

7 octobre 2025

Compte-rendu de l'atelier de restitution à Roubaix, secteur Fosse-aux-Chênes

## Compte-rendu de l'atelier de restitution du 7 octobre 2025

Restaurant scolaire de l'école Buffon, Roubaix (18h-20h)

**Ce temps de réunion s'inscrit dans la démarche de concertation continue menée par la Métropole Européenne de Lille sur le futur réseau de tramway du pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing. Il donne suite à l'atelier de concertation mené le 3 juillet 2025, concernant l'insertion urbaine du tramway dans le quartier de la Fosse-aux-Chênes.**

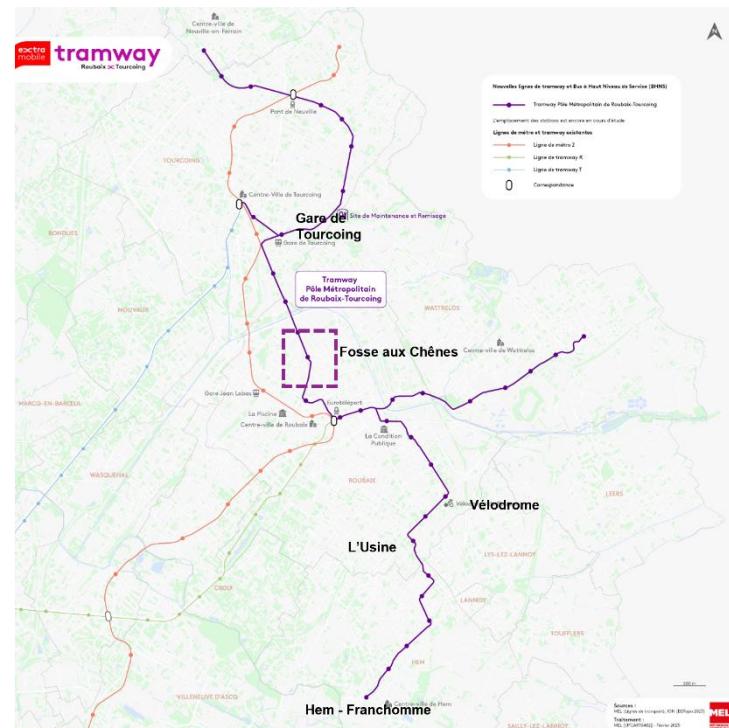
Un mot d'accueil a été réalisé par Alexandre Garcin, adjoint au Maire en charge de la transition écologique, des espaces publics et des mobilités, qui a présenté le cadre de la réunion, et Pierre-François Lazzaro, adjoint au Maire en charge de la démocratie participative, qui a rappelé aux participants qu'au-delà de ces temps de réunion, la mairie de quartier reste ouverte pour continuer d'échanger autour des projets menés au sein de la Fosse-aux-Chênes. La présentation du projet et de sa partie liée à la Fosse-aux-Chênes a ensuite été présentée par la Métropole Européenne de Lille.

L'ensemble du support diffusé en séance est disponible en ligne.

## Le tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing

La MEL a commencé par expliquer que le réseau de tramway projeté pour le pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing comprend une ligne nouvelle de plus de 15km d'infrastructures, intégrées à la chaussée, équipées et électrifiées par un système de ligne aérienne de contact. Cette ligne, reliant Neuville-en-Ferrain au Nord à Hem au Sud, en passant par Tourcoing et Roubaix, est considérée comme une colonne vertébrale du futur réseau de transports dans le secteur. Ce réseau comprendra également des extensions des lignes existantes, vers la gare de Tourcoing actuelle ligne T, et vers le quartier Beaulieu à Wattrelos pour la ligne R. Les tracés comprennent des connexions stratégiques avec la ligne 2 du métro et les lignes de tramway actuelles à des points multiples du réseau projeté : au pont de Neuville, en gare de Tourcoing, et à Eurotéléport. Ces nouvelles lignes comprendront 38 stations, avec un objectif de passage de tramway toutes les 6 à 7 minutes en heure de pointe. La MEL rappelle que le succès des lignes sera assuré par le « haut niveau de service » : un service de transports en commun efficace, rapide, régulier, qui offre des connexions répondant à des besoins multiples, et qui constituera ainsi une alternative crédible à la voiture. Le quartier de la Fosse-aux-Chênes se situe au milieu de cette colonne vertébrale du réseau projeté.

