

12 juin 2025

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

Compte-rendu de la réunion publique du 12 juin 2025

Salle des Fêtes, Hôtel de ville de Tourcoing (18h-20h)

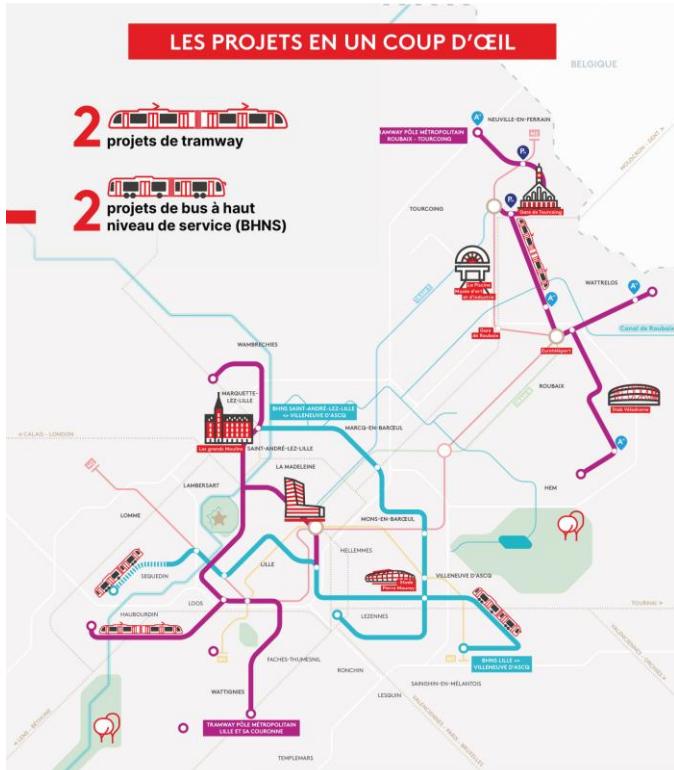
45 participants

Cette phase de réunion publique s'inscrit dans la démarche de concertation continue menée par la Métropole Européenne de Lille sur le futur 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 Tourcoing le 18 novembre 2024. La réunion publique de ce 12 juin à Tourcoing était l'occasion de présenter le scénario d'insertion retenu 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 2025.

Afin de favoriser l'accessibilité de l'information aux personnes malentendantes, l'ensemble de la réunion, présentation et temps d'échanges, a été traduite en direct par des interprètes en langue des signes française.

Un mot d'accueil a été réalisé par Doriane Bécue, Maire, qui a rappelé la volonté de prolonger la ligne de tramway historique de Tourcoing vers la gare, et les réunions menées par la ville avec les commerçants et riverains du secteur. Elle est également intervenue sur la nouvelle ligne projetée entre Neuville-en-Ferrain et Hem, qui empruntera le boulevard industriel de Tourcoing, concerné par le projet de la « ceinture verte » visant à le végétaliser et en faire un lieu de vie agréable. 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'infrastructure 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

