

18 novembre 2024

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

Compte-rendu de l'atelier participatif du 18 novembre 2024

Hôtel de ville de Tourcoing



2h de réunion

dont 45 minutes d'atelier
et 15 minutes de restitution



45 participants

divisés en 6 tables d'atelier



5 secteurs étudiés

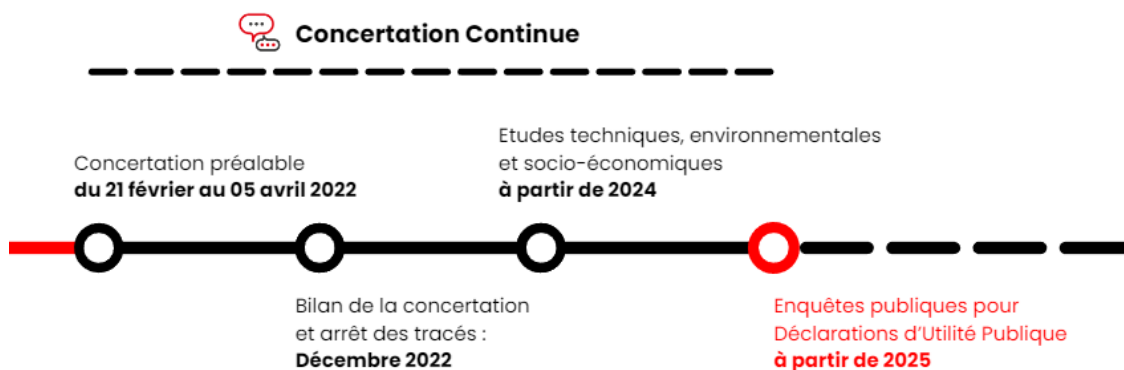
Avenue Alfred Lefrançois
Place de la République
Boulevard Industriel
Boulevard des Hauts-de-France
Avenue Gustave Dron

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 premier 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

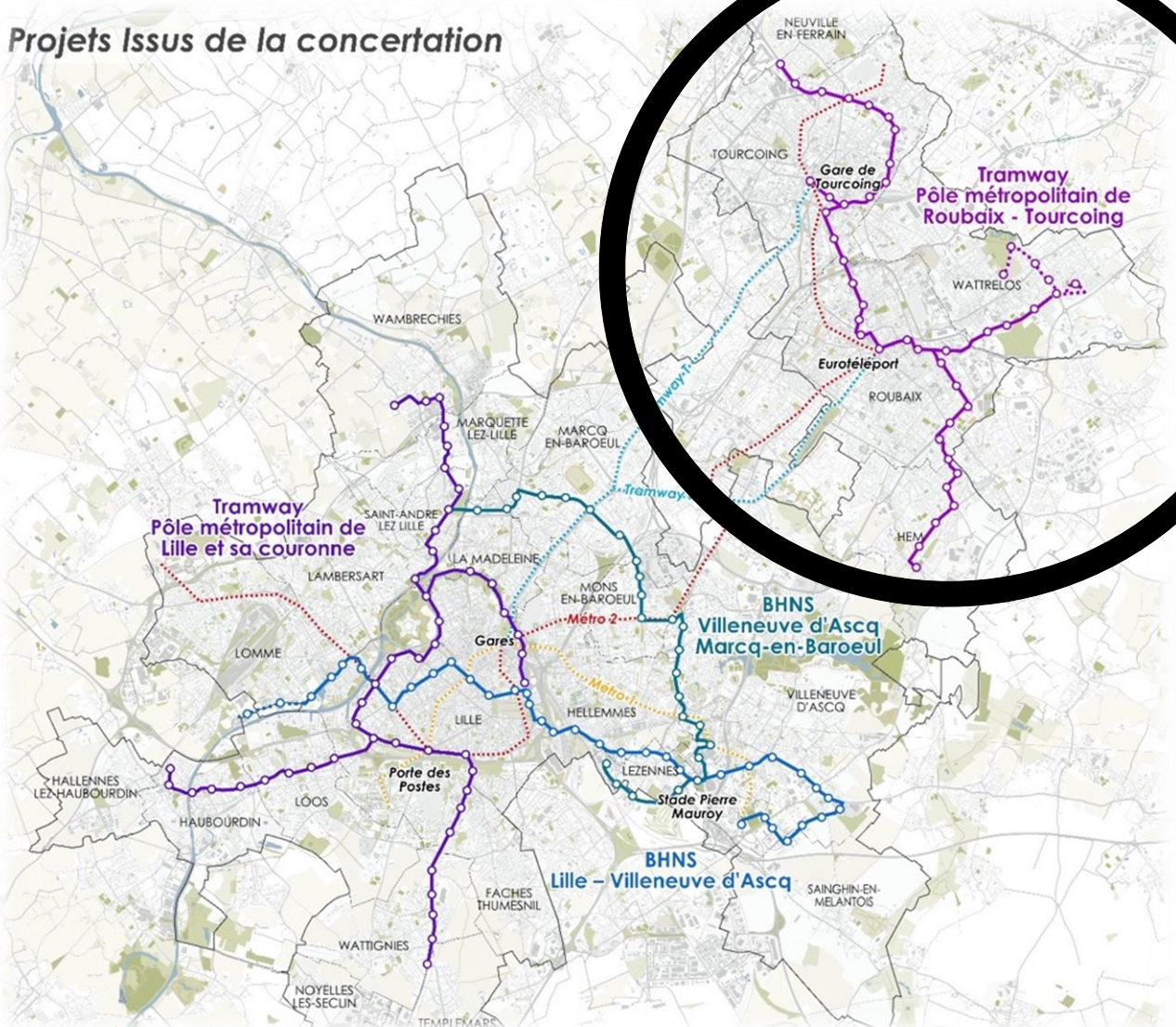
Concertation préalable
du **21 février** au **05 avril 2022**