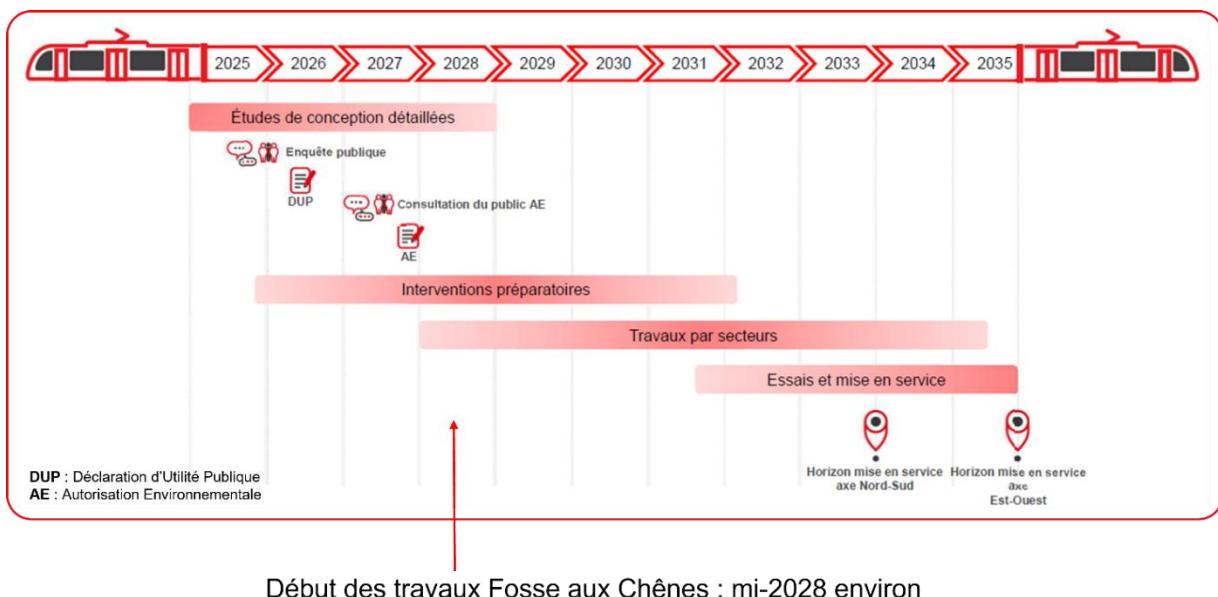
La MEL a ensuite rappelé qu'au-delà d'une réponse aux enjeux de mobilité et de transports déterminants pour le territoire métropolitain, le projet Extramobile porte également des ambitions sociales, pour rendre le territoire accessible à tous dont les quartiers prioritaires, des ambitions d'exemplarité environnementale, notamment sur ces objectifs d'éco-conception, des ambitions urbaines, avec une réflexion de façade à façade et de



requalification des espaces publics dans le respect du patrimoine riche du territoire. Ces ambitions se retrouvent localement à Roubaix, avec une volonté d'accompagner les rénovations des quartiers Fosse aux chênes, Cul de four et Alma, et les doter d'un moyen de déplacement efficace, tout en requalifiant les axes empruntés et en apaisant la circulation automobile.

### Les prochaines étapes du projet

Un point a ensuite été réalisé sur les prochaines étapes du projet. Il a été rappelé que le projet est au début de ses études techniques de conception. Ces études ont permis de constituer un dossier de DUP, dont l'enquête publique s'ouvrira d'ici la fin d'année. Une deuxième phase réglementaire aura ensuite lieu afin d'obtenir une autorisation environnementale, qui elle permettra de lancer les travaux. Les premiers travaux d'infrastructure sont ainsi prévus pour 2028, par secteur. Une mise en service est projetée pour l'axe Nord-Sud du nouveau réseau en 2033, et en 2035 pour l'axe Est-Ouest.



