

20 mai 2025

Compte-rendu de la réunion
publique pré enquête publique
à Neuville-en-Ferrain

Compte-rendu de la réunion publique du 20 mai 2025

Hôtel de ville de Neuville-en-Ferrain (18h-20h)

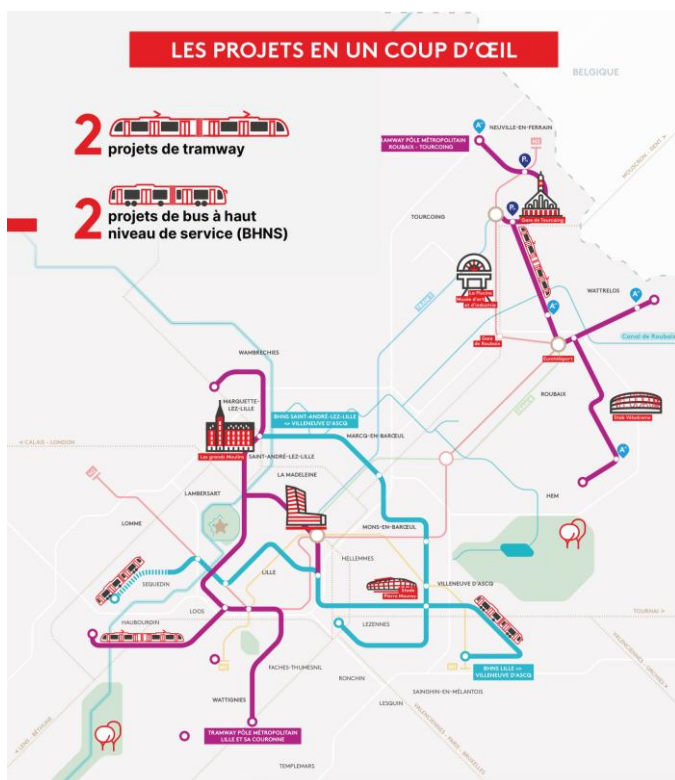
80 participants

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. La réunion publique de ce 20 mai à Neuville-en-Ferrain, 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.

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 langue des signes française.

Un mot d'accueil a été réalisé par Marie Tonnerre-Desmet, Maire, qui a souligné l'importance de l'arrivée du tramway pour l'avenir de la commune, et exprimé son souhait d'un projet cohérent sur l'ensemble de son tracé, dans l'intérêt des Neuvilleois et de leur cadre de vie. 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 délibérations 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 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, 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