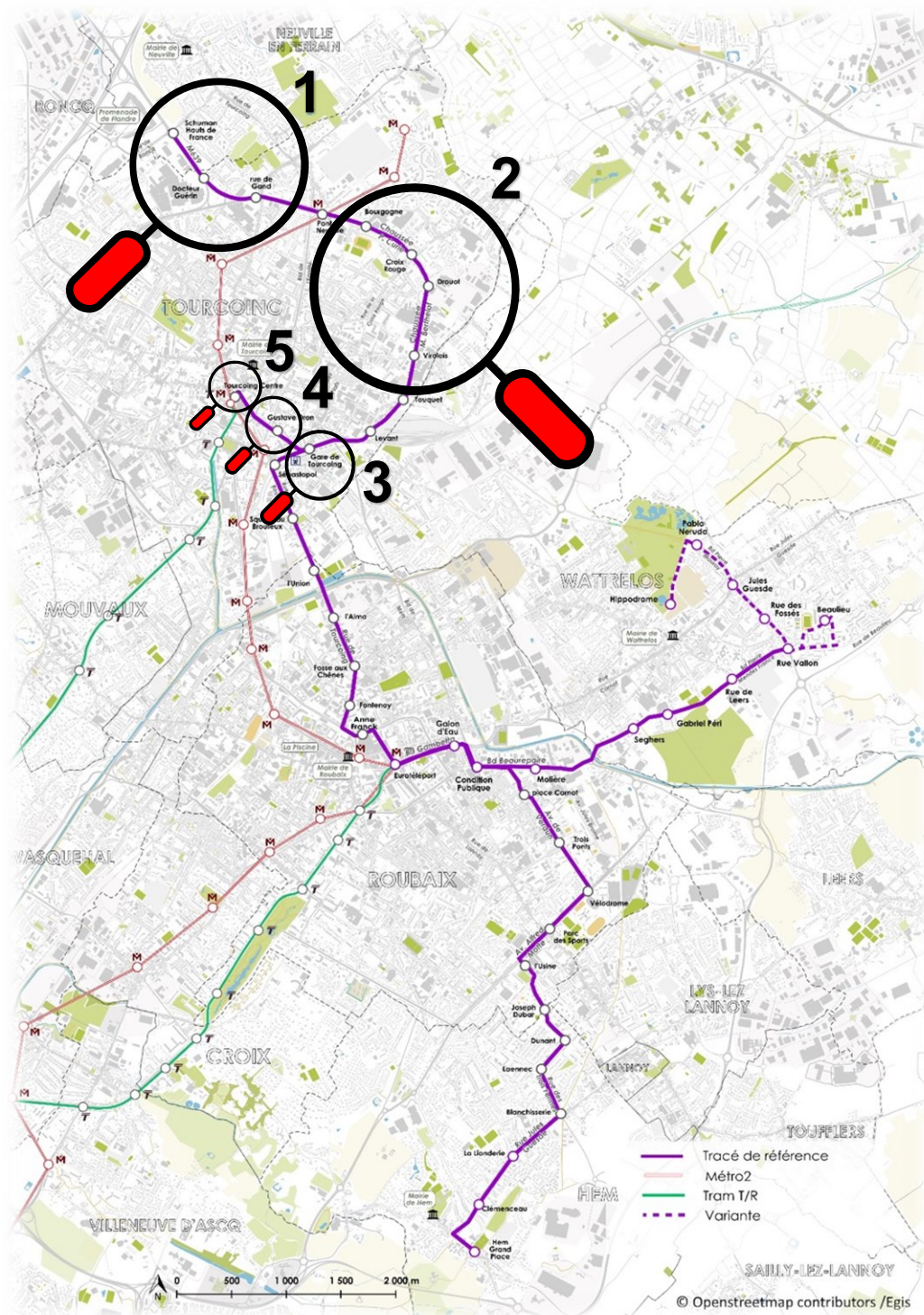
Bilan de la concertation
et arrêt des tracés :
Décembre 2022

