme tramway en axial, en site banalisé dans un sens de circulation avec voirie passée en sens unique / Stationnement latéral Sud



Rue Jules Guesde

Plateforme tramway en axial, en site banalisé dans un sens de circulation avec voirie passée en sens unique / Stationnement latéral Sud



Plan de principe d'insertion

Rue Jules Guesde



Illustration

Rue Jules Guesde – Terminus Franchomme

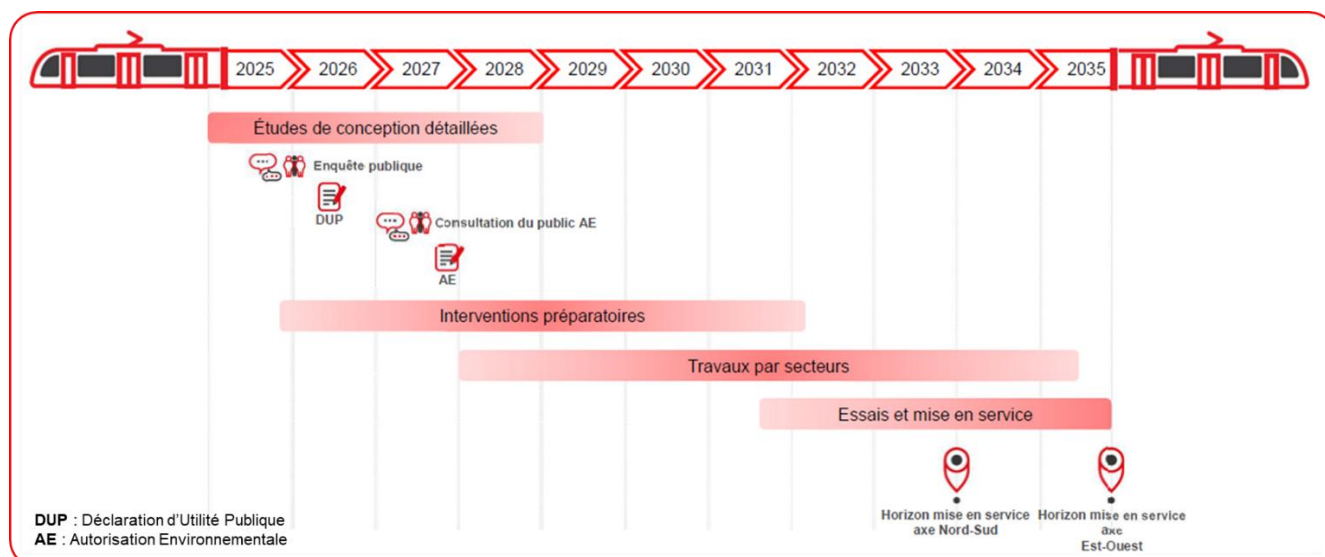


Plan de principe d'insertion

Les prochaines étapes du projet

Comme présenté précédemment, les études liées au projet se poursuivront jusqu'en 2028. Elles seront parfois réalisées dans le même temps qu'un premier cycle d'interventions préparatoires liées aux déplacements de réseaux, qui ne peuvent pas être maintenus sous la plateforme du tramway. Suivront ensuite les travaux par secteurs à partir de 2028.

Le prochain jalon du projet est l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Elle vise à déclarer le projet d'intérêt général le projet d'infrastructure et permettre les premières acquisitions nécessaires à la réalisation du projet. En parallèle, les études de conception détaillée se poursuivent pour définir dans le détail l'insertion du tramway. Ces études permettront également de mesurer l'ensemble des impacts du projet sur l'environnement afin d'obtenir l'autorisation environnementale (AE) du projet et ainsi le début des travaux. En amont seuls les travaux d'intervention préparatoire, comme le déplacement des réseaux, pourront s'engager. Le rendez-vous est ainsi donné à la fin de l'année pour l'enquête publique, qui permettra à tous de s'informer et donner son avis sur le projet.



Second temps d'échanges

Un second temps de question a été ouvert pour les participants. Ce temps s'est concentré autour de questions mais aussi de contributions des participants et participantes :

Un Hémois apporte une contribution sur le projet en indiquant que le tramway permettra aux plus jeunes d'accéder à leurs établissements scolaires, à leurs premiers emplois, connectant ainsi les différents quartiers de la ville entre eux en créant un lien social.

