

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

## Atelier Participatif – Tramway pôle métropolitain Roubaix - Tourcoing Secteur Neuville-en-Ferrain/ Tourcoing

### I. Informations pratiques

L'atelier participatif s'est déroulé, à l'Hôtel de Ville de Tourcoing, le lundi 14 mars 2022 de 18h à 20h.

L'atelier participatif a permis de revenir sur la présentation générale du projet de tramway du pôle Roubaix - Tourcoing et de présenter de manière plus précise les tracés de références et les variantes proposées à la concertation, sur le secteur Neuville-en-Ferrain/ Tourcoing.

Un temps de travail collectif a été proposé aux participants.

34 personnes étaient présentes dont 13 participants avaient assisté à la réunion publique dédiée au projet du 7 mars 2022.

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

Les deux garants de la concertation, désignés par la CNDP, Christophe BACHOLLE et Jean-Claude Ruyschaert étaient présents.

### II. Accueil des participants

L'animateur accueille les participants. Il présente le déroulé de l'atelier. Cet atelier participatif porte sur la concertation préalable au projet du tramway du pôle 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).

Il rappelle l'objet et les dates des réunions précédentes. Il explique le format spécifique des ateliers participatifs qui permettent de cibler des problématiques localisées et de se focaliser sur des questions et des enjeux précis qui peuvent difficilement être traités en réunion publique.

Dans un second temps, l'animateur rappelle le cadre général de la concertation. Celle-ci porte sur

- 4 projets étudiés simultanément (deux lignes de tramway et deux lignes de BHNS)
  - 50 km de tramway
  - 25 km de BHNS

La concertation se déroule du 21 février au 5 avril.

### III. Présentation du projet et du secteur Neuville-en-Ferrain et Tourcoing

**Ludwig MAUDRICH, chef de projet à la Métropole Européenne de Lille**, introduit l'atelier en présentant les enjeux du projet soumis à la concertation. Il s'agit bien sûr d'un projet de transports mais ce dernier questionne de nombreux aspects (social, environnemental, politique, urbain) attendant à la vie quotidienne des habitants. Le projet est aussi l'occasion de construire de nouveaux espaces publics et d'en profiter pour améliorer le cadre de vie, et notamment de :