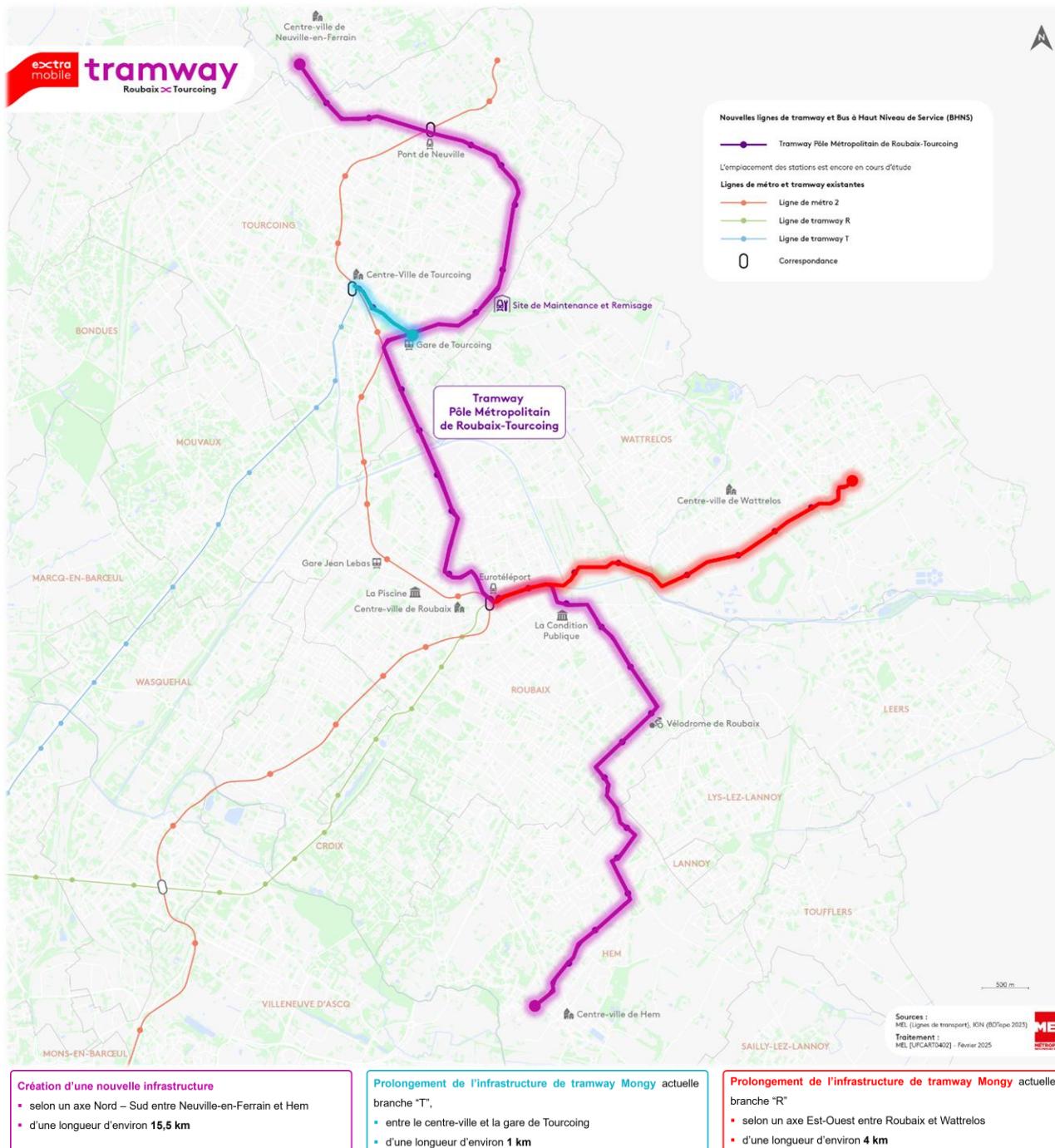


Le projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing comprend une ligne nouvelle, reliant Neuville-en-Ferrain au nord à Hem au sud, en passant par Tourcoing et Roubaix. Il comprend également deux prolongements du tramway historique existant, entre le centre-ville de Tourcoing et la gare, et 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 historiques : 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. 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 est 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.

