

28 novembre 2024

Compte-rendu de l'atelier
participatif relatif à l'insertion
urbaine du futur tramway

Compte-rendu de l'atelier participatif du 28 novembre 2024 Centre social Boilly, Tourcoing



2h de réunion

dont 45 minutes d'atelier
et 15 minutes de restitution



25 participants

divisés en 4 tables d'atelier



2 secteurs étudiés

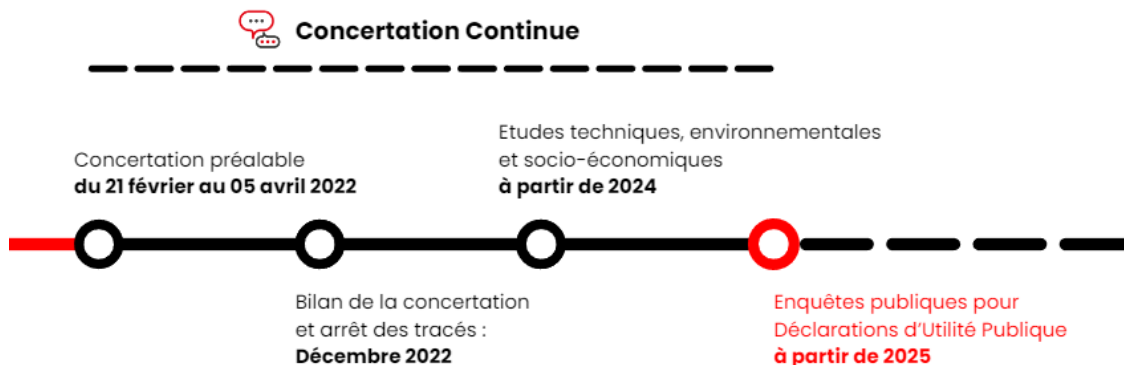
Rue de Roubaix
Rue des Retrouvailles

Ce temps d'atelier s'est 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. Ce fut le dernier temps d'un ensemble de 4 ateliers de la première séquence touchant les différents secteurs des lignes projetées. Un dernier atelier relatif au pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing se tiendra à Wattrelos en 2025.

L'atelier comprenait un temps de présentation du projet et de son contexte, réalisé par Cédric Danos, Chef de projet au sein de la MEL, suivi d'un temps de travail collectif présenté par Simon Mazajczyk, de l'Agence Eker, qui accompagne la MEL dans sa démarche de concertation. Des kakémonos présentant le projet ainsi que des plaquettes d'information à emporter ont été mobilisés.

Un atelier qui s'inscrit dans un vaste processus de concertation

Après une précédente phase de concertation préalable, où le sujet du tracé du futur réseau a été discuté, cette nouvelle phase du projet met en avant l'organisation des rues dans lesquelles le tramway circulera. Cette étape vise à répondre aux questions des habitants vis-à-vis du projet, tout en leur permettant d'apporter leurs perceptions de chaque scénario imaginé sur des secteurs précis, que ce soit les avantages de chaque profil imaginé comme leurs faiblesses.



Cette nouvelle phase de concertation est suivie par M. Christophe Bacholle, garant auprès de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), qui observe la bonne transparence de la démarche menée par la MEL et rédige un bilan annuel sur la concertation continue.