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 4 projets structurants 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 Wattrelos. 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 18 novembre, les profils et/ou aménagements de 5 secteurs ont été étudiés par les participants et participantes :

1. Le boulevard des Hauts-de-France
2. Le boulevard industriel
3. L'avenue Alfred Lefrançois
4. L'avenue Gustave Dron
5. La place de la République

Le temps de travail collectif

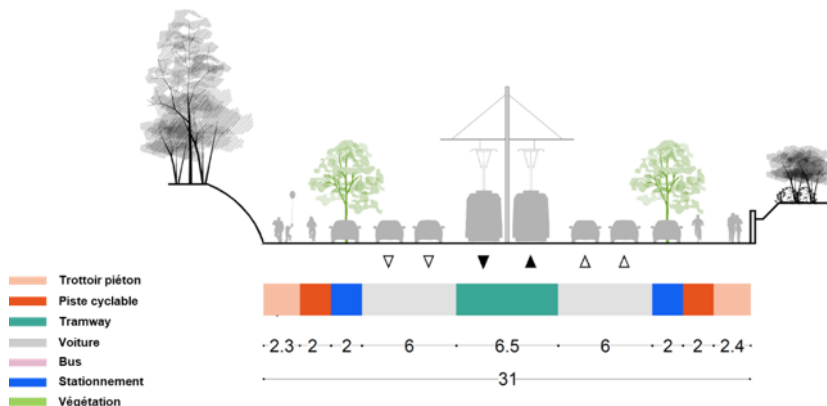
Lors de l'inscription aux ateliers, les habitants ont pu désigner les secteurs sur lesquels ils souhaitent travailler. Ils ont ainsi pu être répartis aux tables de travail, dédiées chacune à un secteur.

Plusieurs profils de voie intégrant le tramway et aménagements possibles ont été présentés pour chaque secteur en plénière, avant que les groupes puissent en débattre et en lister les forces et les limites. La place de la République a plutôt fait l'objet d'une observation de plan concernant l'organisation de la future station de tramway.