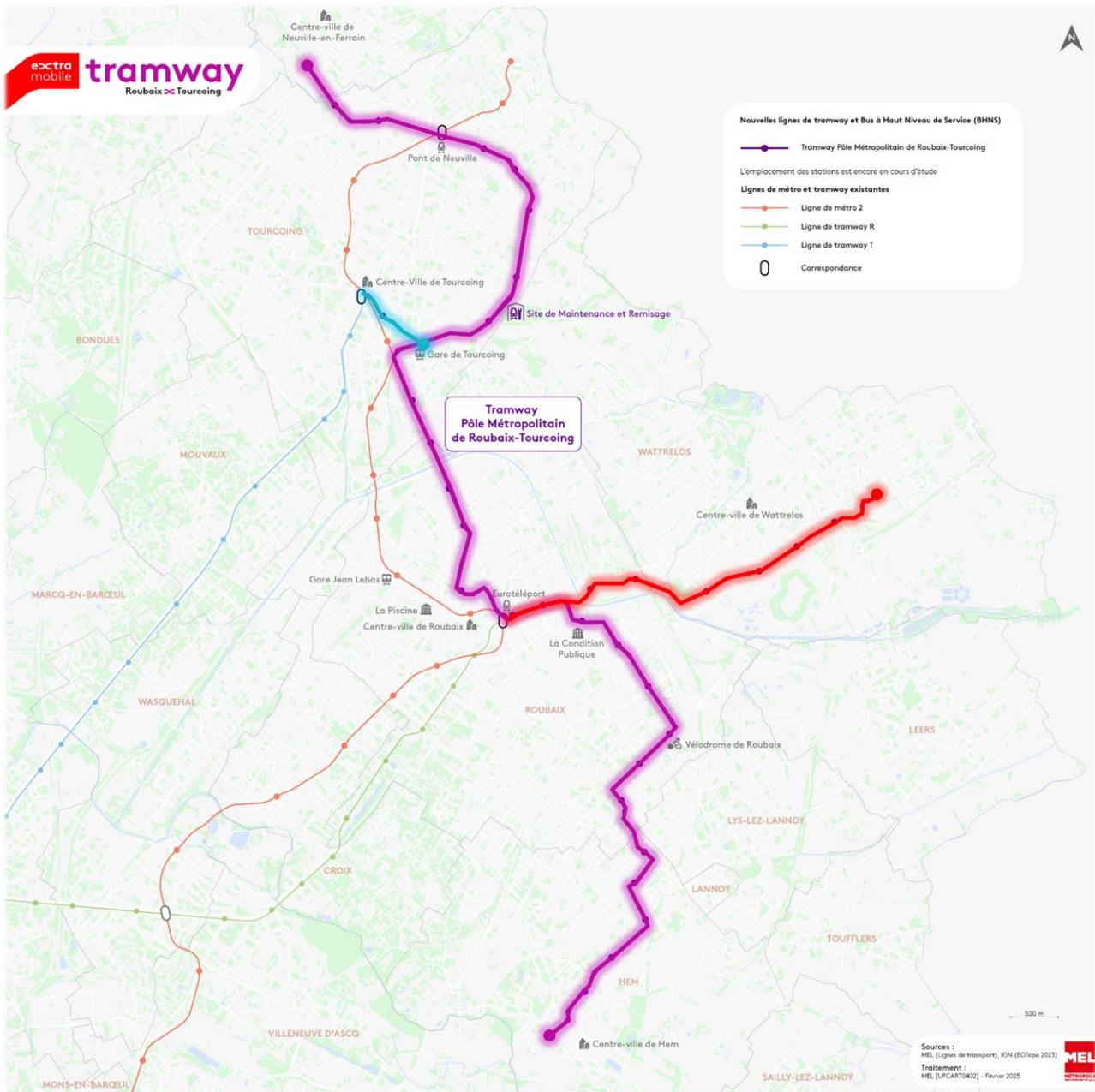


Le projet de tramway du pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing comprend une ligne nouvelle, reliant Neuville-en-Ferrain au Nord à Hem au sud, en passant par Tourcoing et Roubaix. Il comprend également deux prolongements du tramway historique existant, entre le centre-ville de Tourcoing et la gare, et entre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



Création d'une nouvelle infrastructure

- selon un axe Nord – Sud entre Neuville-en-Ferrain et Hem
- d'une longueur d'environ 15,5 km

Prolongement de l'infrastructure de tramway Mongy actuelle
branche "T",

- entre le centre-ville et la gare de Tourcoing
- d'une longueur d'environ 1 km

Prolongement de l'infrastructure de tramway Mongy actuelle
branche "R"

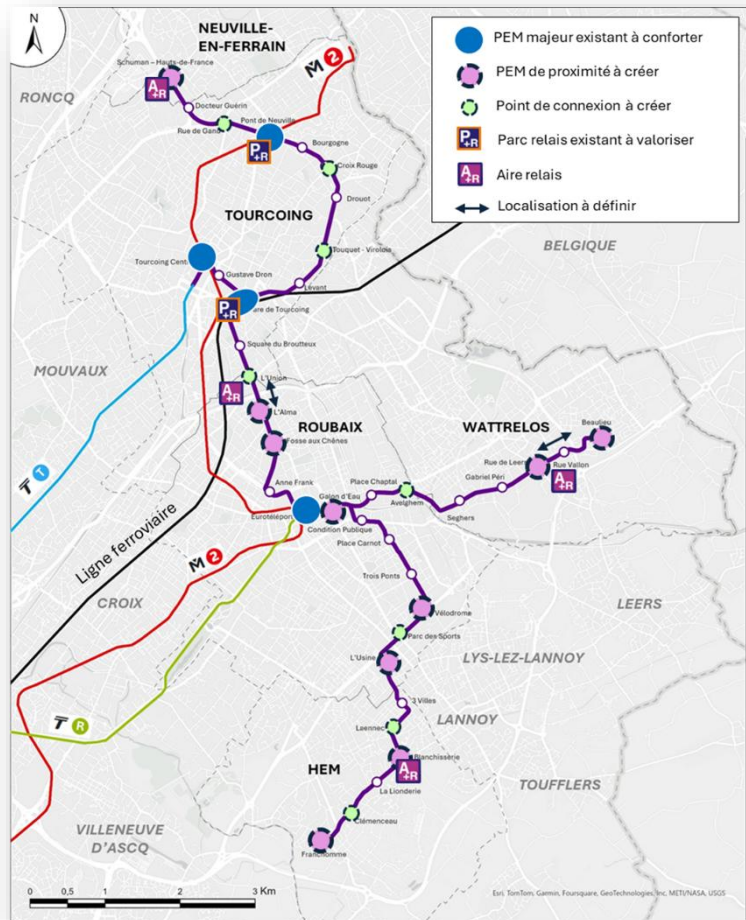
- selon un axe Est-Ouest entre Roubaix et Wattrelos
- d'une longueur d'environ 4 km

