

Projets de nouvelles lignes de transports

Mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport

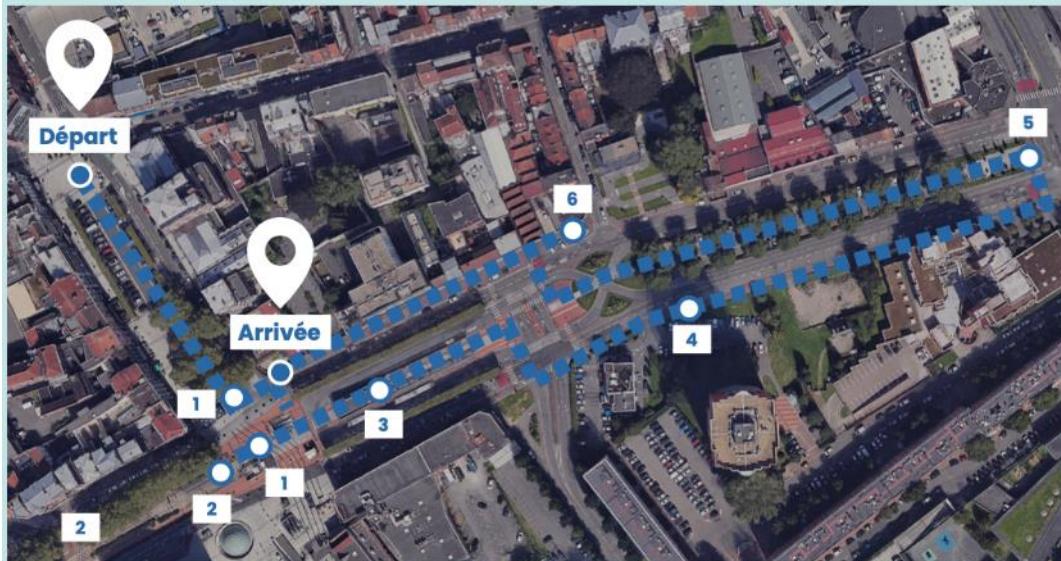
Lundi 10 juin de 18h à 20h

**Balade urbaine pour découvrir le tracé du futur tramway du pôle métropolitain
Roubaix-Tourcoing**

I. Cadre général

- Un parcours à pied autour du pôle multimodal Eurotéléport à Roubaix.
- Un dépliant expliquant les grands principes du projet et indiquant le parcours de la balade distribué à chacun des participants.
- 11 participants
- En présence de M. BACHOLLE, Garant de la concertation continue

PARCOURS DU DIAGNOSTIC EN MARCHANT



II. Points saillants

Des questions sur le futur tramway

- Une question sur l'emplacement du site de maintenance

→ La MEL répond que le site de maintenance devrait se trouver derrière la gare de Tourcoing. Les négociations sont en cours avec SNCF Réseau pour récupérer le foncier nécessaire pour réaliser le site.

- Une question sur le choix du mode tramway plutôt qu'un BHNS pour le pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing

→ La MEL répond que le tramway a la capacité d'embarquer deux fois plus de passagers que le BHNS. C'est aussi un investissement à plus long terme : un tramway dure plus longtemps qu'un bus.

- Une question sur la capacité du tramway à faire face à une augmentation de voyageurs au fil des années

→ La MEL répond que deux leviers permettent à un tramway de faire face à une augmentation de voyageurs. Le premier consiste à augmenter la fréquence des tramways. Le second consiste à ajouter des modules. Sur les nouvelles lignes de tramway, les quais seront plus longs afin de pouvoir anticiper l'ajout d'un module à horizon 20 ans.

- Une question sur la cohabitation entre les voies de circulation du tramway et les espaces de circulation des voitures, des piétons et des vélos

→ La MEL répond que l'objectif visé est de créer des voies dédiées au tramway, pour des raisons de sécurité avant tout mais aussi de performance. Selon la configuration des espaces publics, l'ensemble des modes pourront avoir leur site propre ou des choix seront à opérer.

- Une question sur la possibilité pour le tramway et le bus de rouler sur la même voie

→ La MEL répond qu'il est en effet possible que le bus et le tramway circulent sur quelques centaines de mètres sur la même voie. Ils ne pourront cependant pas s'arrêter ensemble du fait de la différence de hauteur des quais.