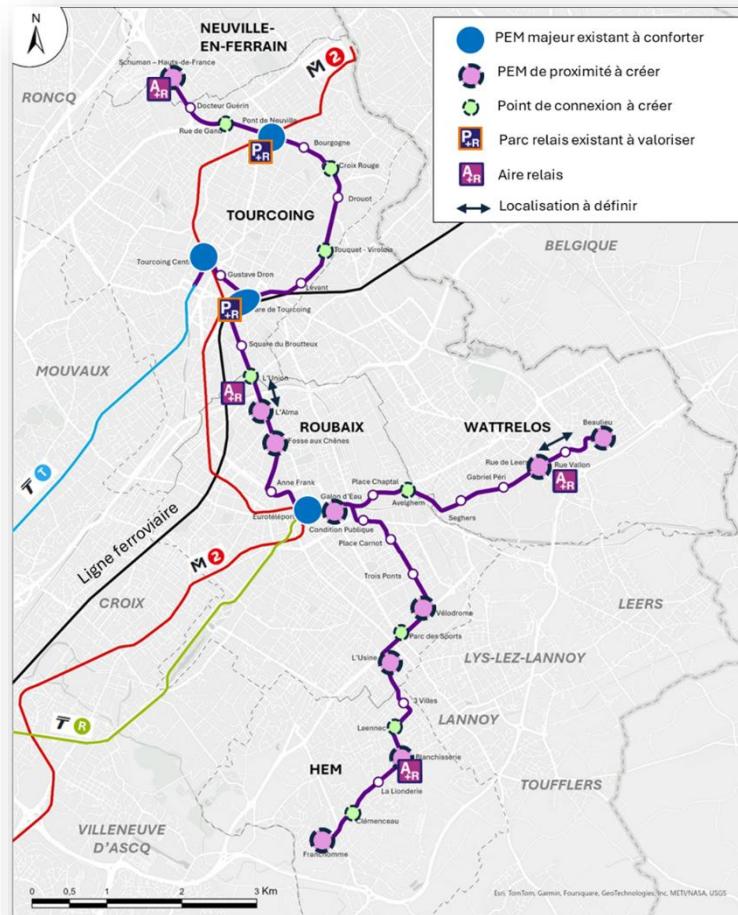
Il est rappelé que l'objectif de ce projet n'est pas de s'opposer à la voiture individuelle, mais d'offrir la possibilité de réaliser de nouveaux trajets en privilégiant les transports en commun, et ainsi rééquilibrer la représentation des différents modes de déplacements à l'échelle de la métropole. La MEL ambitionne que la part de déplacements réalisée en transports en commun sur le territoire s'établisse à 20% en 2035, contre 11% 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 35 000 Tourquennois), 40 000 emplois (15 000), et 30 000 scolaires (10 000). Sur les 420 000 déplacements quotidiens en lien avec Tourcoing, environ un déplacement sur deux se fait à l'intérieur de la commune ; 8% des déplacements sont en lien avec Roubaix et 4% avec Neuville-en-Ferrain. Au total, 62% des déplacements en lien avec Tourcoing peuvent bénéficier du tramway. En complément, et pour favoriser l'intermodalité, des pôles d'échanges multimodaux sont prévus, comprenant des aménagements facilitant les échanges entre piétons, vélos, parfois automobilistes, et les transports en commun dont 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 existent sur le parcours et des aires relais, ouvertes pour mutualiser les usages, seront créées.



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, permettant un début des travaux en 2028. Les nombreux sujets des études techniques sont détaillés dans la présentation de la réunion.

Vous pouvez retrouver en ligne la présentation sur la plateforme de la participation de la MEL.

Premier temps d'échanges

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

« Le projet est qualitatif, pour une fois on ne cherche pas à concentrer un projet de mobilité vers Lille. En revanche, pourquoi ne pas avoir cherché une connexion plus loin, avec Villeneuve-d'Ascq ? »

La MEL indique se baser sur les enquêtes déplacements à sa disposition pour observer les habitudes de la population et définir des besoins de mobilité. Ici, on constate que les Tourquennois restent dans la moitié des cas à Tourcoing lors de leur déplacement ou se dirigent vers les villes limitrophes, comme Roubaix ou Neuville-en-Ferrain.

« Le projet répond à des enjeux de mobilité, écologiques, mais crée des conflits lors de son passage sur la place Saint-Christophe. »

La place de la République accueille aujourd'hui en effet de nombreux usages. Les études, notamment l'étude de réorganisation de pôle bus de Tourcoing Centre, ont pour objectif de proposer des localisations alternatives pour les évènements qui ne pourraient plus être accueillis sur la place.

Il faut néanmoins souligner que des tramways traversent des places centrales dans de très nombreuses villes, en France notamment, sans conflit avec les autres usagers (piétons, commerces, terrasses, églises...).

« J'habite rue de Roubaix, à Tourcoing. Le tramway va emprunter des rues étroites comme la mienne. Comment cela va s'organiser au niveau des circulations dans ces rues ? »

La MEL confirme que l'arrivée du tramway va nécessiter une réorganisation de l'espace public et une modification des usages, notamment dans les rues plus étroites. Dans ce cas, des plans de circulation sont étudiés dans le cadre des études préliminaires en cours. Ces derniers vont comprendre des passages en sens uniques dans certaines rues accueillant le tramway, mais vont s'établir à l'échelle d'un quartier, afin de repenser la circulation dans une cohérence d'ensemble.

« J'habite également rue de Roubaix, quelles conséquences va avoir l'arrivée du tramway sur d'autres sujets, comme les places de stationnement, les entrées de garages ? »

La MEL indique privilégier des choix qui comprennent une bonne accessibilité pour les riverains. L'objectif est de maintenir les accès aux garages, afin que les riverains puissent aussi y laisser leur voiture qui par conséquent n'occupe plus l'espace public. Les aménagements précis vont s'affiner avec l'avancée des études, mais des profils de voie vont présenter les principes généraux retenus par secteurs aujourd'hui.