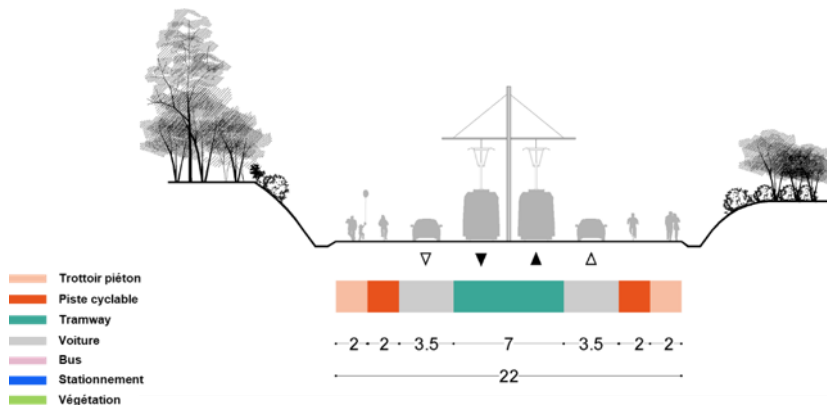
Restitution des échanges

Boulevard des Hauts-de-France

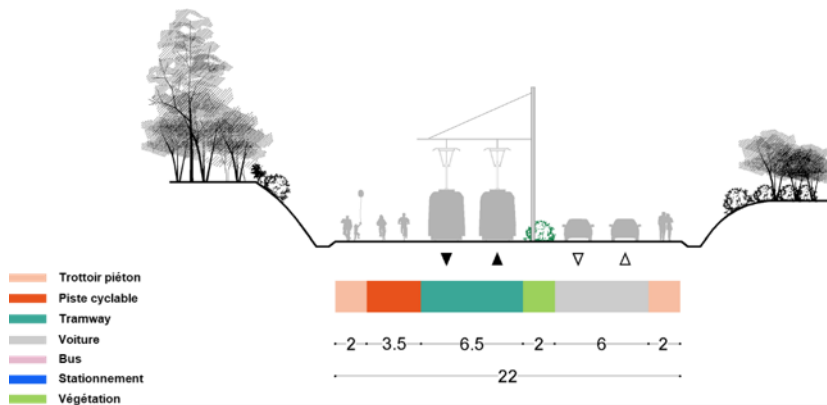
Scénario n°1



Scénario n°2



Scénario n°3



Boulevard des Hauts-de-France

Les participants indiquent

	Avantages ✓	Limites ✖
<p>Scénario 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Création d'un moyen de transport en commun fluide/efficace ■ Reverdissement partiel au niveau des espaces de stationnement ■ Création d'espaces réservés aux piétons et aux cyclistes ■ On maintient les 2x2 voies pour les automobilistes en intégrant du stationnement ■ L'ajout de stationnement est <u>bénéfique</u> ici, même à distance des habitations, afin de favoriser le report modal vers le tramway 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Réduction des talus, qui ont des vertus sur la réduction des nuisances sonores ■ Crainte d'une création de places de stationnement insuffisante par rapport aux nouveaux besoins des automobilistes ■ Craintes pour la biodiversité environnante et la situation future des arbres trentenaires limitrophes ■ La traversée de la voie dans sa largeur en cas de changement de direction peut être complexe pour les piétons/cyclistes ■ Ralentissement potentiel de la circulation automobile ■ Difficulté concernant les tourne-à-gauche ■ Interrogation sur l'ajout d'une seconde voie piétonne ainsi que d'une seconde voie cyclable ■ Le stationnement est inutile ici, car éloigné des habitations. La priorité est de sauvegarder le talus
<p>Scénario 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Maintien des talus ■ Création d'un moyen de transport en commun fluide/efficace ■ Création d'espaces réservés aux piétons et aux cyclistes 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Pas de végétalisation intégrée au profil ■ Interrogation sur l'ajout d'une seconde voie piétonne ainsi que d'une seconde voie cyclable ■ Réduction du nombre de voies de circulation, et donc risque de reports de trafic
<p>Scénario 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Création d'un moyen de transport en commun fluide/efficace ■ Création d'espaces réservés aux piétons et aux cyclistes ■ Modes de transport doux du côté des habitations ■ Bonne accessibilité des transports en commun 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Interrogation sur l'ajout d'une seconde voie piétonne ainsi que d'une seconde voie cyclable ■ Moins de végétaux sur le profil ■ La traversée de la voie dans sa largeur en cas de changement de direction peut être complexe pour les piétons/cyclistes ■ Réduction du nombre de voies de circulation, et donc risque de reports de trafic

- 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
- Aa : Ce qui a été ajouté par un.e participant.e d'une autre table lors de la restitution

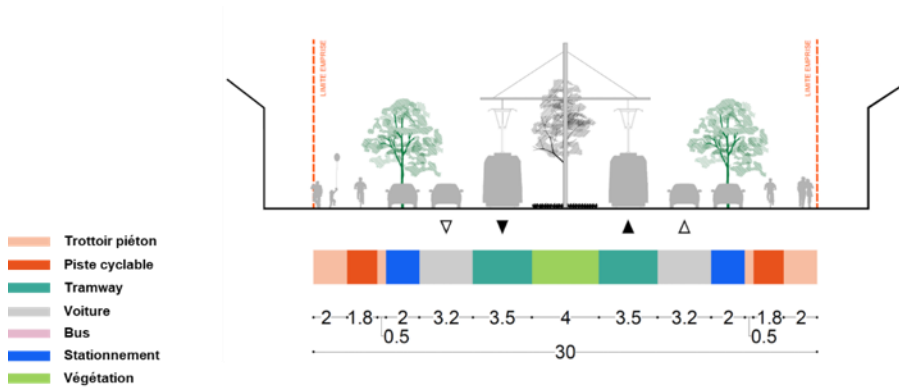
Remarques complémentaires :

- Des vigilances sont retranscrites sur les supports d'atelier concernant les potentielles nuisances sonores liées au futur tramway. Des participant.e.s soulignent le rôle que jouent aujourd'hui les talus arborés dans la protection contre les nuisances sonores de la voirie actuelle. Des compléments d'information sont sollicités sur les revêtements « anti-bruit » qui seront utilisés lors de la réalisation des aménagements.
- Une remarque a été formulée sur la sensibilité du secteur aux inondations et sur la nécessité de mettre en œuvre une gestion maîtrisée des eaux pluviales.

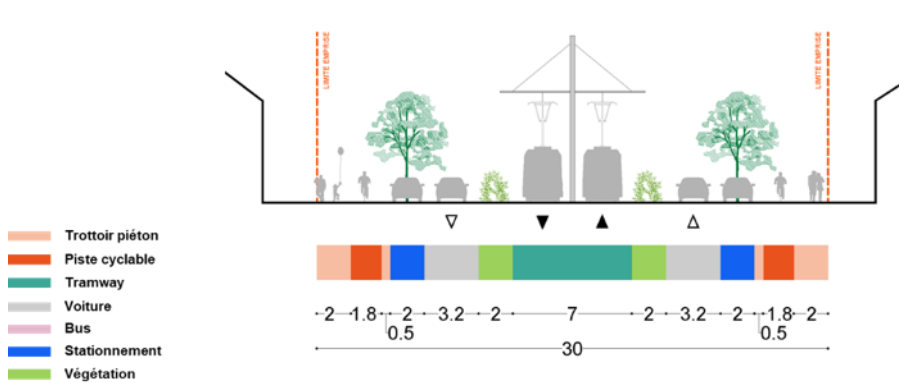
- Des désaccords se sont dessinés entre participant.e.s concernant l'utilité de l'intégration de stationnement dans le profil. Si le stationnement apparaît comme bénéfique à des fins de report modal, il a parfois été avancé qu'il était trop éloigné des habitations pour être pertinent. Le rôle du stationnement situé dans la zone commerciale de la promenade de Flandre a également été évoqué.
 - La MEL répond que le stationnement intégré répond effectivement à l'objectif d'un report modal vers le tramway.