Le projet en question

2019 Délibération d'un Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) horizon 2035

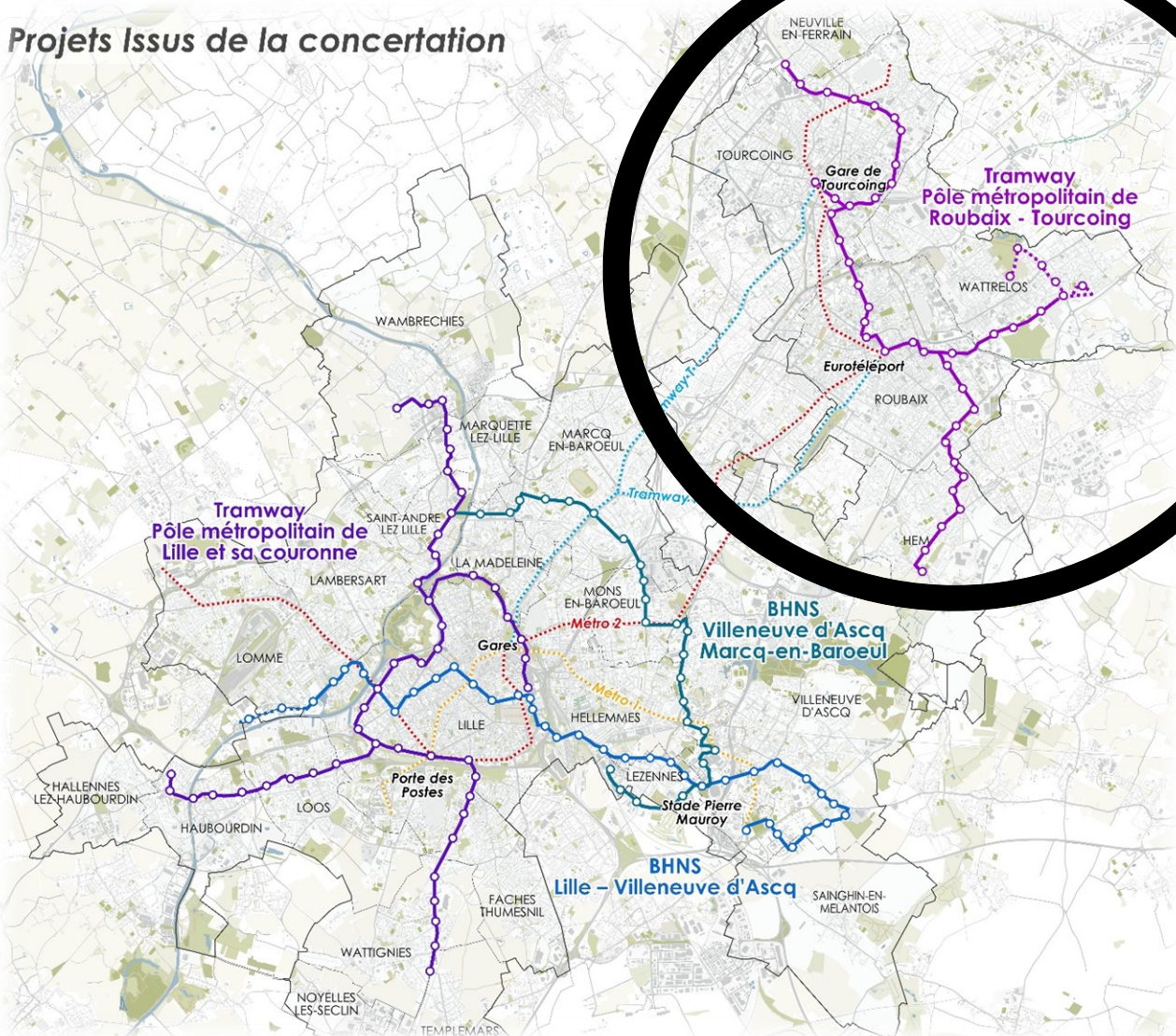
Concertation préalable
du **21 février** au **05 avril 2022**