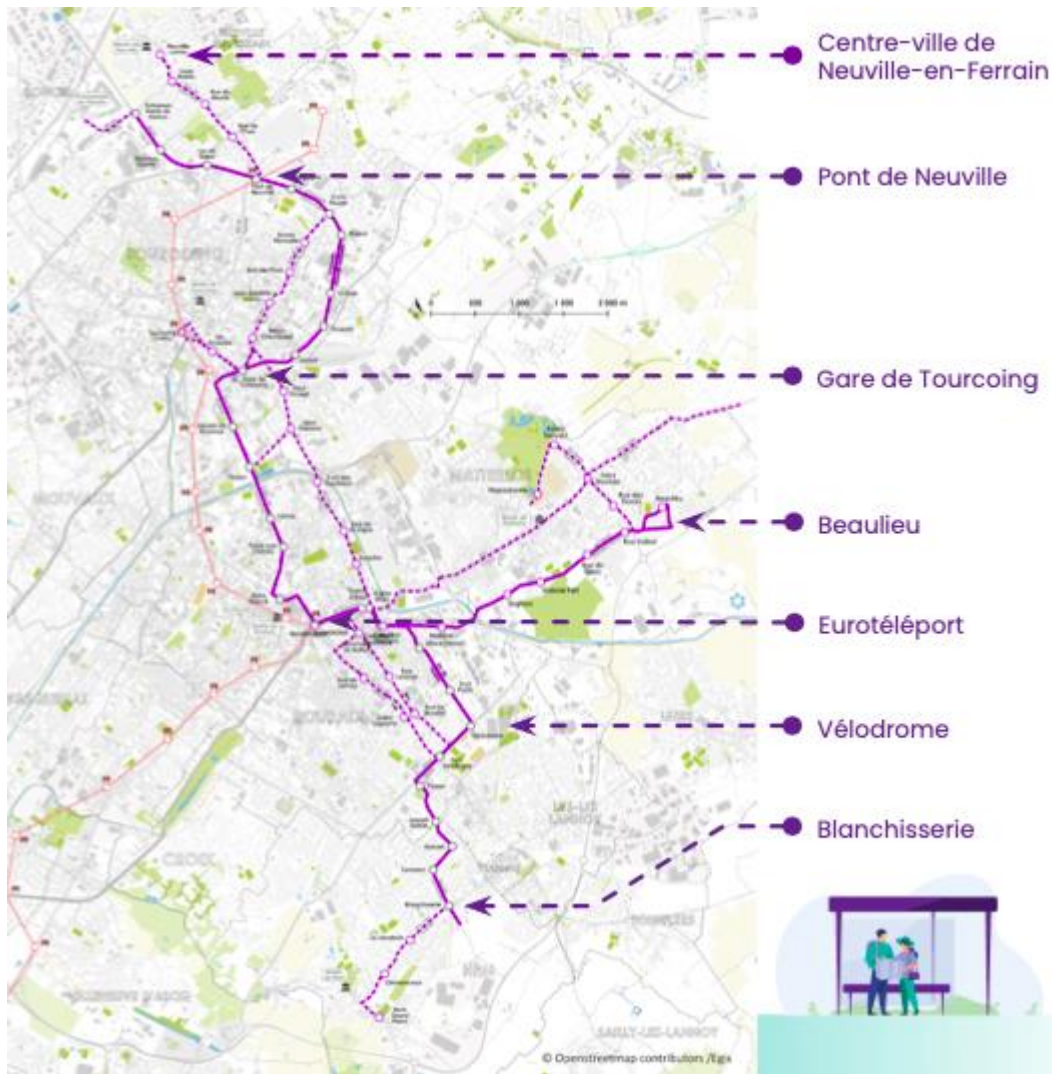
- diminuer la dépendance à la voiture
- favoriser la place du végétal en ville
- accompagner les dynamiques en cours dans le périmètre de la métropole

Le projet de mobilité du pôle Roubaix/ Tourcoing concerne environ 60 000 emplois et 135 000 habitants. Cette desserte de proximité viendra en réponse aux 660 000 déplacements quotidiens prévus. Le projet s'appuie sur le réseau de transport en commun existant et nécessitera de repenser et redéployer le réseau de bus actuel.

Ludwig MAUDRICH, présente la ligne de tramway sur laquelle les participants vont travailler, trois axes se distinguent :

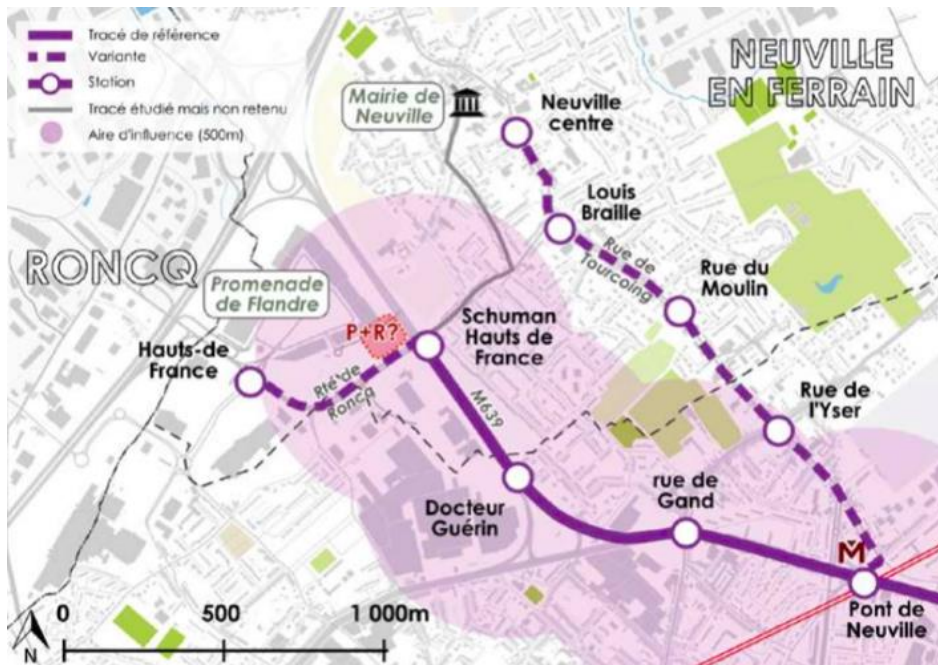
- un axe Nord/ Sud s'étendant de Neuville-en-Ferrain jusqu'à Hem (avec la proposition d'une variante à Hem)
- un axe Ouest/ Est reliant Eurotéléport jusqu'à Wattrelos
- une extension du Mongy du centre ville de Tourcoing jusqu'à la gare