Boulevard Industriel

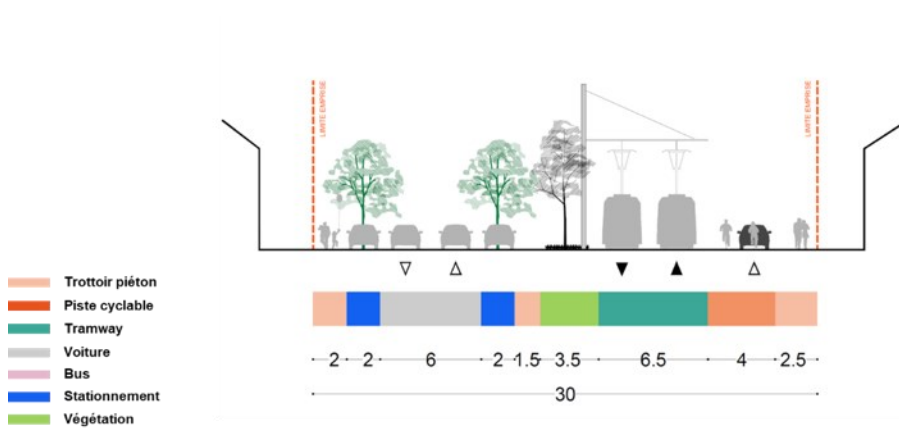
Scénario n°1



Scénario n°2

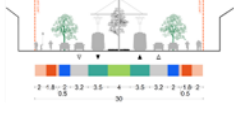
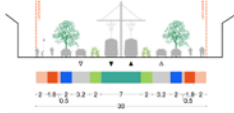
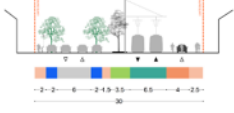


Scénario n°3



Boulevard Industriel (2 groupes de travail)

Les participants indiquent

	Avantages ✓	Limites *
<p>Scénario 1</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Conservation des arbres existants au centre de la voie (x2) Ajout de nouvelles plantations avec des effets bénéfiques sur la réduction des nuisances sonores Voies de circulation des véhicules motorisés plus éloignées des habitations Profil sécurisant pour les usagers, on ne traverse pas deux voies de tram d'un seul coup Espace dédié satisfaisant pour les modes actifs, sans espace partagé Cyclistes éloignés des automobilistes Maintien du stationnement 	<ul style="list-style-type: none"> Traversée de davantage de voies de circulation pour atteindre le tramway Questionnement sur la bonne absorption du trafic avec la réduction du nombre de voies pour les véhicules motorisés Vigilance particulière sur l'entretien des arbres intégrés au profil
<p>Scénario 2</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Ajout de nouvelles plantations avec des effets bénéfiques sur la réduction des nuisances sonores Voies de circulation des véhicules motorisés plus éloignées des habitations Espace dédié satisfaisant pour les modes actifs, sans espace partagé (x2) Cyclistes éloignés des automobilistes Végétalisation supplémentaire au bord des voies de tramway Profil apparaissant satisfaisant au niveau de la limitation des nuisances Maintien du stationnement 	<ul style="list-style-type: none"> On ne conserve pas les arbres existants au centre de la voie (x2) Absence de plateforme centrale, ce qui rend les traversées moins sécurisantes Interrogation sur la disposition des stations en conséquence, seront-elles face-à-face ? Questionnement sur la bonne absorption du trafic avec la réduction du nombre de voies pour les véhicules motorisés Vigilance particulière sur l'entretien des arbres intégrés au profil
<p>Scénario 3</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Accès facilité aux garages Accès protégé au tramway d'un côté (x2) Maintien du stationnement Conservation des arbres existants au centre de la voie (x2) Bonne largeur de trottoirs L'éloignement des cyclistes de la 2x2 voies actuelle 	<ul style="list-style-type: none"> Tramway plus proche des habitations, quelle sera la vitesse du tramway et le bruit engendré ? (x2) Voie latérale partagée entre automobilistes et cyclistes jugée dangereuse (x2) Questionnement sur la bonne absorption du trafic avec la réduction du nombre de voies pour les véhicules motorisés Vigilance particulière sur l'entretien des arbres intégrés au profil Difficulté pour les cyclistes à changer de côté de voie si nécessaire