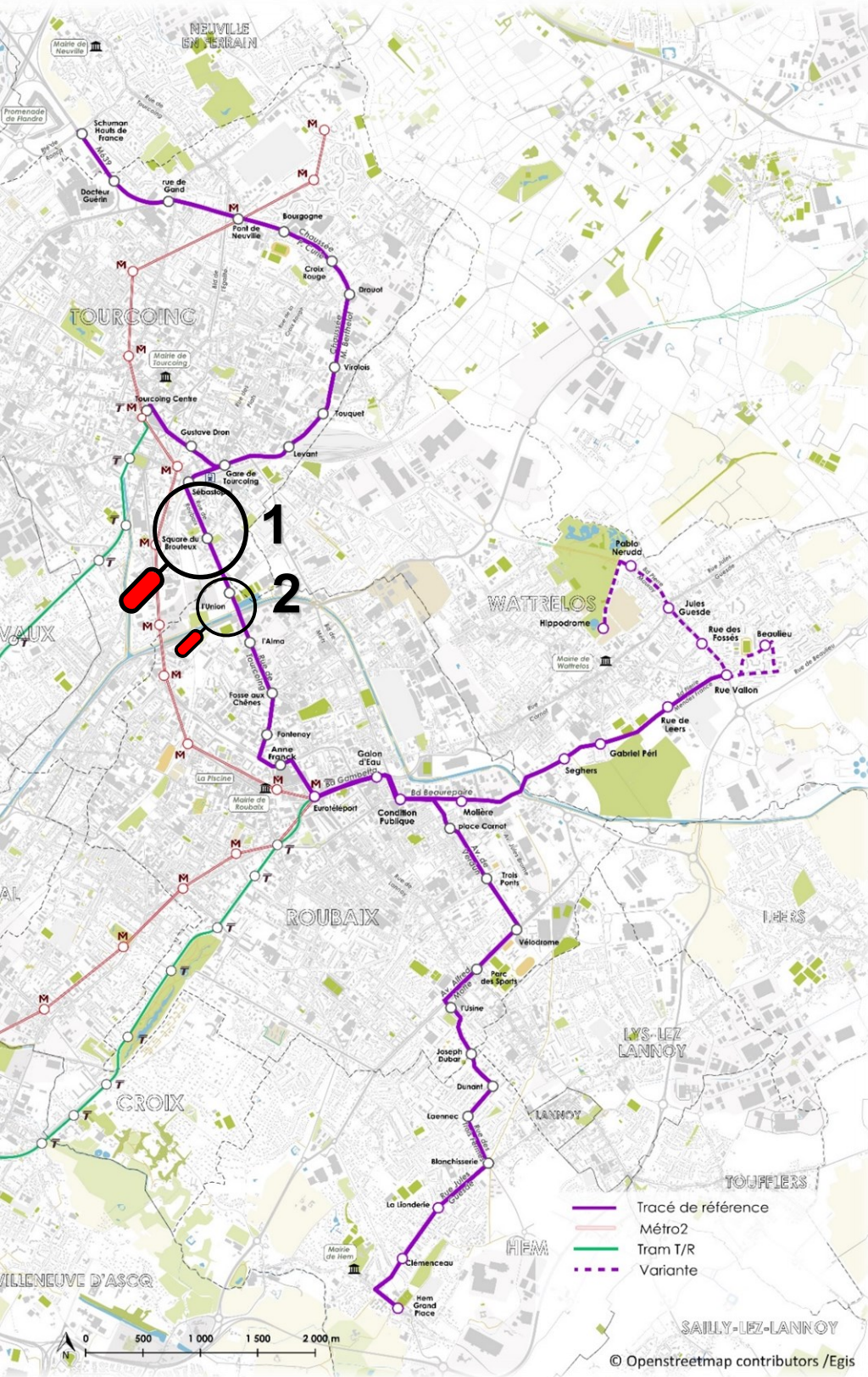
Bilan de la concertation
et arrêt des tracés :
Décembre 2022

Le projet de tramway du pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing s'inscrit dans le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT), voté par la MEL en 2019. Il prévoit le développement de 27 liaisons, dont fait partie le futur tramway du pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing, mais comprenant également un autre réseau de tramway pour le secteur de Lille et sa couronne, et deux lignes de BHNS, de Saint-André-lez-Lille à Villeneuve-d'Ascq, et de Lille à Villeneuve-d'Ascq.

Ces projets toucheront le lieu de vie de plus de 490 000 habitants, et le lieu de travail de 340 000 personnes, ce qui représente près de 180 000 voyageurs potentiels chaque jour. Au-delà de son action en faveur de la mobilité des métropolitains, ce projet comprend des objectifs sociaux, environnementaux, et d'amélioration de la qualité des espaces publics urbains.

Projets Issus de la concertation





Le futur réseau de tramway de Roubaix-Tourcoing aura une longueur d'environ 20 km, étendus sur 5 communes : Neuville-en-Ferrain, Tourcoing, Roubaix, Hem et Watrelos. Cela représente une desserte de :

- 126 000 habitants
- 48 000 emplois
- 35 000 scolaires

Sa conception continuera de s'opérer jusqu'en 2027, avant que de premiers travaux préparatoires n'anticipent l'arrivée du tramway. Les premiers travaux de secteurs suivront ces derniers, avant essais et mises en service progressives, prévues entre 2031 et 2035.

Lors de l'atelier du 28 novembre, les profils et aménagements de 2 secteurs ont été étudiés par les participants et participantes :

1. La rue de Roubaix
2. La rue des Retrouvailles

Le temps de travail collectif

L'ensemble des participants ont apporté leurs contributions sur les profils présentés pour les deux secteurs.

