

Projets de nouvelles lignes de transports Mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport

Atelier Participatif – Tramway du pôle métropolitain Roubaix - Tourcoing *Secteur Eurotéléport - Wattrelos*

I. Informations pratiques

L'atelier participatif s'est déroulé, salle Jean Jaurès à Wattrelos, le jeudi 24 mars 2022 de 18h à 20h.

L'atelier participatif a permis de revenir sur la présentation générale du projet de tramway du pôle métropolitain Roubaix - Tourcoing et de présenter de manière plus précise les tracés de référence et les variantes proposées à la concertation, sur le secteur Eurotéléport - Wattrelos.

Un temps de travail collectif a été proposé aux participants.

55 personnes étaient présentes.

Les échanges étaient animés par Simon MAZAJCZYK, AMO concertation de la MEL, Agence Eker.

Christophe BACHOLLE, garant de la concertation était présent.

II. Accueil des participants

Dominique BAERT, maire de Wattrelos, accueille les participants et les remercie pour leur présence. Il rappelle que la concertation intervient en amont du projet pour permettre au public de s'informer et de participer, dans un cadre réglementé. Il rappelle l'importance du projet pour la ville de Wattrelos, elle n'a pas été desservie directement par le métro au moment de sa construction et les grands projets d'infrastructure de transport ont été rares depuis. Le schéma directeur des infrastructures de transport en commun est développé aujourd'hui par la métropole, soutenue par le gouvernement, dans un objectif de décarbonation des déplacements. Il rappelle que le Premier Ministre a annoncé qu'un budget de 120 millions d'euros serait débloqué pour permettre d'accompagner le projet. Pour conclure, il rappelle qu'il assiste à l'atelier en position d'écoute des différentes réactions et points de blocage qui seront exprimés par les participants. Il souhaite une bonne soirée aux participants.

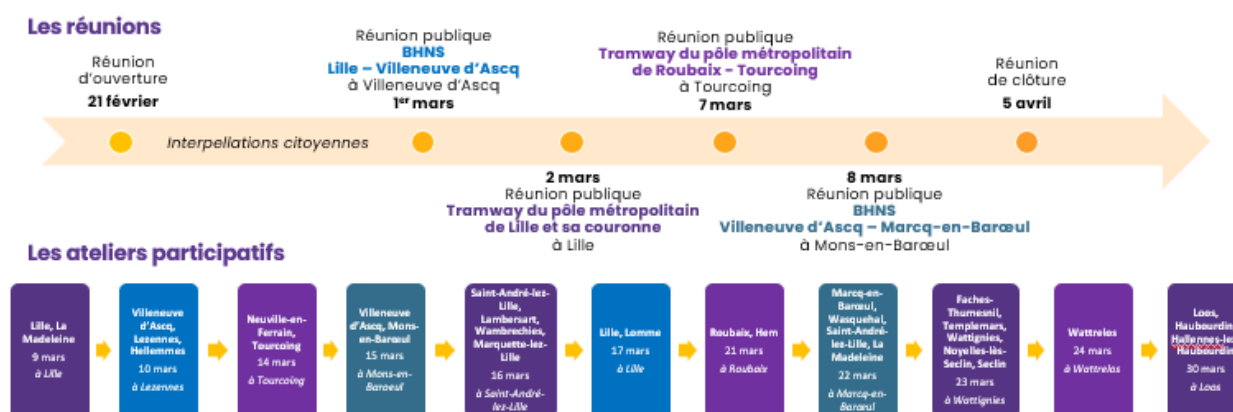
L'animateur présente le déroulé de l'atelier. Cet atelier participatif porte sur la concertation préalable au projet du tramway du pôle métropolitain de Roubaix - Tourcoing, dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) de la Métropole Européenne de Lille (MEL).

Quatre projets de nouvelles lignes de transport sont présentés simultanément à la concertation :

- Le tramway du pôle métropolitain de Roubaix – Tourcoing
- Le tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne
- Le Bus à Haut Niveau de Service Lille – Villeneuve d’Ascq
- Le Bus à Haut Niveau de Service Villeneuve d’Ascq – Marcq-en-Barœul

La concertation se déroule, pour une durée de six semaines, du 21 février au 5 avril 2022.