- Une question sur la possibilité de monter avec son vélo à bord du futur tramway

→ La MEL répond qu'il est aujourd'hui possible de monter aux extrémités du tramway avec son vélo, dans la limite de 2 vélos et en dehors des heures de pointes. L'usage n'est cependant pas recommandé car il crée de l'encombrement. Ce système devrait être reconduit pour les futures lignes.

- Une question sur la possibilité de valider son titre de transport à l'intérieur du tramway plutôt que sur les quais

→ La MEL répond que dans l'idéal, les deux options devront être possibles. La possibilité de valider son titre de transport sur le quai est idéale pour ceux qui arrivent tôt, qui peuvent prendre le temps de valider, ce qui fluidifie ainsi la montée. Pouvoir valider à l'intérieur du tramway est plus adaptée pour les personnes qui arriveraient tard dans le tramway.

- Une question sur la possibilité de payer par carte bancaire dans les nouveaux tramways

→ La MEL répond que le paiement par carte bancaire est déjà en expérimentation dans certaines stations de métro à Lille. Une décision sur sa possible généralisation sera ensuite prise.

- Une question sur la possibilité de prolonger le métro jusqu'à Wattrelos, sur la base des travaux déjà en partie fait, plutôt que de créer une nouvelle infrastructure tramway coûteuse

→ La MEL rappelle que le nouveau tramway ne comprend pas seulement une desserte Roubaix-Wattrelos mais aussi un tracé nord-sud, de Neuville-en-Ferrain à Hem, qui a son importance. De plus, un nouveau tracé en métro reviendrait environ trois fois plus cher qu'un nouveau tramway.

- Une question sur la possibilité pour le tramway de passer sous terre

→ La MEL répond que c'est une possibilité mais qu'elle n'est pas privilégiée à ce stade.

Des échanges sur les enjeux de mobilité à partir d'Eurotéléport

- Une question sur les destinations des voyageurs partant d'Eurotéléport

→ La MEL répond que beaucoup partent en métro vers Lille et que d'autres prennent le tramway pour aller vers Lille également, préférant un trajet en surface. Eurotéléport est également un point d'interconnexion important en bus pour desservir l'est de la métropole mais aussi un lieu de vie et donc de destination pour la voyageurs (habitants, commerces,...)

- Une remarque déplorant le manque de connexion lourde vers le pôle universitaire de Villeneuve-d'Ascq
- Une remarque d'un participant qui trouve conséquent l'ajout d'un nouveau tramway sur ce secteur déjà chargé en transports en commun

→ La MEL précise que le nouveau tramway empruntera certains trajets de lignes de bus actuels qui seront donc déployés autrement. Par ailleurs, la ligne 2 du métro bénéficiera d'une augmentation de la fréquence suite au doublement des rames de la ligne 1 et l'injection des rames de 26m sur la ligne 2.

- Une question sur le maintien de la Liane 4 et des autres bus post-mise en service du tramway

→ La MEL répond que le réseau de bus sera retravaillé en lien avec la mise en service des nouvelles lignes de transport du SDIT. Il s'agira d'optimiser le réseau de transport et non de mettre en concurrence les différentes lignes.

- Une question sur les parkings relais prévus

→ La MEL répond que la réflexion sur les parkings relais est en cours. Une implantation au niveau de l'A22 à Neuville-en-Ferrain est en cours de réflexion, ainsi qu'une

implantation à Wattrelos permettant le rabattement des habitants de Leers. Sur le territoire de Roubaix, il y a un gros flux de voitures le long du canal. Cependant, les connexions en transports en communs seront favorisées afin de limiter au maximum l'usage de la voiture. Ces connexions en transport en commun seront favorisées par leur fiabilité et donc par la confiance que leur accordent les utilisateurs, réguliers et de passage. C'est pourquoi il est important de bien penser les espaces de connexion.

Des échanges sur la station de tramway actuelle

- Une contribution pour le maintien du passage piéton permettant de faire la liaison nord-sud. Les couleurs sur le passage sont plébiscités par une majorité de participants.
- Des échanges sur la signalisation sur la station, jugée peu claire par les participants. Des propositions sont faites pour faciliter le repérage en station : des flèches qui s'allument, une girouette à LED.