« Beaucoup de personnes n'utilisent pas les transports en commun pour des questions de sécurité. On constate parfois des agressions... Est-ce que le projet prend la sécurité en compte ? »

La MEL indique que la sécurité fait partie intégrante du projet et constitue un enjeu de confort pour les usagers. Pour encourager les usagers à prendre les transports en commun, il faut donner un sentiment de sécurité. C'est pour cela que les moyens mis en place en matière de sécurité ont été amplifiés dans le cadre de la prochaine délégation de service public du réseau de transport métropolitain.

« Est-ce qu'un site existe pour s'informer sur le projet plus en détails, voir les documents projetés en réunion, et laisser des messages, des avis ? »

La MEL précise qu'un volet « Extramobile » existe sur la plateforme de la participation citoyenne de la métropole (à retrouver [ici](#)). Cette page permet effectivement de s'informer, disposer des documents de présentation, des comptes-rendus de réunion, mais aussi de déposer des contributions qui vont enrichir les réflexions en cours. Chacun peut également y poser des questions sur le projet et suivre les réponses apportées par la métropole sur le sujet.

L'insertion du tramway à Tourcoing

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

Place de la République

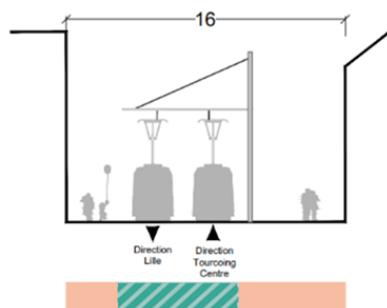
Lors de l'atelier mené à Tourcoing en novembre 2024, les participants ont attaché une importance particulière à la bonne visibilité de la future station. Cette bonne lisibilité de l'espace était accompagnée d'une considération pour la sécurité des piétons et la réduction des nuisances liées à la circulation automobile. Des points de vigilances ont été exprimés sur le bon partage de la place entre les différents modes de déplacement, et la prise en considération de la qualité architecturale/patrimoniale du centre-ville.