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 2 000 Neuvilleois), 40 000 emplois (500), et 30 000 scolaires (500). Sur les 140 000 déplacements quotidiennement réalisés en lien avec Neuville-en-Ferrain, on estime que 10% sont des déplacements internes à Neuville-en-Ferrain, et 12% en lien avec Tourcoing. Certains de ces déplacements pourront se réaliser en tramway à l'avenir. Afin de rendre ce nouveau réseau encore plus efficace, de nouvelles liaisons sont 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 différents modes. 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 de présentation du tracé du tramway projeté (à retrouver [ici](#)), un premier temps de question a été ouvert pour les participants.

« Je suis assez surpris par les données présentées et la part des déplacements vers Tourcoing, qui n'est pas une ville attractive pour les Neuvilleois. Ce tramway est un beau projet pour le versant Nord-Est de la Métropole, mais il ne répond pas à nos besoins de connexion avec Lille. »

La MEL indique que les chiffres présentés se basent sur les données de l'enquête ménage-déplacement, relative à un pôle composé de Neuville-en-Ferrain et Roncq. Les statistiques aident à prendre du recul par rapport à des situations vécues au quotidien. La part observée de déplacements vers Lille des Neuvilleois est plutôt faible en comparaison à d'autres destinations.

« En lien avec les connexions souhaitées vers Lille, est-ce que ce rôle complémentaire pourrait être assuré par le service ferré ? »

La MEL indique qu'avec le SERM (Service express régional métropolitain Hauts-de-France), les connexions vers Lille depuis la gare de Tourcoing, qui sera accessible en tramway, seront bien meilleures. C'est un projet porté à l'échelle régionale. Il y a aussi un enjeu à faire connaître davantage l'offre actuelle, qui pourrait très bien répondre aux besoins de mobilité vers Lille de potentiels nouveaux usagers.

« Le manque de sécurité dans les transports en commun est un frein aujourd'hui, qui décourage de potentiels usagers. Est-ce que des choses sont prévues là-dessus dans le projet ? »

La MEL confirme que la sécurité constitue un vrai enjeu dans le réseau existant et projeté. Pour assurer cette sécurité des usagers, les moyens déployés ont été augmentés dans la dernière délégation de service public avec Keolis mais aussi par les communes concernées qui organisent leurs polices municipales avec des actions dans les transports en commun. Le sentiment de sécurité est aussi lié à la fréquentation, et un transport plus fréquenté donne une force aux usagers qui limite les incivilités..

« Les rues empruntées par le tramway seront-elles toutes circulables en voiture ? Est-ce que les travaux prévus seront dirigés depuis Lille ou des antennes locales seront mises en place ? »

La MEL indique que dans certains quartiers, de nouveaux plans de circulation devront être mis en place pour rééquilibrer le partage de l'espace entre les différents modes de déplacement. Il faut prendre en compte le confort de tous les usagers et professionnels des quartiers concernés. C'est un travail minutieux qui se poursuit dans les études menées actuellement. L'objectif reste que le tramway circule en site propre la majeure partie du tracé, pour des questions de performance et de lisibilité.

Concernant le travail local avec les unités territoriales de la MEL, c'est une organisation qui se met en place et qui doit encore se préciser.