Pour chacun de ces secteurs, des profils de voie intégrant le tramway et aménagements possibles ont été présentés en plénière, avant que les groupes ne puissent en débattre et en lister les forces et les limites.

Temps de questions précédant le temps de travail

Les participants ont souhaité réagir à la présentation réalisée et poser quelques questions avant de commencer le temps de travail sur table. Les questions posées à cette occasion et les réponses formulées par les techniciens de la métropole sont recensées ci-après :

« Quelle sera la fréquence de passage du futur tramway ? et sa vitesse ? »

- Il est projeté qu'en heure de pointe, un tramway passera dans chaque sens toutes les 6 minutes. Sa vitesse dépendra du secteur traversé. Pour la rue des Retrouvailles et de Roubaix, elle pourrait se rapprocher des 30 km/h.

« L'arrivée du tramway aura-t-elle un impact sur les lignes de bus existantes ? »

- Oui, car une partie importante du tracé du futur tramway est aujourd'hui parcouru par des lignes de bus. Ces dernières seront réadaptées pour répondre aux besoins des usagers et ne pas doubler un service réalisé plus efficacement par le tramway.

« Comment sera gérée la suppression des places de stationnement dans le secteur ? »

- Rue de Roubaix, le profil à réaménager n'est pas très large, ce qui impose de faire des choix. Des surlargeurs existent par endroits ce qui permettra de s'adapter localement. Avec l'avancée des études et la confirmations des scénarios par secteur, la reconstitution de poches de stationnement sera prévue.

« Le choix de tracé peut paraître étonnant. Par endroits il est parallèle au métro et semble même assez proche. »

- A Roubaix et Tourcoing, on est en pleine métropole dense, l'idée est donc de chercher à développer une offre de transports complémentaire pour une population conséquente. Certaines proximités se justifient par endroits par les connexions stratégiques imaginées, comme Eurotéléport par exemple. Pour autant, le métro situé de l'autre côté de la voie ferrée n'est pas facilement accessible depuis l'Épidème ou l'Alma.

« Pourquoi les cohabitations entre bus et vélos sont possibles, mais pas entre tramway et vélos ? »

- Cela s'explique par plusieurs points. Pour commencer c'est une question de sécurité : un tramway est plus lourd et circule sur des rails métalliques; il mettra plus de temps à s'arrêter qu'un bus sur pneus s'il rencontre un obstacle, au-delà de la réactivité du conducteur. Il faut également garder à l'esprit que le doublement est impossible dans ce cas de figure : le tramway étant guidé par ses rails, il ne peut doubler un vélo, contrairement au bus. Ensuite, un vélo circulant sur une plateforme de tramway risque de coincer ses roues dans les rails à gorge, creux et intégrés à la voirie, ce qui peut occasionner des chutes. Par ailleurs, le Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG), qui contrôle les installations liées aux circulations de tramway, s'opposera certainement à un partage de voie entre tramway et cycles.

« Quelles sont les nuisances engendrées par une circulation de tramway ? Concernant le bruit et les vibrations ? »

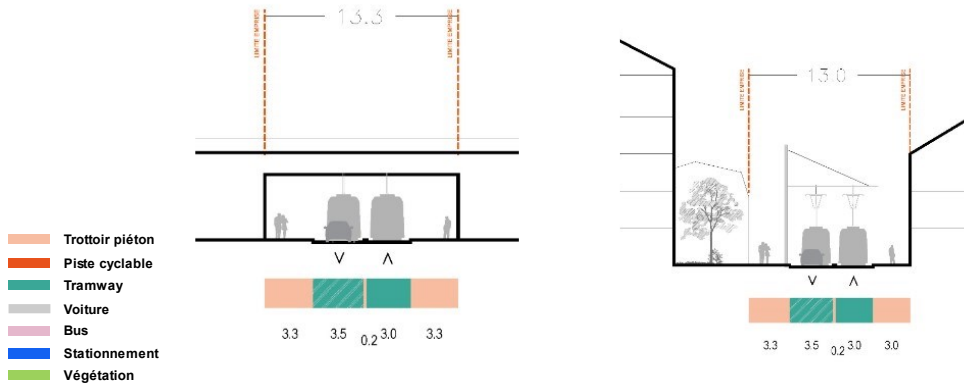
- Les nouveaux tramways sont bien plus silencieux que le tramway historique connu au sein de la métropole, qui est aussi plus rapide quand il circule sur le Grand boulevard. C'est le cas pour tous les tramway modernes. On connaît d'ailleurs des cas de référence où des tramways ont dû être davantage sonorisés car ils étaient mal entendus des piétons. Par ailleurs, le projet de tramways s'accompagne d'une réduction de la circulation et de la vitesse automobile, ce qui engendre une baisse importante des nuisances sonores.