Place de la République



Rue Fidèle Lehoucq

Plateforme tramway en site banalisé dans les deux sens

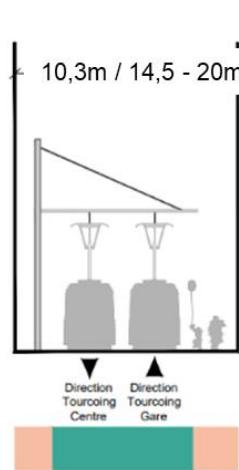


Place de la République



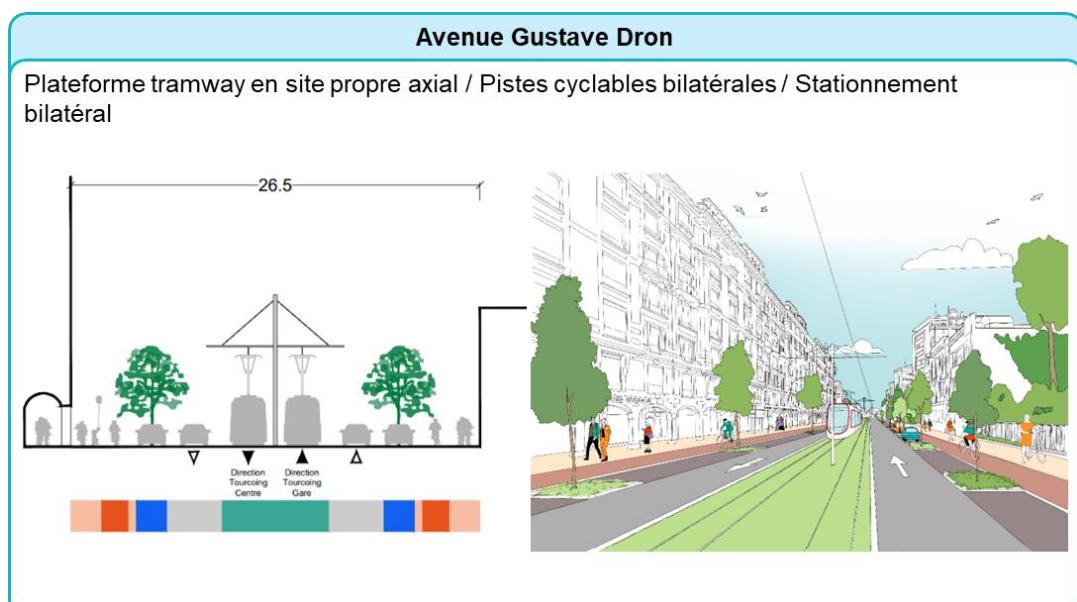
Promenade de la Fraternité

Plateforme tramway en site propre axial au sein d'une rue piétonne



Avenue Gustave Dron

Concernant l'avenue Gustave Dron, les participants avaient mis en avant une volonté de conserver le stationnement existant au sein de l'avenue, tout en cherchant à la végétaliser davantage. Des points de vigilance ont été exprimés sur le bon fonctionnement de la circulation automobile avec une réduction du nombre de voies circulables, ainsi que la continuité de la collecte des déchets. Un autre point de vigilance a été exprimé concernant le partage de la voie entre cyclistes et piétons et la naissance de potentiels conflits d'usages.



Gare de Tourcoing - Place Sémard

Plan de principe d'insertion du projet



Deuxième temps d'échanges

Après cette partie de la présentation, un temps d'échanges a été proposé aux participants concernant les aménagements liés au prolongement de la ligne T du tramway historique vers la gare de Tourcoing.

« Pourquoi emprunter la promenade la Fraternité alors que l'on pourrait poursuivre vers le pôle bus et s'y arrêter ? Cela mobiliserait moins la place de la République, qui accueille un marché, des concerts... »

La MEL indique qu'il est opportun que le terminus futur de la ligne T s'établisse à proximité de la gare de Tourcoing. Cela facilitera l'intermodalité pour les usagers.

La ville de Tourcoing précise que les usages liés à la place de la République pourront évoluer dans le temps et trouver si nécessaire de nouvelles localisations.

« La circulation est complexe aux alentours de la gare de Tourcoing, avec des stationnements de cars, des dépose-minute fréquents... Comment faire pour stationner dans ce contexte avec l'arrivée du tramway ? »

La MEL répond que le pôle d'échange multimodal représenté par le secteur de la gare sera amené à évoluer avec l'arrivée du tramway et une desserte en transport en commun largement renforcée par rapport à la situation actuelle.

La Ville de Tourcoing évoque son souhait de voir se développer une offre de pôle d'échange complémentaire au sud de la gare, dans le secteur de l'Epidème

Boulevard des Hauts-de-France

Les participants à l'atelier ont dit attacher une importance particulière à la protection des talus en bordure du boulevard des Hauts-de-France, qui jouent un rôle de protection contre la circulation automobile et accueillent une certaine biodiversité. Le sujet des inondations et de la gestion des eaux pluviales est également un point de vigilance. De manière générale, les participants attachaient de l'importance à la sécurité des piétons et des cyclistes et à la réduction des nuisances (sonores, pollution, trafic). Les participants ont évoqué le risque d'un report de circulation et de stationnement dans le tissu urbain et ont jugé opportun de créer un stationnement à destination du rabattement vers le tramway.

Boulevard Industriel – Chaussées Fernand Forest et Gramme

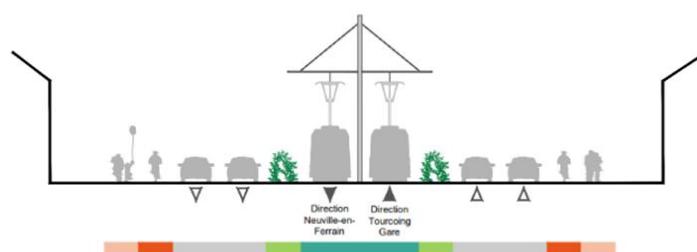
Plateforme tramway en site propre axial / Pistes cyclables bilatérales.
Focus au niveau du carrefour Boulevard Industriel x Rue de Gand.