### 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'espace 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.

Enquête publique à partir de mi-novembre

## L'insertion du tramway à la Fosse aux Chênes

### Retour sur l'atelier participatif du 3 juillet 2025

La MEL est revenue sur les ateliers participatifs qui ont eu lieu précédemment dans le cadre du projet, notamment celui spécifique au quartier de la Fosse-aux-Chênes du 3 juillet 2025. Cet atelier avait pour objectif d'identifier les usages des habitants et riverains du quartier ainsi que les aménagements à privilégier en conséquence. Deux scénarios avaient alors été présentés aux participants :

- Un premier scénario, où la station s'implante avenue de la Fosse-aux-Chênes et où le tramway circule dans un espace très contraint rue de Tourcoing pénalisant sa performance. Ce scénario ne nécessite pas d'effectuer d'acquisitions.
- Un second scénario, où la station s'implante rue de Tourcoing dans un espace plus large, où tous les modes de déplacement peuvent trouver leur place et où le tramway est en site propre. Toutefois, ce scénario n'est envisageable que si des acquisitions et démolitions sont effectuées.

La synthèse des considérations exprimées par les participants lors de l'atelier du 3 juillet a été présentée :

	Avantages	Inconvénients
Scénario 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Confort d'usage pour les clients</b> des commerces</li> <li>• Bonne performance du tramway</li> <li>• <b>Réduit la place de la voiture et</b> diminue les nuisances qu'elle génère</li> <li>• <b>Absence de démolition</b></li> <li>• Occasion de <b>repenser les usages place de la Fosse-aux-Chênes</b> avec la diminution du trafic</li> <li>• Plus de <b>sécurité pour les cyclistes</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement pas sécurisant pour les piétons</li> <li>• Livraisons impossibles à assurer</li> <li>• Menace sur l'activité commerciale</li> <li>• Diminution de la largeur des trottoirs, défavorable aux PMR</li> <li>• <b>Circulation des cyclistes</b> contrainte place de la Fosse-aux-Chênes</li> <li>• Perte de confort pour les automobilistes</li> <li>• Reports de trafic dans le quartier, notamment boulevard de Metz</li> </ul>
Scénario 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Végétalisation du quartier</b></li> <li>• <b>Meilleure performance pour les transports</b> en commun</li> <li>• Apport de <b>calme</b> et de <b>nouveaux/beaux espaces publics (x2)</b></li> <li>• Aménagement plus <b>adapté aux PMR</b></li> <li>• Plus de <b>sécurité pour les cyclistes (x2)</b></li> <li>• Plus de <b>sécurité pour les piétons</b></li> <li>• Quartier <b>plus aéré</b> avec la libération de l'espace</li> <li>• Espace public sécurisant les sorties de la mosquée à proximité à pied</li> <li>• Augmentation de la valeur des maisons dans les rues adjacentes</li> <li>• Possibilité d'envisager de nouvelles cellules commerciales dans les emprises libérées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas de stationnement pour la clientèle des commerces</li> <li>• Risque de stationnement sur les trottoirs</li> <li>• <b>Difficultés de relogement</b> pour les locataires déplacés</li> <li>• Menace sur l'activité commerciale (x2)</li> <li>• Plan d'aménagement gênant pour les automobilistes</li> <li>• <b>Démolitions (x2)</b></li> <li>• Livraisons rendues plus difficiles, certains commerces doivent se faire livrer à proximité immédiate (pharmacie, boucherie)</li> </ul>

Le choix de la Métropole Européenne de Lille se porte sur le scénario n°2, car il permet de bénéficier d'une meilleure répartition des usages (voiture, cycles, tramway, piétons) tout en créant un espace public qualitatif permettant de nouveaux usages dans le quartier. Il a été précisé que ce choix s'est réalisé après échanges spécifiques avec la ville de Roubaix, qui a exprimé ses exigences auprès de la MEL concernant un accompagnement efficace des personnes impactées et le souhait de pouvoir reconstruire des cellules commerciales.

## Le fonctionnement de l'aménagement proposé

Dans un premier temps, la MEL a précisé le plan de circulation envisagé à ce stade des études. Une carte du secteur a été présentée, mettant en évidence les sens de circulation privilégiés et modifiés, indiqués avec un contour noir sur la carte. Les flèches ne présentant pas ce contour présentent les sens inchangés par rapport à la situation actuelle.

Dans ce plan, la rue de Tourcoing est mise en sens unique en direction de la place de la Fosse-aux-Chênes. L'objectif est de retrouver dans cette voie un flux de quartier et non plus des circulations de transit comme c'est le cas actuellement.

Sur le plan cyclable, le projet permet de créer un axe cyclable qualitatif le long de la rue de Tourcoing en connexion avec l'avenue de la Fosse-aux-Chênes et la rue du Collège.

Pour les piétons, les circulations prévues s'établiront sur des trottoirs larges d'au moins deux mètres.