Concernant les vibrations, ces dernières seront nettement réduites par un système de dalles flottantes, qui isole la plateforme du reste de la chaussée et atténue les vibrations produites par le tramway.

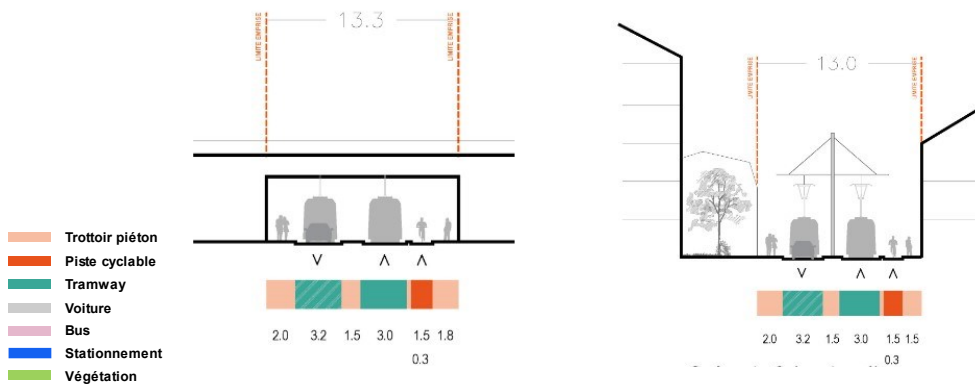
Restitution des échanges

Rue de Roubaix

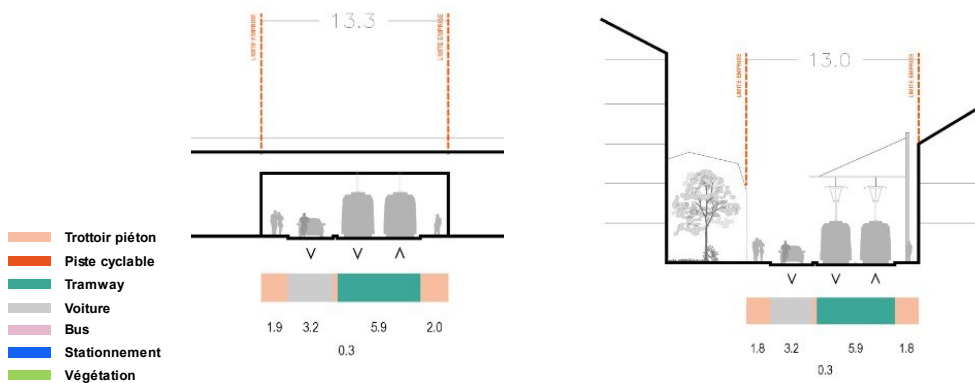
Scénario n°1



Scénario n°2



Scénario n°3



Rue de Roubaix (4 groupes)

Les participants indiquent

	Avantages ✓	Limites *
<p>Scénario 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Réduction des nuisances sonores x2 ■ Compatible avec du stationnement « minute » ■ Réduction du trafic automobile ■ Trottoirs confortables x2 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Menace sur les façades des maisons ■ Absence de stationnement ■ Risque de stationnement sur les trottoirs, et donc de danger pour les piétons/PMR ■ Absence de voie cyclable x3 ■ Un seul sens de circulation pour les automobilistes x2 ■ Perte de dynamisme de la rue, qui deviendrait une rue de passage
<p>Scénario 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Réduction du trafic automobile ■ Réduction de la vitesse des automobiles ■ Réduction des pollutions ■ Vraie voie cyclable sécurisée x2 ■ Bon équilibre entre les différents modes de déplacement ■ Axe cyclable Union-Gare favorisé ■ Réduction des nuisances sonores 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Trottoirs trop étroits, comprenant des menaces pour la sécurité x2 ■ Absence de stationnement x4 ■ Présence d'une seule voie cyclable x2 ■ Esthétique des caténaires ■ Sens unique pour les automobilistes ■ Difficultés pour les livraisons
<p>Scénario 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Largeur de trottoirs suffisante x2 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Circulation des vélos anticipée dans un seul sens ■ Insécurité pour les cyclistes ■ Inutilité de la voie propre pour les automobilistes ■ Trottoirs trop étroits, et contraints par les pylônes x2 ■ Nuisances sonores ■ Difficultés lors de stationnements ponctuels (déménagements...etc.)