Boulevard Industriel – Chaussées Fernand Forest et Gramme

Plateforme tramway en site propre axial / Pistes cyclables bilatérales

30



Boulevard Industriel - Tourcoing

Plateforme tramway en site propre axial / Pistes cyclables bilatérales

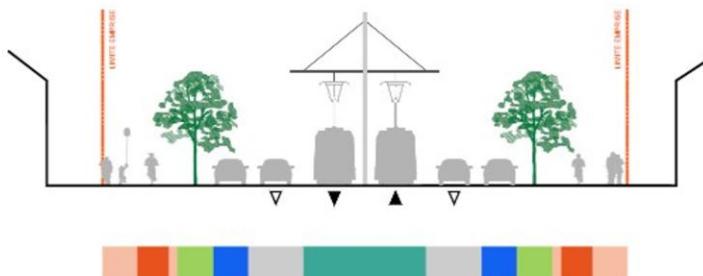
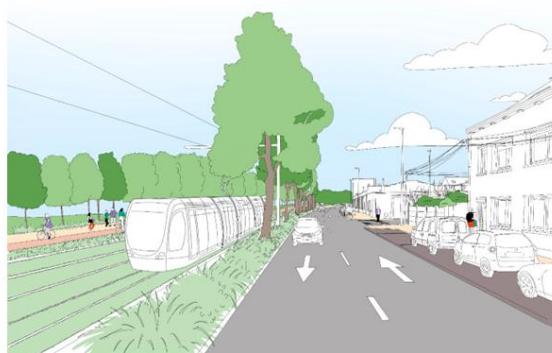
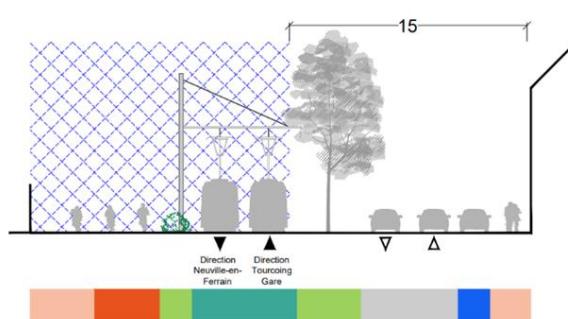


Image de référence- Lyon

Rue du Levant

Rue du Levant

Plateforme tramway en site propre en latéral Est / Piste cyclable bidirectionnelle Est / Stationnement latéral Ouest / Acquisition foncière côté Ouest

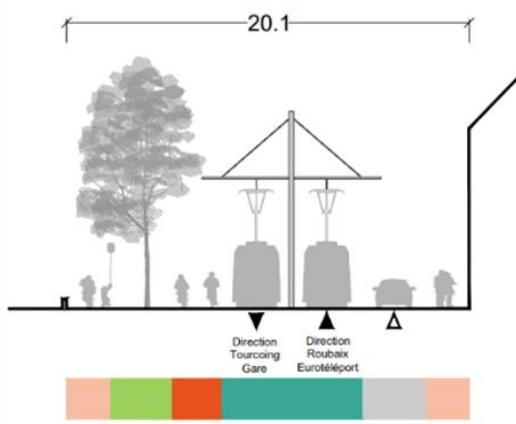


Avenue Alfred Lefrançois

Lors de l'atelier, les participants avaient mentionné la réduction des nuisances connues au sein de l'avenue Alfred Lefrançois. Ils s'étaient également exprimés sur la bonne sécurisation de l'ensemble des déplacements, quel que soit le mode de déplacement utilisé. Ils ont encouragé l'accès facilité aux transports en commun tout en mettant en avant un point de vigilance sur les suppressions de stationnements et plus généralement la réduction de la place dédiée à l'automobile.

Avenue Alfred Lefrançois

Plateforme tramway en site propre axial / Voirie en sens unique / Piste cyclable bidirectionnelle côté Sud



Rue de Roubaix

Un atelier spécifique avait été mené pour le quartier de l'Epidème le 28 novembre 2024. Lors de cet atelier les participants ont mentionné la vitesse excessive des véhicules rue de Roubaix et affiché une volonté de la réduire. Ils ont également souhaité privilégier des aménagements en faveur de la sécurité des piétons, PMR, cyclistes, tout en végétalisant autant que possible la rue. Les participants ont également souligné leurs difficultés liées au manque de stationnement dans le secteur et leur souhait de pouvoir disposer d'arrêts minute. Le souhait du maintien de l'accès aux garages des habitants comme des entreprises a également été mentionné.