Le calendrier de la concertation



Le site internet de la concertation : participation.lillemetropole.fr

Il permet au public de déposer avis et contributions. Ces dernières sont importantes car elles nourrissent les études de conception et permettent de donner des bases solides et partagées au projet.

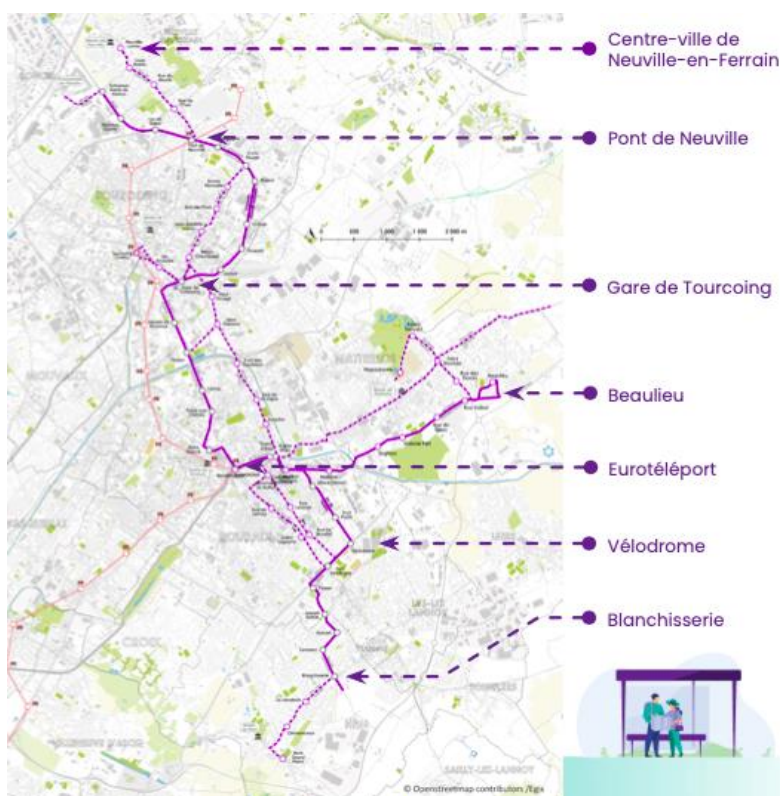
L’objectif de l’atelier est de présenter plus précisément le projet sur le secteur concerné et de permettre un travail collectif des participants afin de faire émerger des avis, questions et contributions.

III. Présentation du projet et du secteur Eurotéléport - Wattrelos

Cédric DANOS, chef de projet à la Métropole Européenne de Lille, présente le projet.

Le projet de tramway du pôle métropolitain Roubaix - Tourcoing est un projet :

- **Social**, pour rendre la métropole accessible à tous et partout et qui permettra d'accompagner les projets de renouvellement urbain en desservant les quartiers prioritaires de la politique de la ville
- **Environnemental** pour apporter une alternative crédible à la voiture individuelle dans un secteur urbain dense
- **De qualité urbaine** qui permettra de repenser et d'apaiser les espaces publics tout en accompagnant la dynamique de mutation du territoire et développer un cadre de vie plus agréable
- **De mobilité** qui permet de développer un réseau structurant et maillé pour la métropole et offrir une alternative crédible à la voiture. Le projet est pensé en complémentarité avec le réseau bus existant et les modes actifs. Il permettra la desserte de 135 000 habitants et de plus de 59 000 emplois.



Le projet se divise en trois axes :

- Un axe Nord/ Sud s'étendant de Neuville-en-Ferrain jusqu'à Hem (avec la proposition d'une variante à Hem)
- Un axe Ouest/ Est reliant Eurotéléport jusqu'à Wattrelos
- Une extension du Mongy du centre-ville de Tourcoing jusqu'à la gare

Cédric DANOS présente le secteur

Eurotéléport - Wattrelos et décrit les variantes de tracé qui sont proposées à la concertation.