« On cherche à desservir la Promenade de Flandres, mais dans quel but ? Cela risque d'encore impacter le petit commerce. »

La MEL indique que le tramway ne constituera pas une menace pour les commerces de proximité. Le tracé dessert des zones où se trouvent ces commerces et crée une nouvelle offre de mobilité pour les rejoindre. Les grandes surfaces impactent le commerce de proximité, c'est une réalité, mais cela dépend surtout des choix de consommation de chacun.

L'insertion du tramway à Neuville-en-Ferrain

La MEL a ensuite présenté les aménagements retenus pour chaque secteur du réseau à Neuville-en-Ferrain et au nord de Tourcoing, en revenant sur les éléments ressortis des ateliers menés en 2024.

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 des Hauts-de-France - Tourcoing

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



Boulevard des Hauts-de-France

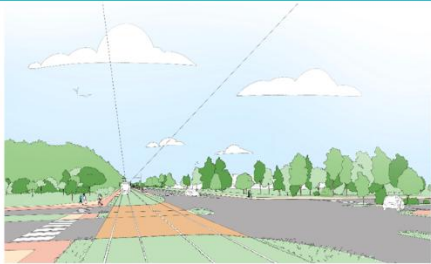
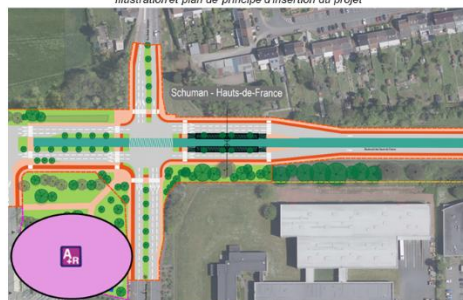
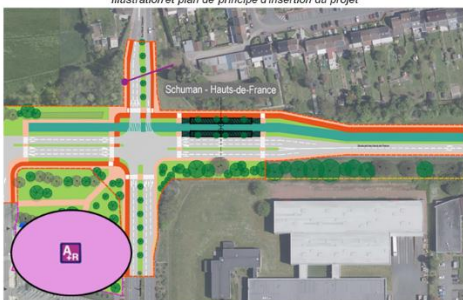


Illustration et plan de principe d'insertion du projet



Illustration et plan de principe d'insertion du projet



Boulevard industriel

Boulevard des Hauts-de-France - Tourcoing

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



Boulevard Industriel - Tourcoing

Plateforme tramway en site propre axial / Pistes cyclables bilatérales

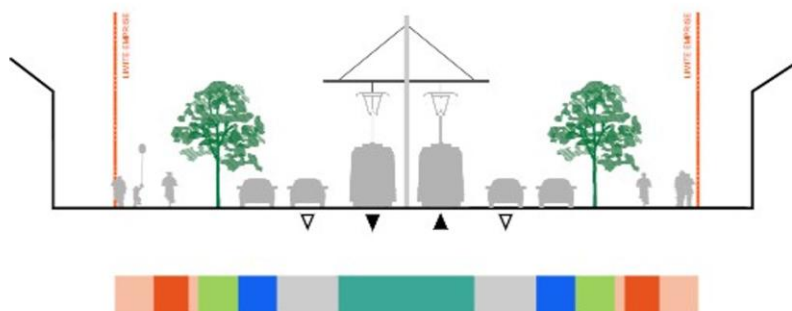
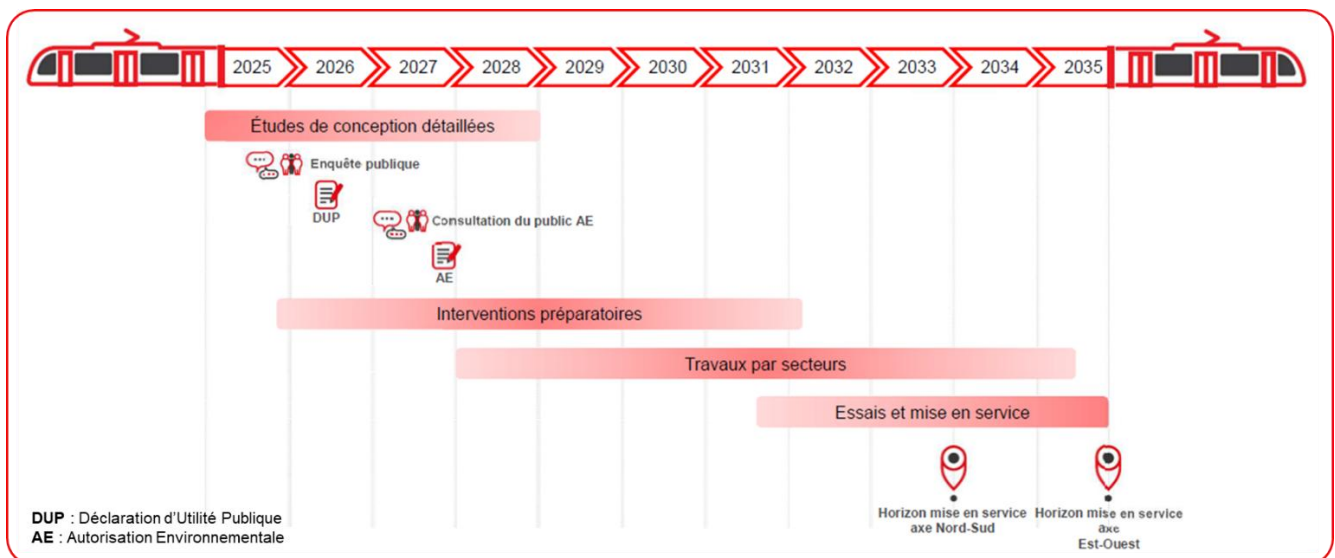