Les grandes caractéristiques du projet sont les suivantes :



**Ludwig MAUDRICH, chef de projet à la Métropole Européenne de Lille** se concentre ensuite sur le secteur Neuville-en-Ferrain / Tourcoing et présente en détail les variantes du secteur sur lesquelles les participants sont invités à se prononcer.

### 1) Secteur Neuville-en-Ferrain - Pont de Neuville

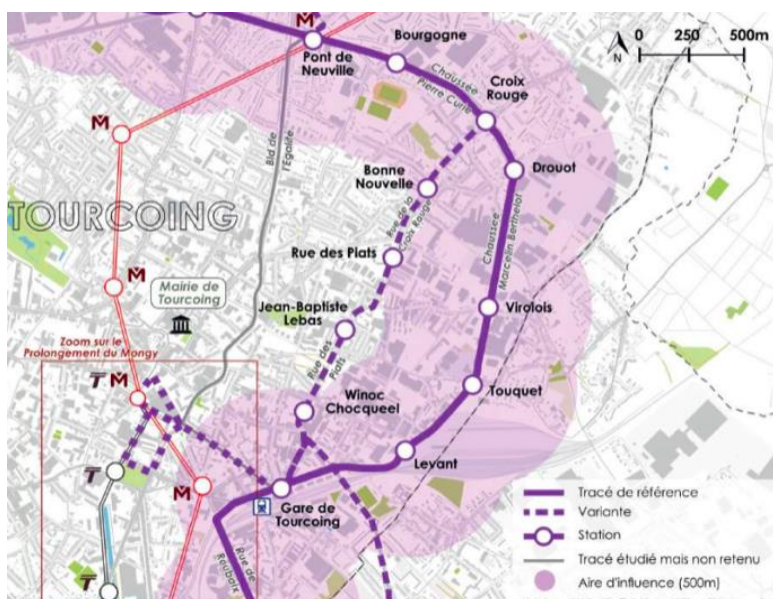


Le tracé de référence emprunte le boulevard des Hauts de France, chaussées Forest/ Gramme, cet itinéraire permet une insertion aisée, il crée un itinéraire des modes actifs sur le long du boulevard.

Deux variantes sont à l'étude :

- une desserte direct du centre-ville de Neuville-en-Ferrain via la rue de Tourcoing (rues étroites)
- une desserte du centre commercial Promenade des Flandres qui implique une réduction des places de stationnement et un surcoût de l'ordre de 17 millions d'euros

## 2) Secteur Pont de Neuville - Gare de Tourcoing





Un tracé de référence qui emprunte le boulevard industriel, la chaussée Gramme, Curie, Berthelot, les rues du Levant et Chateaubriand, avenue Le François et la place Pierre Semard. Ce tracé permet la transformation du boulevard en accompagnement au projet de ceinture verte et des projets urbains du secteur.