Le tracé de référence en mode tramway emprunte le boulevard Pierre Mendès France, ce qui permet une insertion relativement aisée, une desserte du quartier Beaulieu mais un éloignement du centre de Wattrelos.

À cela s'ajoute une variante d'extension tramway permettant de desservir le quartier de l'Hippodrome-Neruda en développement.

Enfin, une variante en mode BHNS passant par la rue Carnot, plus contrainte en termes d'insertion, pour desservir le cœur de ville est également proposée en concertation.

Cédric Danos précise que le BHNS est un transport à haut niveau de service, ce qui induit :

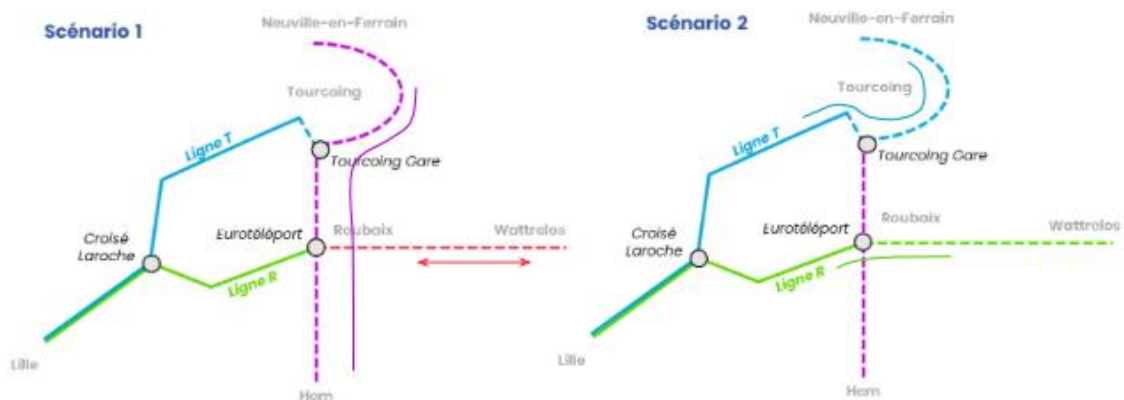
- Des infrastructures de transports robustes, avec un site dédié au BHNS

- Un matériel roulant moderne et confortable
- Des stations accessibles et accueillantes, avec de l'information voyageur en temps réel
- Des conditions d'exploitation performantes, avec une priorité aux carrefours.

Des exemples de BHNS développés dans d'autres communes sont présentés.

- **Scénarios d'exploitation**

Cédric DANOS explique que différents scénarios d'exploitation de la future ligne sont possibles :



IV. Échanges

- Une participante, habitant dans le quartier de la gare d'Herseaux, demande si la fréquentation des lignes de bus existantes peut être précisée au public

Vincent Gascon, Egis, AMO Etude de faisabilité de la MEL, répond que la fréquentation des trois principales lignes du secteur est la suivante :

- La Ligne 3 : 6800 voyages quotidiens en jour ouvrable
- La ligne MWR : 3700 voyages quotidiens en jour ouvrable
- La ligne 17 :

- Un participant habitant au niveau de la gare, demande si le stationnement sera supprimé rue Carnot pour permettre l'insertion du BHNS.

Cédric Danos explique que cette solution fait partie des hypothèses étudiées par la MEL. Il rappelle l'importance d'aborder la question de la priorisation des usages en atelier.

- Une participante explique qu'avec la construction d'un arrêt de bus à proximité de son domicile elle ne peut plus stationner sa voiture. Elle ajoute qu'en raison de son âge il est problématique pour elle de ne pas pouvoir s'arrêter en voiture en bas de chez elle. Elle souligne que les bus récemment mis en service sont très peu empruntés par les usagers.
- Un participant demande des précisions sur les options d'exploitation de la future ligne de tramway.

Cédric Danos explique que les options d'exploitations des futures lignes sont un des sujets de la concertation et que plusieurs options sont possibles.

- Un participant demande si le coût d'un BHNS et le coût d'un tramway sont différents.