- 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
- Aa : Ce qui a été ajouté par un.e participant.e d'une autre table lors de la restitution

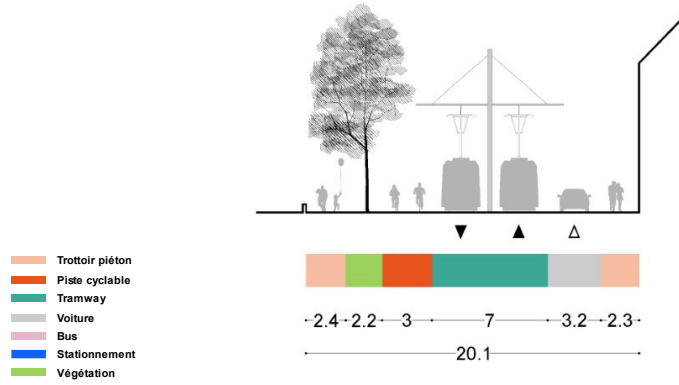
Remarques complémentaires :

- Une question récurrente d'un groupe de travail concerne la gestion générale des circulations piétonnes dans le cadre de l'arrivée du tramway.
 - ➔ La MEL indique que les circulations des piétons seront sécurisées par un système de feux comme ce qui existe déjà. Ces feux seront sonorisés pour les personnes malvoyantes.
- Une question fréquente concerne également les conséquences de l'arrivée du tramway sur la gestion du trafic automobile sur la voie.
 - ➔ La MEL indique que des comptages de trafic sont réalisés régulièrement sur le territoire et permettent d'accompagner la prise de décision sur les circulations possibles à l'avenir.

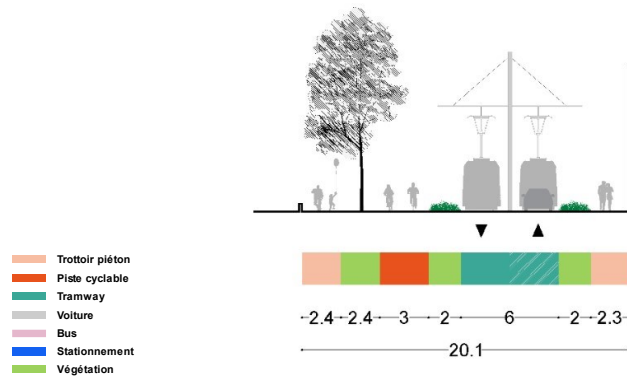
- Une question a été formulée sur l'harmonisation du projet avec celui de la Ceinture verte.
 - ➔ La lisibilité des aménagements et de l'espace public est un critère important et pris en compte.

Avenue Alfred Lefrançois

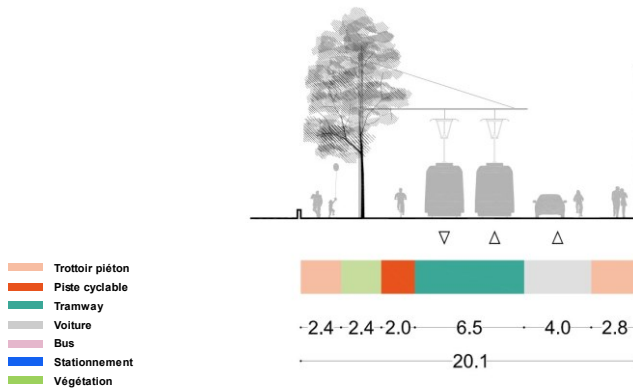
Scénario n°1



Scénario n°2



Scénario n°3



Avenue Alfred Lefrançois

Les participants indiquent

	Avantages ✓	Limites ✖
<p>Scénario 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Réduction des nuisances en comparaison à la situation actuelle ■ Accès facilité aux transports en commun ■ Séparation sécurisée des usages ■ Double-sens sécurisé pour les cyclistes ■ Circulation sécurisée pour les automobilistes, avec une réduction des conflits d'usages 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Moins de place disponible sur les trottoirs pour les terrasses des cafés ■ Réduction de la place donnée à la circulation des automobiles ■ Absence de stationnement ■ Un écart de hauteur entre les voies cyclistes et les trottoirs piétons est souhaité
<p>Scénario 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Profil plus « vert » ■ Espaces larges pour chaque mode doux ■ A terme, l'accès de la voie partagée pourrait être supprimé pour les automobilistes 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Le partage d'une voie entre les tram et les voitures ne paraît pas judicieux, en raison de conflits d'usages potentiels et de défaut d'accessibilité pour les véhicules de secours ■ Un écart de hauteur entre les voies cyclistes et les trottoirs piétons est souhaité
<p>Scénario 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Trottoirs plus larges pour les piétons ■ Accès facilité aux transports en commun ■ Séparation sécurisée des usages ■ Réduction de la place donnée à la circulation des automobiles 	<ul style="list-style-type: none"> ■ La voie partagée entre automobilistes et cyclistes n'est jugée ni sécurisée, ni confortable ■ Les demi-tour pour les cyclistes ne sont pas pratiques ■ Un écart de hauteur entre les voies cyclistes et les trottoirs piétons est souhaité ■ Réduction de la place donnée à la circulation des automobiles