Une variante :

- via la rue de la Croix Rouge et rue des Piats en coeur de ville

### 3) Secteur Gare de Tourcoing (extension du Mongy)



> Variante 1 - Rebroussement



> Variante 3 - Place de la République



> Variante 2 - Par la rue Fidèle Lehoucq



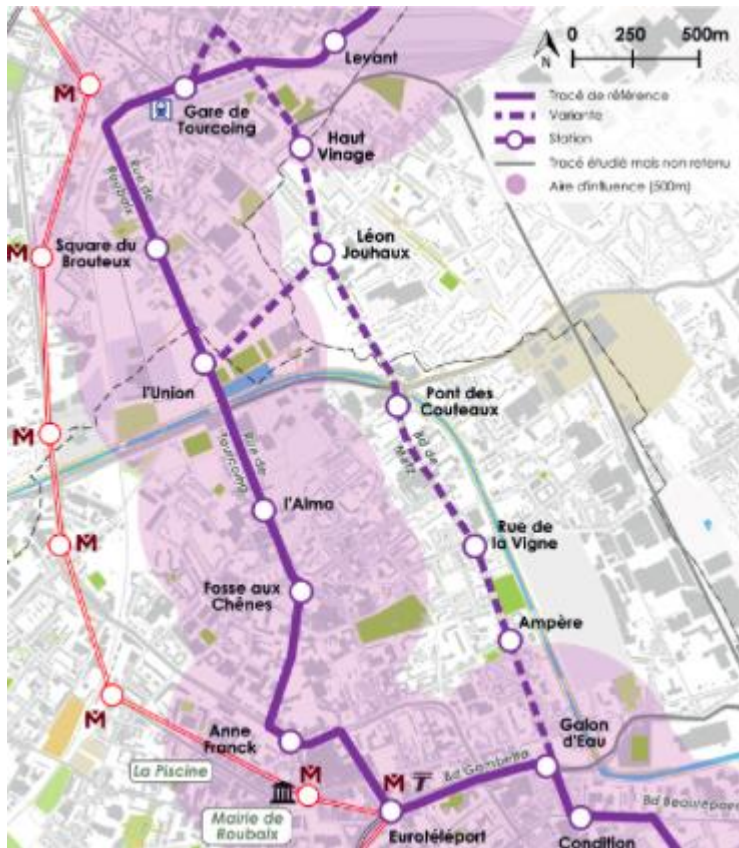
> Variante 4 - Sens uniques Chanzy et Faidherbe

Sur ce secteur, il n'y a à ce stade pas de tracé de référence mais quatre variantes proposées, le but étant de renforcer le lien entre la gare et le centre-ville de Tourcoing en prolongeant le Mongy :

- Variante 1 : nécessite une insertion sur la rue Fidèle Lehoucq qui concentre de nombreux usages et pose des questions techniques et un impact foncier forts
- Variante 2 : variante la plus rapide mais des difficultés d'insertion sont à noter avec une potentielle mise en sens unique de la rue Fidèle Lehoucq
- Variante 3 : desserte directe du centre-ville mais des impacts patrimoniaux plus forts

- Variante 4 : suppression du double sens du tramway en voie unique rue de Chanzy et réorganisation des fonctions rue de Faidherbe

#### 4) Secteur Gare de Tourcoing - Eurotéléport



Un tracé de référence qui emprunte l’avenue Le François, rues de Roubaix, des Retrouvilles, de Tourcoing, avenue de la Fosse aux Chênes, Nations Unies, rue Jean Monnet et place de la Liberté. Ce tracé permet l’accompagnement des projets de redynamisation du centre-ville de Roubaix. Cet itinéraire crée également une desserte de proximité entre la gare de Tourcoing, l’Union et Eurotéléport, via les zones urbaines denses et accompagne la requalification et le désenclavement des quartiers traversés notamment le quartier Epidème et le quartier de l’Alma.