Rue de Roubaix

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



Rue de Roubaix

Plan de principe
d'insertion du projet

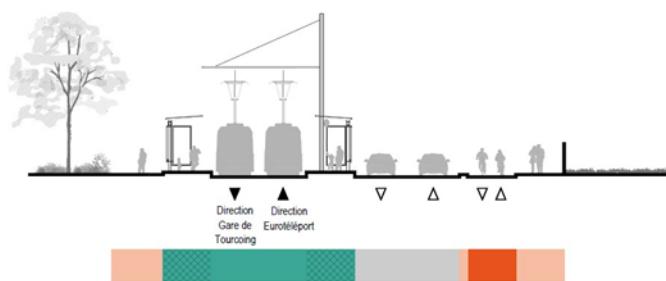


Rue des Retrouvailles

Station L'Union

Plateforme tramway en site propre en latéral Est / Piste cyclable bidirectionnelle côté Ouest

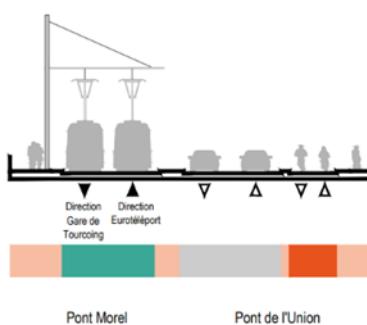
28.1



Rue des Retrouvailles – franchissement du canal

Plateforme tramway en site propre en latéral Est / Piste cyclable bidirectionnelle côté Ouest

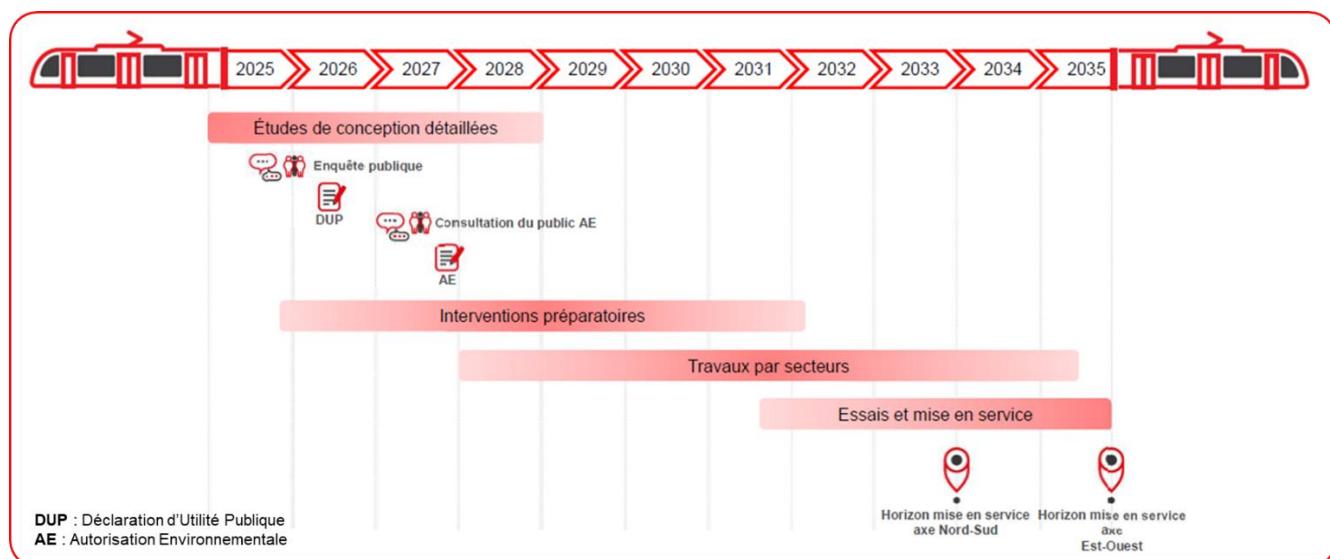
22.9



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 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 de 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.



Troisième temps d'échanges

Après la partie de la présentation liée à l'axe Nord-Sud, un troisième temps de questions a été ouvert pour les participants :

« Le projet va avoir des impacts sur la gare routière dédiée aux bus place Roussel, comment cela va se passer pour les bus ? On va les diriger vers la gare de Tourcoing ? »

La MEL précise que le sens du travail mené actuellement est de repenser globalement le fonctionnement des bus, le maillage du réseau en général. L'emprise dédiée aux bus place Semard est suffisante pour accueillir une activité supplémentaire, donc cet espace est maintenu dans le projet d'aménagement. L'idée n'est cependant pas d'intégrer entièrement les usages de la gare routière place Roussel à cet endroit, ce qui reviendrait à déplacer des difficultés de fonctionnement à un nouvel endroit. La gare routière connaît des activités de terminus de ligne, particulières par rapport à un arrêt classique, qui doivent être repensées progressivement.