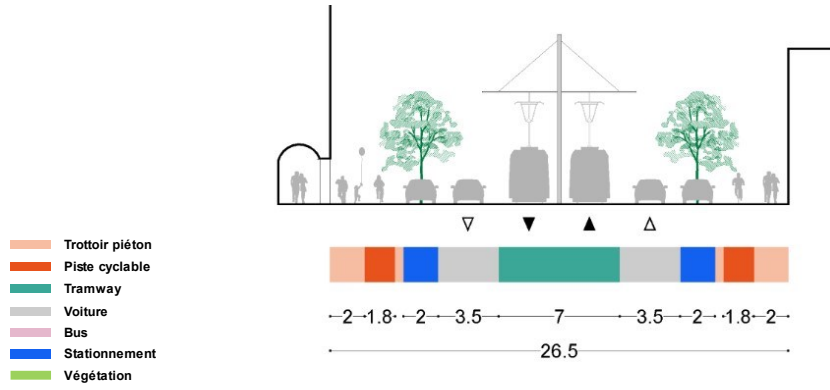
- Aa : Ce qui a été retranscrit sur le support de l'atelier par le groupe
- Aa : Ce qui a été mis en avant lors de la restitution par le rapporteur
- Aa : Ce qui a été ajouté par un.e participant.e d'une autre table lors de la restitution

Remarques complémentaires :

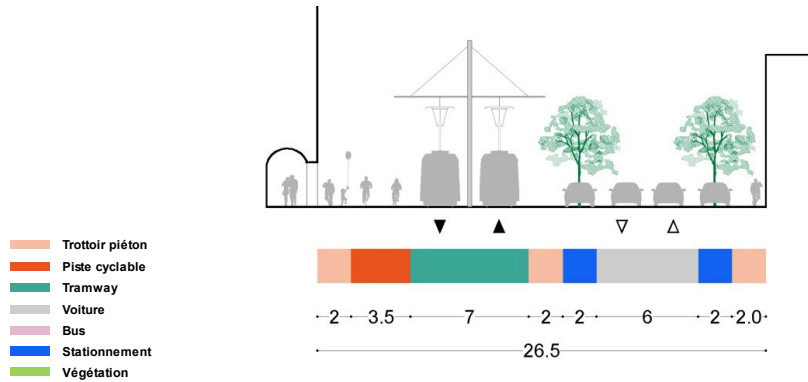
- Une remarque a été faite sur le fait qu'une circulation automobile à sens unique semblait privilégiée dans les trois profils suggérés.
 - ➔ La MEL confirme que cette issue est privilégiée. Dans ce cas de figure, les mises en sens unique réalisées doivent s'accompagner d'une réflexion autour d'un plan de circulation général à l'échelle du quartier.