La station de tramway, située rue de Tourcoing, est aménagée le long du trottoir sur l'un de ses côtés. Ce dispositif, dit « quai trottoir », permet de maintenir les cheminements piétons ainsi que les activités commerciales à proximité.



L'un des objectifs du scénario choisi est de proposer un aménagement sécurisé et lisible pour l'ensemble des usages.

Cela se traduit dans l'aménagement des deux espaces publics du secteur :

- la nouvelle place adossée à la station de tramway ;
- la place de la Fosse-aux-Chênes repensée.

La circulation automobile, bien qu'apaisée, sera également toujours présente dans le quartier.

Le scénario d'implantation privilégié de la station tramway étant défini, les études vont se poursuivre dans les mois à venir en concertation avec les habitants pour avancer les réflexions sur l'aménagement.

## Temps d'échanges

Un premier temps d'échanges a ensuite été ouvert pour les participants. Voici les questionnements formulés lors de la réunion ainsi que les réponses apportées par la MEL :

Une commerçante du quartier, a expliqué être favorable au projet de tramway, tout en exprimant ses craintes de voir le quartier se gentrifier avec l'aménagement proposé, qui ne comprend pas assez d'usages commerciaux selon elle.

La MEL répond que les éventuelles reconstitutions bâties et les usages liés doivent encore se détailler avec l'avancée des études mais aussi via les contacts entrepris lors des acquisitions foncières. Il s'agit d'évaluer au mieux le besoin. En ce sens, le bloc bâti présenté dans les vues lors de cette réunion est purement indicatif.

Une participante considère que l'aménagement proposé ne met pas assez en avant la végétalisation du quartier, et s'étonne de ne pas y voir de plateforme végétalisée pour le tramway.

La MEL a rappelé que la végétalisation est un objectif du projet et précise que les végétalisations présentées dans les premières intentions de projet sont conséquentes par rapport à l'existant au sein du quartier. Il est indiqué que des plateformes végétalisées sont envisagées pour le tramway plus au Nord et au Sud des espaces publics créés à la Fosse-aux-Chênes, mais que dans les environs immédiats une plateforme minérale serait privilégiée. Cela s'explique par la volonté de faciliter les traversées piétonnes à proximité de ces espaces, plus complexes dans le cas de plateformes végétalisées. Néanmoins ces points relèvent des études plus détaillées qui viennent de commencer et seront donc précisés dans les étapes à venir.

Un participant s'interroge sur le devenir du trafic de transit, très présent dans le quartier, après l'arrivée du tramway, ainsi que la situation du stationnement.

La MEL indique s'appuyer sur les grands axes environnants, notamment le prolongement du boulevard des Nations-Unies, et l'axe prolongeant le pont des Tilleuls, le boulevard des Couteaux. Ce sont des axes bien plus larges, à proximité, et plus à même d'absorber un trafic de transit que ne le sont les axes locaux du quartier de la Fosse aux Chênes qui devront plutôt être ciblés pour le trafic local.

Sur le stationnement, la MEL a indiqué étudier notamment le stationnement de courte durée le long de l'axe, afin de favoriser les activités commerciales dans le quartier. Le détail de ces typologies de stationnement doit encore se préciser. Sur l'axe tramway, tout le stationnement existant ne pourra être reconstitué. Le projet veille à restituer le besoin et non l'offre recensée, en considérant par ailleurs l'arrivée de ce nouveau mode de transport en commun.

Un commerçant demande si le plan présenté et les acquisitions foncières nécessaires liées sont considérés comme définitifs ou si des marges de manœuvres sont encore possibles. Il explique se situer juste en limite de la zone présentée comme impactée.

La MEL indique que le travail de conception continue mais que l'aménagement présenté nécessite ces acquisitions pour créer des espaces de circulation confortables pour tous les modes de déplacement. Il faut donc considérer que les acquisitions foncières jugées nécessaires aujourd'hui sont figées.

### Le cadre pratique

La MEL a ensuite introduit le cadre pratique lié aux acquisitions foncières. Dans un premier temps, une présentation des parcelles concernées a été réalisée auprès des participants. Il a ensuite précisé que des acquisitions à l'amiable, seraient lancées à partir de 2026.



De l'agence de voyage ...