Plusieurs participants sont revenus sur le sujet du passage du tramway projeté rue Jules Guesde, soulignant de nouveau la crainte que cela représentait pour eux et les risques de nuisances associés à cet aménagement.

« Rue Jules Guesde il faut préciser que nous ne sommes pas contre le projet de tramway dans sa généralité, mais seulement sur une partie de son tracé. Quand on observe les rues où va passer ce tramway, la rue Jules Guesde dénote. Elle est plus étroite que les autres et l'insertion du tramway posera de nombreuses contraintes, au niveau de l'accès des habitants, des secours, du stationnement... C'est une rue où le tramway aura des effets négatifs sur la qualité de vie. Beaucoup d'habitants veulent vendre mais craignent une perte de valeur de leur maison. »

La MEL indique qu'aucune d'étude spécifique – même avec le recul des autres projets sur le territoire national – ne met en évidence une perte de valeur immobilière des maisons concernées par un projet de tramway en France, au contraire de nombreuses zones mieux desservies par les transports voient le prix de l'immobilier augmenter.

Par ailleurs, l'accessibilité des riverains est garantie dans le projet, tout comme l'intervention des services de secours. Concernant le stationnement, la MEL précise que l'avancée des études permettra de clarifier le bilan.

« Pour limiter l'impact du tramway rue Jules Guesde, a-t-il été envisagé de réduire la circulation du tramway sur une seule voie jusqu'au terminus, partagée entre deux sens en alternance ? »

La MEL confirme que cela a été étudié mais que cela se révélait inadapté. On ne gagne pas forcément de place sur le partage de la voie, car aucun passage de voiture n'est possible sur une voie partagée entre deux directions côté tramway. De plus, la rue Jules Guesde a une longueur de plus d'1,5 km, les temps d'attente liés à cette alternance entre tramways montants et descendants occasionneraient une perte d'efficacité trop importante pour le niveau de service ambitionné.

Un Hémois souligne l'importance du projet et son rôle dans l'amélioration de la qualité de l'air au sein de la métropole lilloise, décrite comme un enjeu majeur de santé publique.

Un participant, précisant être travailleur au sein d'une mission locale, indique que le projet sera très utile pour les jeunes qui doivent se rendre dans une mission locale à Roubaix. Bon nombre d'entre eux n'ont pas encore le permis de conduire et pourront obtenir de nouvelles opportunités en ayant la possibilité de se déplacer efficacement en transports en commun.

« Le mode de déplacement privilégié dans ce projet doit-il forcément être un tramway ? Un train léger ou un autre mode de transports pourrait-il le remplacer ? »

La MEL indique que le tramway est le mode de déplacement le plus adapté en termes de qualité de service, de coût, et de sa capacité à métamorphoser l'espace. Il faut bien imaginer que les secteurs qui seront empruntés par le tramway constituent des morceaux de ville à métamorphoser pour les rapprocher du modèle de ville que l'on souhaite pour l'avenir.

Un participant, précisant travailler au Centre social de Wattrelos, indique qu'il est important que Hem dispose d'un tramway dans les années à venir, et jusqu'au centre-ville. Ce dernier comprend de nombreux services, administrations, qu'il faut pouvoir atteindre efficacement en transports pour évoluer dans sa vie professionnelle et sociale. Il mentionne également la diversité hémoise, qui constitue une de ses richesses, et témoigne une volonté de ne pas diviser les quartiers entre eux.

Les conclusions des élus

Sébastien Leprêtre souligne en fin de réunion que le projet de tramway dans sa globalité suscite l'approbation des habitants, mais que des questionnements subsistent dans le cas de la rue Jules Guesde. Il saisit la difficulté des riverains de se projeter dans la ville de 2035 et mettre en avant les qualités du projet. Au-delà de l'enquête publique qui va s'ouvrir, il propose qu'un autre temps d'échanges avec les habitants de la rue Jules Guesde soit organisé afin d'affiner le travail réalisé sur les aménagements proposés, et répondre aux problématiques du quotidien. L'objectif est de continuer de répondre à ces inquiétudes et ces questionnements restants. Il remercie les participants et les équipes de la MEL pour leur travail sur le dossier.

Francis Vercamer poursuit en confirmant sa volonté de poursuivre cette démarche, notamment sur différents secteurs de la rue Jules Guesde en fonction des enjeux respectifs de chaque espace. Il remercie les participants à la réunion.

Retour en images