Cédric Danos précise qu'un projet de BHNS coûte autour de 6 à 10 millions d'euros/km contre 20 à 25 millions/km pour le tramway. Le différentiel de coût est certes sensible mais il rappelle qu'il faut parier sur le mode le plus efficace. Aujourd'hui, le budget global du SDIT inclus un budget tramway sur Wattlelos.

- Une participante habitante rue Vallon explique que la rue a déjà été transformée en voie rapide et que les bus ne respectent pas les règles du code de la route. Elle demande si les futurs BHNS seront sur rails ou sur route.

Cédric Danos explique que le BHNS sera construit en site propre afin de réduire les aléas sur le parcours du bus.

V. Temps de travail collectif

Simon MAZAJCZYK, explique les modalités de participation : un temps de travail collectif d'une quarantaine de minutes est proposé aux participants.

Les participants répartis librement en groupes, sont invités à travailler sur les éléments suivants :

- Le tracé de référence et les variantes proposées sur le secteur Eurotéléport – Wattlelos
- L'insertion du tramway dans les espaces publics et les quartiers traversés

Un rapporteur est désigné au sein de chaque groupe.

Groupe 1 :

Le groupe explique sur que le tracé de référence est celui qui a le plus d'avantages :

- Route large
- Faible présence de riverains
- Possibilité de faire un parking relais

- Liaison vers Herseaux, le crématorium et le cimetière
- Liaison avec Beaulieu et Eurotéléport

Le groupe rejette la variante rue Carnot :

- Rue étroite
- Risque de congestion routière
- Difficultés de stationnements
- Zone accidentogène
- Nombreux riverains

Le groupe souligne les différents avantages d'une variante vers l'Hippodrome :

- Desserte du collège Pablo Neruda
- Desserte des nouveaux logements en construction (opération de 1000 logements)
- Possibilité de traverser le parc urbain au niveau du rond-point Pablo Neruda pour regagner la voie rapide vers le pont des 44 et permettre un accès direct à la gare de Tourcoing

Groupe 2 :

Le groupe explique que le tracé de référence ne permet pas de desservir le centre-ville de Wattrelos, sauf s'il est prolongé jusqu'à l'hippodrome.

Un passage par la rue Carnot permettrait de dynamiser le centre-ville mais entraîne des problématiques d'insertion et de nuisances sonores.

Groupe 3 :

Le groupe explique que le tracé de référence permet de désenclaver Beaulieu et d'embellir et de pacifier le boulevard Mendes France en réduisant la vitesse de circulation des véhicules. Les inconvénients sont liés au fait qu'aujourd'hui, beaucoup d'automobilistes empruntent le boulevard Mendes France pour éviter de circuler sur la rue Carnot. Avec le tramway il y a donc un risque de report de la circulation sur la rue Carnot qui sera encore plus engorgée.

Le tracé n'offre pas de connexion avec la gare d'Herseaux pour faciliter les déplacements vers la Belgique. Le groupe souligne qu'il est difficile de rejoindre le secteur Gabriel Péri en bus.

Le passage par la rue Carnot offre une connexion plus facile à la gare d'Herseaux mais a un impact sur le plan de circulation et conduit à la réduction des places de stationnement. Ce qui risque à termes d'impacter les commerçants.

La variante vers l'hippodrome est nécessaire pour desservir le collège Pablo Neruda et les commerces du centre-ville. Cette variante offre la possibilité de créer une liaison vers Herseaux.

Groupe 4 :

Le groupe 4 explique que le seul avantage du tracé de référence est que le boulevard Mendes France est assez large.

Le groupe se pose la question de la pertinence de ce tracé par rapport à la densité de population dans le secteur. Le groupe s'interroge que les besoins existants et les projets d'aménagement à venir, notamment sur la friche PCUK. Il craint que le tramway ait un impact sur la fiscalité.

Le groupe souligne les problèmes d'insertion rue Carnot.

La variante hippodrome permet de desservir le cœur de ville.

Enfin le groupe se demande si un tramway est réellement mieux qu'un bus.