Image de référence - Lyon

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 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 questions a été ouvert pour les participants. Voici les questionnements formulés à cette occasion ainsi que les réponses apportées par la MEL :

« Le projet peut-il faire l'objet d'un recours de la part d'associations, d'habitants ? »

La MEL confirme la possibilité de déposer un recours, chacun en est libre. Il est précisé que ce recours doit être argumenté. Dans le cas contraire, il pourra être considéré comme un recours abusif. La concertation préalable puis la concertation continue ont montré qu'il n'y avait pas de rejet catégorique du projet dans sa globalité, même si des questionnements subsistent localement.

« L'aménagement proposé au niveau du carrefour entre le boulevard des Hauts-de-France et la rue Robert Schuman implique la suppression de la voie de dégagement en venant de la route de Roncq pour aller vers Tourcoing. Elle est pourtant très utile, surtout le matin où les encombrements sont fréquents. »

La MEL indique que les études doivent se poursuivre dans ce secteur, où plusieurs scénarios existent, notamment au niveau du positionnement du futur terminus. Concernant cette voie de dégagement, les études vont déterminer s'il y a une opportunité à la maintenir.

« Des constructions continuent de s'opérer dans le secteur, ce qui va impliquer une hausse du trafic automobile. Est-ce que cela est bien pris en compte dans les études en cours ? »

La MEL confirme que les données liées au trafic font bien partie des études et font partie des facteurs qui déterminent les choix d'aménagement. La MEL est consciente que ce trafic est élevé sur le boulevard des Hauts-de-France, mais celui-ci risque de s'accroître si on ne propose pas d'alternative à l'automobile pour les habitants. Ce projet peut permettre à la métropole de continuer sa croissance tout en diminuant sa dépendance aux infrastructures routières.

« Quel sera le matériel roulant choisi ? Quel sera son producteur ? »

La MEL indique que cette étape du projet n'est pas encore atteinte et que le choix de l'industriel fera l'objet d'un appel d'offres, l'écartement de voie établi à 1m permettant à de nombreux constructeurs de se positionner. Cependant, la MEL indique que certaines données sont déjà déterminées au niveau du futur matériel roulant : il sera du même gabarit que le tramway actuel (2,4m) et sur une rame de 33m, donc légèrement plus longue que l'actuel. Comme le métro, le tramway pourra ensuite être allongé jusqu'à 45m, l'aménagement de l'espace est pensé pour permettre cet allongement des rames.

« Vous parlez encore de projet, mais en soulignant que certains éléments, comme le tracé présenté, sont définitifs. Qu'en est-il ? »

La MEL indique que le tracé est acté depuis la fin de la concertation préalable en 2022, qui a fait l'objet d'une délibération du conseil métropolitain. Cependant, les études continuent d'alimenter le projet dans les détails, tout comme le fera l'enquête publique, qui permettra encore au public de donner son avis et enrichir les réflexions en cours.

Retour en images