- Aa : Ce qui a été retranscrit sur le support de l'atelier par le groupe
- Aa : Ce qui a été mis en avant lors de la restitution par le rapporteur

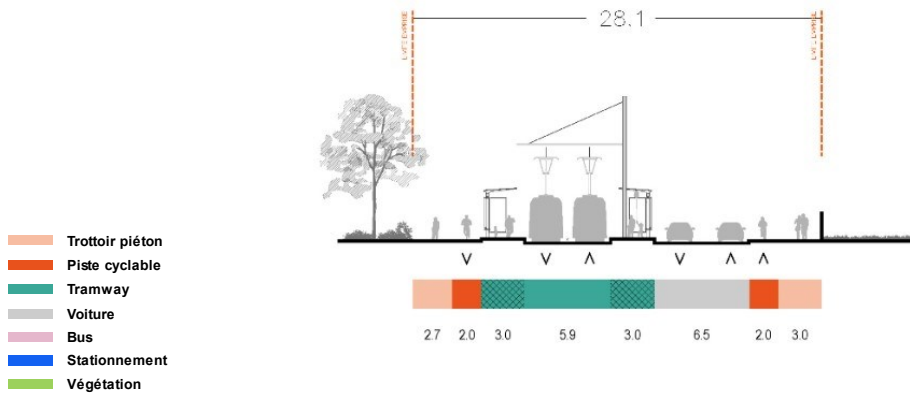
Remarques complémentaires :

- Il a été suggéré que le tramway ne circule ponctuellement que sur une seule voie, en organisant l'alternance des circulations entre les deux sens, afin d'économiser de l'espace sur le profil.
 - ➔ Techniquement, cela est possible mais cette hypothèse a été écartée. Une telle voie unique rend impossible un partage avec l'automobile, ce qui réduit les perspectives d'économie d'espace sur le profil.
- Un groupe s'est interrogé sur la végétalisation potentielle des plateformes où le tramway circulera.
 - ➔ Cette végétalisation est possible et étudiée, mais elle ne pourra se faire que sur les tronçons où le tramway circulera en site propre, et elle n'est pas envisagée à proximité immédiate des stations, pour des questions d'entretien.
- Un groupe s'est interrogé sur le fait d'avoir privilégié un tramway dans le secteur et non un BHNS.
- Le positionnement des stations a fait l'objet de questionnements. Il a également été regretté la diminution du nombre de stations projetées (2) en comparaison au nombre d'arrêts de bus existant (5).
 - ➔ La MEL indique avoir pour objectif l'installation d'une station tous les 500 m, pour rester à une distance raisonnable à pied de l'une d'entre-elles (entre 250 et 300 m) quand on vit à proximité immédiate de la ligne du tramway. Il faut garder à l'esprit que le tramway garde un objectif d'efficacité et de qualité de service et que chaque arrêt représente une « perte » de 40 secondes sur son temps de trajet global. Quand cela est possible il est privilégié d'installer des stations aux carrefours, pour améliorer l'accessibilité vers les rues perpendiculaires.