Groupe 5 :

Le groupe explique être plutôt favorable au tracé de référence qui semble plus avantageux, à la condition de créer un parking relais.

Sur la variante Carnot, le groupe explique qu'il pourrait être intéressant à la place du BHNS de renforcer la liane 3, en redessinant son parcours avec un passage par le centre-ville. Le groupe souligne néanmoins que le BHNS a l'avantage d'être un mode de transport plus écologique, qui provoque moins de nuisances sonores.

Le groupe s'interroge sur les impacts sur le stationnement si la rue Carnot est mise à sens unique.

Le groupe explique que l'extension vers l'hippodrome est une bonne solution pour desservir le nouveau quartier en construction et augmenter l'attractivité de Wattrelos, tout en permettant une meilleure desserte du collège Pablo Neruda.

Groupe 6 :

Le groupe explique qu'au-delà des projets de transports il est important d'accompagner les jeunes et de donner des moyens pour la prévention et le travail de médiation. L'inquiétude de voir un public nouveau rejoindre Wattrelos est exprimée ainsi que le projet de nouvelle piscine.

Le groupe s'inquiète des travaux, qui peuvent dégrader les habitations (fissures) et sur la réduction des places de stationnement.

Groupe 7 :

Le groupe explique que le passage par le boulevard Mendès France est plus facile en termes d'insertion mais s'interroge sur l'opportunité de ce tracé puisqu'il dessert un quartier peu dense.

Le groupe s'inquiète des problématiques liées au report du trafic, notamment avec la construction de la future déchetterie.

Il souligne la pertinence d'un tracé qui s'arrête en entrée de Beaulieu et explique qu'il serait intéressant selon le groupe que le tracé rejoigne la Belgique.

Il aborde la question des parkings et des places de stationnement et souligne l'importance de réaliser des aménagements cyclables sur le boulevard Mendès France.

Enfin, il explique que la variante vers l'hippodrome permet de desservir plus d'habitants mais que les travaux risquent d'impacter les commerces.

Les points d'attention spécifiques sur les secteurs suivants sont relevés :

- Développer les transports au Plouys, Crétinier
- Renforcer la liane 3 en complément du tramway boulevard Mendès France
- Le tramway va nécessiter la réalisation d'aménagements qui ont déjà coûté à la ville, au niveau du secteur Macdonald, le budget est conséquent
- Réseaux connectés, positionnement des dépôts, conserver la voie métrique
- Les quartiers Beaulieu et Hippodrome ont été refaits très récemment
- Il y a 200 mètres entre Mairie et le quartier de l'Hippodrome
- Variante gare de Tourcoing – Jouaux – Union en passant par Hondschoote, Tilleul, Haut vignes pour éviter le pont Jouhaux qui ne supporte pas le tramway. Ce tracé permet d'utiliser la gare des 2 côtés et d'éviter les problèmes de la rue de Roubaix à Tourcoing.

VI. Conclusion

Christophe BACHOLLE, garant de la concertation, remercie les participants et souligne la richesse des échanges qui alimenteront la réflexion sur le projet. Il rappelle que le processus de participation du public se poursuivra, à travers une période de concertation continue, tout au long du projet, jusqu'aux enquêtes publiques. Cette concertation continue interviendra après le bilan des garants, en mai, et la délibération de la Métropole Européenne de Lille à la fin du mois de juin, dans lequel elle indiquera dans quel cadre elle souhaite poursuivre le projet et comment et pourquoi elle prend en compte ou non les contributions issues de la concertation.

Elodie DESRY remercie les participants et souligne la richesse des échanges. Elle rappelle que les différentes contributions des participants vont permettre d'approfondir le projet.

1) Les prochaines étapes :

- Réunion de clôture le 5 avril 2022
- Bilan des garants en mai 2022
- Délibération de la MEL en juin 2022.

2) Rappel des modalités de participation du public :

Le site internet de la concertation permet au public de formuler avis et contributions sur le projet : <https://participation.lillemetropole.fr>

Il est également possible de contacter les garants de la concertation :

- christophe.bacholle@garant-cndp.fr /jean-claude.ruysschaert@garant-cndp.fr