Avenue Gustave Dron

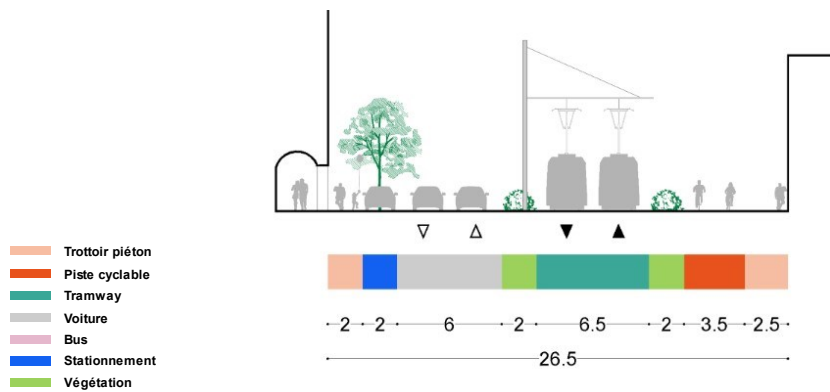
Scénario n°1



Scénario n°2



Scénario n°3



Avenue Gustave Dron

Les participants indiquent

	Avantages ✓	Limites ✖
<p>Scénario 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Végétalisation de l'avenue ■ Bon équilibre de la structure du boulevard ■ Bon accès pour la collecte des déchets ■ Moins de distance à parcourir entre les extrémités du profil et la station (quai central à privilégier car plus sécurisant) ■ Stationnement des deux côtés de l'avenue ■ Mentionné comme le scénario préféré du groupe 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Risque de tronçons de l'avenue sans signalisation/distinction claire entre voie cycliste et piétonne (référence du boulevard Gambetta de Tourcoing) ■ Risque de cohabitation difficile entre cyclistes et piétons ■ Risque de bouchons en cas d'arrêt de bus ou de voiture sur les voies uniques
<p>Scénario 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Davantage d'arbres plantés ■ Quai central à privilégier ■ Réduction du nombre de places de stationnement, mais elles restent plus nombreuses que dans le scénario 3 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Manque de pertinence du trottoir central ■ Manque de lisibilité des parcours piétons en sortie de tramway ■ Risque de circulations de cyclistes sur les voies des automobiles ■ Accès limité aux commerces car stationnement situé sur le trottoir opposé aux Arcades
<p>Scénario 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Végétalisation partielle ■ Conserve la structure générale du boulevard ■ Voie cyclable très sécurisée ■ Proximité du stationnement des zones commerciales 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Moins d'arbres plantés ■ Perturbation complète du carrefour Dron/Allende pour passer le long du centre commercial Saint-Christophe ■ Risques de conflits d'usage et d'accidents au niveau des traversées piétonnes sur les voies automobiles afin d'accéder aux commerces ■ Risque de circulations de cyclistes sur les voies des automobiles ■ Réduction du stationnement ■ Accès aux garages du côté des voies de tramway

- 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
- Aa : Ce qui a été ajouté par un.e participant.e d'une autre table lors de la restitution

Remarques complémentaires :

- Des remarques sur la collecte des déchets, apparaissant complexe sur certains profils (2 et 3)
- Des demandes d'informations complémentaires sur le positionnement des futures stations
- Des demandes d'informations concernant les conséquences sur les itinéraires des bus ?
 - ➔ La MEL indique que l'arrivée du tramway va imposer des réflexions générales sur les TC métropolitains et que les lignes de bus devront être réadaptées là où elles doublonnent le parcours du tramway.
- Des hypothèses concernant des mesures aménagements complémentaires (limitations de vitesse particulières, places en dépose-minute/durée limitée...)
- Si le choix du scénario 1 devait être fait, il faudrait prendre en compte des retours d'expérience des aménagements du boulevard Gambetta, vis-à-vis duquel il a des similitudes.

Place de la République

Scénario n°1



Scénario n°2






Scénario n°3



Place de la République

Les participants indiquent

	Avantages ✓	Limites ✖
<p>Scénario 1</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Station visible des usagers ■ Maintien d'une circulation automobile 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Les traversées de l'espace semblent complexes ■ Le partage difficile de l'espace entre bus et tram ■ Le maintien de la circulation automobile dans le secteur peut se révéler dangereux pour les piétons
<p>Scénario 2</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Le plan est pratique pour les usagers du métro à proximité 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Défavorable à la dynamique piétonne de la rue de la Fraternité ■ Crée des craintes des riverains de la rue, notamment concernant les futurs travaux ■ Station peu visible des usagers des bus ■ Limite l'accès des cyclistes au secteur
<p>Scénario 3</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Station visible, notamment des usagers du métro comme des bus, ce qui agit en faveur de l'intermodalité ■ Diminution marquée des nuisances liées au trafic automobile (bruit, qualité de l'air) ■ Sécurisation de l'espace pour les piétons et les cyclistes 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Effet défavorable sur le paysage, notamment les vues sur l'église Saint-Christophe ■ Potentiellement dangereux pour les riverains et les PMR ■ Apport de nuisances sonores ■ Réduction du nombre d'arrêts de bus ■ Accessibilité contrainte pour les entrées et sorties du centre commercial ■ Partage des espaces difficiles entre les différents modes de transports, notamment les cycles et le tramway ■ Moins de place pour circuler et se stationner pour les automobilistes

- 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
- Aa : Ce qui a été ajouté par un.e participant.e d'une autre table lors de la restitution

Remarques complémentaires :

- Une remarque sur l'organisation de la collecte des déchets, apparaissant complexe
- Une question sur les conséquences sur les événements ayant lieu occasionnellement sur la place, notamment le marché hebdomadaire ?
 - ➔ La MEL indique que le sujet est traité et fait l'objet d'échanges avec la ville. La reconstitution du marché est évoquée dans ces échanges, et des hypothèses doivent se dessiner.
- Une remarque sur la bonne cohabitation sécurisée entre les tramway et les autres usagers
 - ➔ La MEL rappelle que le tramway est amené à circuler « au pas » et donc de manière sécurisée dans les secteurs comme la place de la République. Cela agit en faveur de la capacité de réaction des conducteurs, qui peuvent repérer les obstacles éventuels et s'arrêter en conséquence.
- Une attention sur les conséquences de l'arrivée du tramway sur l'accessibilité du secteur pour les bus, en lien avec le réaménagement de la gare routière
- Une remarque formulée lors de la restitution regrettant le manque d'ambition du tracé adopté pour le réseau de tramway, qui se révèle distant de lieux fortement fréquentés/habités, comme l'hôtel de ville.

Retour en images