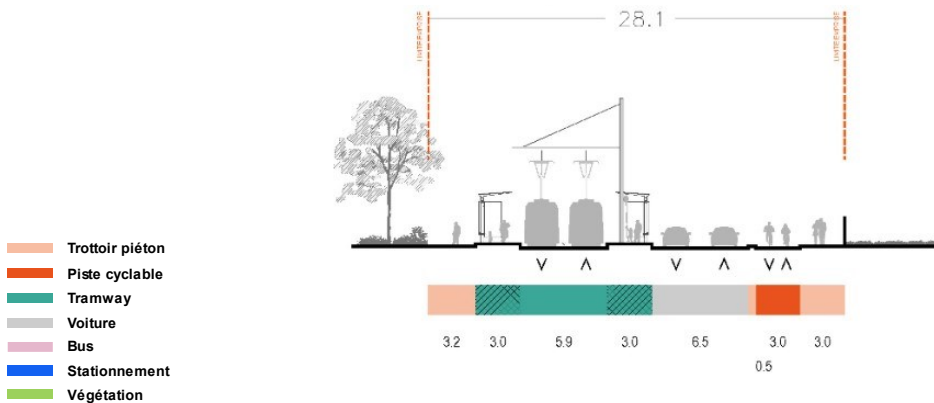
- Une question a été formulée vis-à-vis du système d'alimentation du futur tramway ? Et s'il était obligatoire de passer par des lignes aériennes de contact ?
 - ➔ La MEL indique que l'alimentation par LAC (lignes aériennes de contact) a été choisie en tant que modèle commun pour les tramway de la métropole. La suite des études déterminera comment minimiser le nombre de poteaux installés pour les suspension de ces lignes aériennes. Mobiliser les façades dans les rues étroites pour économiser de l'espace est une hypothèse qui pourrait être étudiée dans ce cadre.
- Un groupe s'est interrogé sur les dispositions qui seront prises pour ralentir les automobiles sur les différents types de voies, quand elles sont partagées ou non.
- Pour le scénario 2, un groupe a émis l'hypothèse d'une réorganisation des caténaires et leurs pylônes pour gagner des centimètres sur le profil et élargir la voie cyclable.
- Plusieurs groupes ont émis l'hypothèse d'intégrer du stationnement en dépose-minute à la rue de Roubaix, notamment sur le scénario n°1. La question des livraisons, des déménagements ou autres usages a également été posée.
- Il est parfois indiqué que des itinéraires de substitution sont à imaginer en cas de passage de la rue de Roubaix en sens unique.

Rue des Retrouvailles

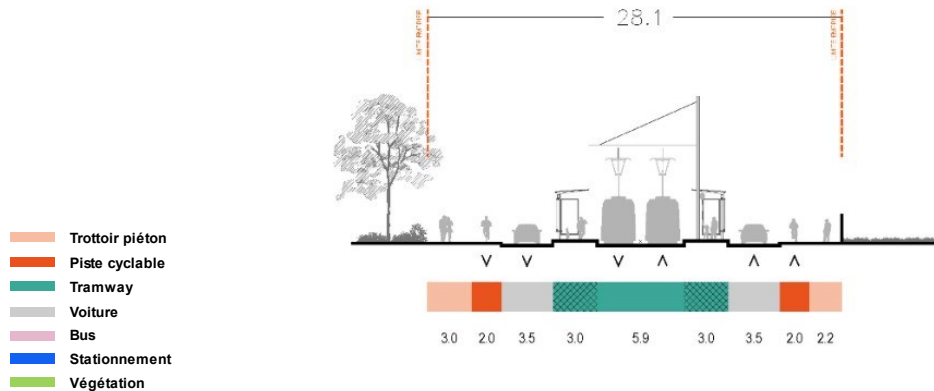
Scénario n°1



Scénario n°2



Scénario n°3



Rue des Retrouvailles

	Avantages ✓	Limites *
<p>Scénario 1</p>		<ul style="list-style-type: none"> ■ Doublements dangereux pour les automobilistes ■ Traversée des voies routières pour les piétons qui veulent accéder au tramway
<p>Scénario 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Cohérence avec le scénario 2 pour la rue de Roubaix et sa voie cyclable 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Doublements dangereux pour les automobilistes ■ Traversée des voies routières pour les piétons qui veulent accéder au tramway ■ Difficultés de déplacement pour les piétons
<p>Scénario 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Profil plus sécurisé, avec la séparation des deux voies pour automobiles x2 ■ Positionnement des quais sur les côtés ■ Circulation facilitée sur l'intersection 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Traversée des voies routières pour les piétons qui veulent accéder au tramway ■ Blocage des voies uniques en cas de panne d'un automobiliste

- Aa : Ce qui a été retranscrit sur le support de l'atelier par le groupe
- Aa : Ce qui a été mis en avant lors de la restitution par le rapporteur

Remarques complémentaires :

- Un groupe de travail s'est demandé si le projet allait être l'occasion de réorganiser les passages piétons dans leur secteur et leur positionnement.

Retour en images