Des échanges sur le pôle bus

- Une vigilance apportée sur la trop grande fréquentation de la boutique Ilévia lors de la période de rentrée scolaire
- Des remarques sur le sentiment d'insécurité pour les piétons et pour les chauffeurs du fait des traversées dangereuses et du manque de place pour la giration des articulés
- Des contributions déplorant le manque de lisibilité pour les usagers sur les différents bus et leurs destinations
- Des discussions sur la possibilité de récupérer de l'espace sur l'une des voies de bus (préféablement celle exposée au soleil) pour y créer un espace de vie : l'installation de bancs est discutée du fait de la possibilité de squat par les jeunes, des terrasses de bistrot sont préférées.
- Des échanges sur les vitres au niveau de la zone piétonne, vues comme bloquant la vision et donnant une sensation d'enfermement
- Des échanges sur l'opportunité d'étalement du pôle bus
- Une remarque à propos des nouveaux arrêts de bus, vus comme non pratiques pour les chauffeurs. Une remarque est également faite à propos de la nécessité d'abris à chaque arrêt de bus, notamment pour faire face aux périodes de fortes chaleurs.
- Des échanges sur la végétalisation de la station : les arbres et leur taillage actuel sont perçus positivement, des échanges sur l'opportunité de plaques de verdure par terre ou au plafond
- Une contribution sur la nécessité d'un plafond pour s'abriter de la pluie
- Des échanges sur le confort de marche sur ce secteur, vu comme peu agréable du fait des boutiques vacantes et de la faible qualité des trottoirs.

Des échanges à propos du secteur au niveau de l'intersection entre le boulevard Gambetta (sud) et la rue Henri Dunant

- Des échanges sur l'aménagement de ce secteur du boulevard : les deux rives sont vues comme déconnectées du milieu du boulevard et trop en rupture l'une avec l'autre. Les voies de circulation automobiles sont décrites comme peu claires, ce qui engendre un sentiment d'insécurité.

Des échanges sur le carrefour des Nations Unies

- Des échanges sur la dangerosité et le nécessaire apaisement du carrefour, en faisant par exemple passer les voitures en sous-sol
- Des échanges sur le monument Jean Lebas et son éventuel déplacement : son emplacement actuel est décrit par les participants comme isolé, aucun participant n'exprime d'inquiétudes sur un déplacement du monument.
- Des échanges sur les circulations piétonnes sur ce secteur, décrites comme faibles par les participants.
- Des échanges sur la possibilité d'un espace de vie végétalisé à cet emplacement : le risque de squat et de mauvaise fréquentation est avancé par les participants. Un besoin en tables et en toilettes publiques est néanmoins avancé.
- Des échanges sur l'emplacement de la future station de tramway sur le secteur est engagé sans qu'une préférence nette ne se dégage.

Des échanges sur le secteur du nord de l'avenue Gambetta

- Des échanges sur la largeur des trottoirs, qui lorsque trop larges peuvent inviter au stationnement sauvage
- Une remarque sur la fréquentation le matin et le soir des lycéens du lycée Saint-Rémi et une proposition d'interdiction pour les voitures de la ruelle adjacente

Des échanges sur la place de la Liberté

- Des débats sur la nécessité du parking, décrit comme pratique par un participant et inutile par d'autres
- Des remarques sur l'organisation du marché et d'événements par la maison des associations sur la place
- Une contribution sur la nécessité de garder les arbres
- Des échanges sur l'emplacement de la future station de tramway, sur la place ou au niveau du pôle bus. Plusieurs arguments sont avancés par les participants : nécessaire proximité avec le métro, ou intérêt de marquer un arrêt sur la place et desservir ainsi la Grande Rue. La possibilité de distinguer trois arrêts selon les directions Nord, Sud et Est du tramway est discutée.
- Une question sur la possibilité de piétonniser la rue

→ La MEL répond que cette possibilité est à étudier avec la ville et en pensant le plan de circulation d'ensemble.

- Une remarque sur le bâtiment de la Banque de France, aujourd'hui vide, à valoriser

→ La Ville de Roubaix répond que la ville travaille sur un projet de Maison du Made in France, au niveau du bâtiment de la Banque de France et sur la friche adjacente.

Une question sur les prochaines étapes du projet

→ La MEL présente les prochaines étapes : les études opérationnelles (maîtrise d'œuvre) débutent, parallèlement à la phase de concertation continue en cours. Le passage en enquête publique est visé pour le 2nd semestre 2025, la déclaration d'utilité publique et le début des travaux pour 2026.

III. En images