Plusieurs participants sont revenus sur le sujet du stationnement, que ce soit pour les riverains, activités commerciales, ou pour les personnes à mobilité réduite.

La MEL précise étudier spécifiquement les usages liés au stationnement, via des études. Des comptages sont ainsi réalisés à différents moments de la journée dans le cadre de ces études, qui comprennent également un recensement des activités dans chaque secteur (commerces, services) et leurs besoins. L'objectif est d'identifier précisément les comportements liés au stationnement dans chaque secteur pour ensuite déterminer comment continuer de répondre aux besoins des usagers. Cela peut passer par des restitutions de stationnement, en priorité concernant les places PMR, mais aussi d'accès à des stationnements sous-utilisés actuellement, dans certaines résidences notamment.

Aujourd'hui, on ne peut pas donner de chiffres précis secteur par secteur en termes de places supprimées/reconstituées, la suite des études affinera ces éléments. Il faut aussi garder à l'esprit que les usages mesurés aujourd'hui sont amenés à évoluer, et que les études en cours doivent aussi intégrer les usagers qui se déplacent actuellement en voiture mais qu'on peut encourager à utiliser le tramway à l'avenir.

« Est-ce que le passage du tramway présente des nuisances pour les maisons à proximité ? »

La MEL précise que construire ce tramway aujourd'hui présente l'avantage de se reposer sur de nombreuses avancées techniques permettant de limiter les nuisances. Avec des solutions de « dalles flottantes », qui isolent les vibrations et les concentrent dans un bloc béton sous la voie, on limite fortement les vibrations à proximité des habitations.

Le matériel roulant est également beaucoup plus silencieux que les tramways historiques. Son alimentation est électrique, et ne génère pas de bruit lié à ce système, contrairement au trafic routier. De plus, en réduisant en partie ce trafic routier dans les voies où il circulera, le tramway contribue à réduire les nuisances sonores pour les riverains.

« Quelles sont les prochaines étapes du projet ? Est-ce que l'on peut toujours donner son avis sur le projet ? »

La MEL indique que la prochaine grande étape devant nous est celle de l'enquête publique, prévue vers la fin de l'année 2025. C'est un temps où on peut encore s'exprimer, ajouter ses contributions au sein de registres, sous l'observation d'une commission d'enquête. Cette étape sera suivie d'une déclaration d'utilité publique, puis d'une autorisation environnementale, qui permettra de débuter les travaux.



L'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

S'ensuivra l'Autorisation Environnementale (AE) afin de permettre la réalisation du projet. En parallèle, les études de conception détaillées se poursuivent.

LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DUP

Elle permet de déclarer d'intérêt général le projet d'infrastructure, et ainsi d'autoriser l'acquisition des fonciers nécessaires à la réalisation du projet.

LES ÉTUDES DE CONCEPTION DÉTAILLÉES

Elles définissent le projet, et notamment l'insertion du tramway, dans les moindres détails : insertion dans l'espaces public, requalification...

L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AE

Elle mesure l'impact du projet sur son environnement au sens large et autorise le démarrage des travaux.



Posez vos questions, renseignez vous, exprimez vous...

L'enquête publique est l'occasion de consulter le dossier d'enquête préalable et de s'exprimer auprès de la commission d'enquête ou dans le registre d'enquête publique.

Rendez-vous fin 2025.

Les conclusions de la réunion

Sébastien Leprêtre a remercié l'ensemble des participants et a salué leur bienveillance lors des échanges réalisés lors de la réunion. Il a souligné que lors de ces réunions, chacun peut exprimer ses questions, ses oppositions, et que la concertation est là pour y répondre. C'est un processus qui se développe sur le temps long mais qui permet d'enrichir les réflexions menées. Il salue ensuite le travail réalisé en concertation ces dernières années entre les services, les communes et les habitants. Sébastien Leprêtre conclut finalement en reconnaissant la difficulté de se projeter en 2035, et d'imaginer de nouvelles habitudes de déplacement plus équilibrées entre les différents modes de déplacement, aidées par le tramway, mais bien différentes de celles connues aujourd'hui.

Retour en images