Du 11, 13, ... au 39 rue de Tourcoing

1, 2, 3 rue St Maurice

1, 2, 4, 6 rue de la Rondelle

... À l'ancienne boulangerie

: Parcelles à acquérir

Il a ensuite été détaillé la procédure d'acquisition, en fonction de la situation de chaque propriétaire et locataire concerné.

	Logement : Propriétaires occupants	Logement : Locataire
Type d'indemnisation	Valeur du bien + frais de déménagement + Indemnité de remplacement + autres indemnités (perte de jouissance, etc.)	Frais de déménagement
Droit au relogement	Non	Oui <ul style="list-style-type: none"> <li>- Au moins 2 propositions portant sur des locaux équivalents</li> <li>- droits de priorité et de préférences</li> </ul>
Conditions	si frais de déménagement : qu'il occupe le bien	locataire légal (loyer, charges)
Recours	À l'amiable dans un premier temps, sinon devant le juge de l'expropriation	Peut contester le relogement proposé En cas de refus, sans raison valable, risques de perdre le droit au relogement.

	Commerçant propriétaire	Commerçant Locataire
Type d'indemnisation (pas de droit de relogement mais droit d'indemnisation)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Valeur du bien immobilier</li> <li>- Indemnité pour perte d'activité</li> <li>- Frais de réinstallation</li> <li>- Éventuelle perte de clientèle (si peut pas rouvrir ailleurs ou si local est moins bien situé).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Indemnité pour perte du droit au bail</li> <li>- Indemnité pour perte d'activité</li> <li>- Frais de déménagement</li> <li>- Éventuelle perte de clientèle</li> </ul>
Conditions	-Fournir des justificatifs chiffre d'affaires, charges, loyer, etc.	-Fournir des justificatifs chiffre d'affaires, charges, loyer, etc.
Recours	À l'amiable dans un premier temps, sinon devant le juge de l'expropriation	À l'amiable dans un premier temps, sinon devant le juge de l'expropriation

Une présentation a ensuite été réalisée par la Fabrique des quartiers, une équipe composée de travailleurs sociaux, partenaire de la MEL, dont l'objectif est d'accompagner les personnes ou activités devant faire l'objet d'un relogement et/ou d'un accompagnement spécifique dans le cadre d'un projet urbain.

La structure accompagne les personnes concernées pour définir un projet de relogement en fonction des attentes exprimées. Son intervention est réalisée dans le cas de procédures d'acquisitions à l'amiable, et non dans le cadre d'expropriations.

## 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 :

Il a été demandé à la MEL si d'autres acquisitions foncières étaient envisagées rue de Tourcoing, au-delà de celles présentées.

La MEL a indiqué vouloir acquérir des fonciers rue de Tourcoing, mais uniquement non-bâties et pour des ajustements à la marge de limites de propriétés.

Un participant s'inquiète des conditions de relogement face à la forte demande de logements conventionnés au sein de la MEL.

La Fabrique des quartiers a expliqué que le relogement des locataires concernés était prioritaire. Les projets urbains similaires arrivant à terme au sein de la MEL, la situation sera plus aisée dans ce cas de figure au moment de la concrétisation du projet de tramway.

Un participant souligne une différence de discours dans la présentation, avec peu de lien entre le scénario retenu et les objectifs annoncés. Il dénonce un manque de cohérence entre l'aménagement présenté à Valenciennes et celui retenu à Roubaix, pourtant de même largeur à la base. Il demande en complément le coût carbone des démolitions entreprises.

La MEL a indiqué que les études de conception ont démarré, et que les études précédentes ont permis de constituer le dossier de DUP en vue de l'enquête publique. Les démolitions et leurs impacts figurent dans ce dossier.

Pour Valenciennes, il faut aussi analyser les restrictions de flux importantes, dans des conditions d'équilibre différentes de la situation roubaisienne. Ici, on cherche aussi à privilégier la performance du tramway et le choix d'un autre scénario aurait complexifié sa circulation et son efficacité.

En conclusion, la MEL a remercié les participants pour leur présence et les échanges. Il a été rappelé que la prochaine étape était la phase d'enquête publique prévu entre la mi-novembre et la mi-janvier, au cours de laquelle l'ensemble des éléments disponibles sur le projet seront mis à disposition et chacun pourra s'exprimer auprès d'une commission d'enquête indépendante.

La réunion s'est conclue au travers d'échanges individuels ciblés avec les équipes techniques de la MEL présentes afin d'apporter des éclairages complémentaires aux cas spécifiques.

## Retour en images