Deux variantes :

- par les boulevards Léon Jouhaux, des Couteaux, de Metz et de Strasbourg : desserte des quartiers du Tilleul et des Villas, mais un tracé sinueux à la gare et reprise à faire du pont des Tilleuls
- par les boulevards Léon Jouhaux et la rue de l’Union qui dessert les quartiers du Tilleul et des Villas mais ce tracé est plus long

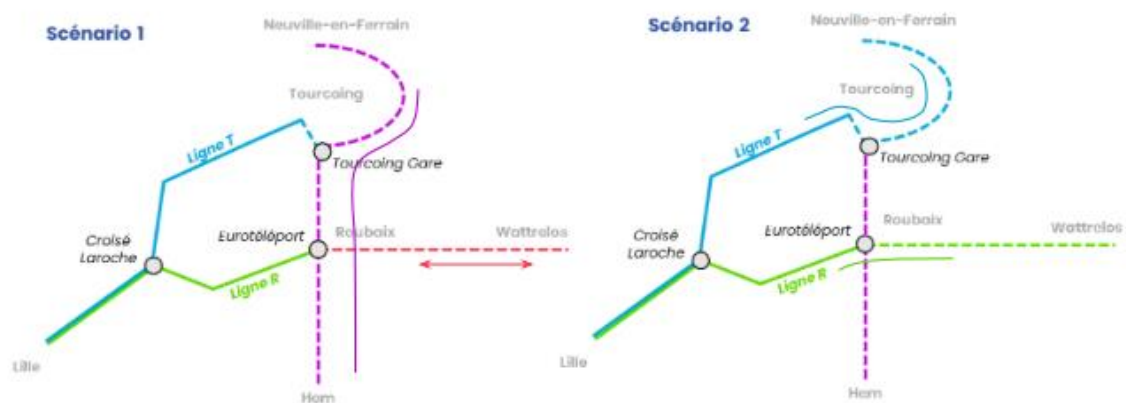
Vincent Gascon, Assistant à maîtrise d’ouvrage du bureau d’études Egis, complète la présentation en détaillant plusieurs cas d’insertion urbaine du tramway dans des rues à faible gabarit à l’aide d’illustrations de projets de transports français. Le défi est bien de maintenir les performances du

tramway tout en prioritant les usages et ainsi favoriser le départ des voitures en transit via d'autres axes routiers. À titre d'exemple sur l'avenue de Roubaix, 10 000 voitures transitent chaque jour.

Enfin, le matériel roulant, moderne, sera étudié de façon à ce que les vibrations induites soient réduites. Lorsque le tramway passe à proximité des façades, des dalles flottantes amortissant les vibrations seront installées pour la pose des voies. Au niveau acoustique, il est précisé que le passage d'un tramway équivaut au passage de trois voitures.

- **Scénarios d'exploitation**

Enfin, deux scénarios d'exploitation possibles sont présentés, ils sont tous deux présentés dans le dossier de concertation avec un enjeu de connexion fort entre les différents tronçons du tracé :



## IV. Échanges

Suite au temps de présentation, un temps de questions réponses est mené

- Un participant, habitant sur les grands boulevards dit être témoin depuis quelques années de travaux de rénovation du tramway (notamment le remplacement du ballast), il insiste sur les nuisances induites et remarque que la largeur et l'écartement des rails semble avoir un impact sur la longévité et les nuisances du tramway. Il demande alors aux intervenants si la partie ancienne du tramway sera refaite avec des dalles flottantes et si l'écartement sera plus large qu'il ne l'est actuellement.

**Ludwig MAUDRICH**, indique qu'un projet de renouvellement du tramway est prévu, les rames du Mongy seront remplacées fin 2024/début 2025. Cette modernisation comportera également la reprise des quais mais pas à la modernisation des voies en elles-mêmes, ni de l'écartement des rails.

- Un habitant du quartier Monceau, demande si les tracés ont été pensés en fonction des quartiers non desservis, ou en fonction des moyens de connexion entre les points de forte fréquentation notamment à la gare de Tourcoing. Il s'interroge sur la manière dont les habitants de Wasquehal peuvent rejoindre la gare de Tourcoing et propose un passage via la

place de la Victoire. De plus, il s'inquiète du devenir des lignes de bus (notamment les lianes) sur les axes en centre-ville déjà très fréquentés.

**Ludwig MAUDRICH**, précise que ces questions expliquent l'élaboration des variantes sur ce secteur. Un critère de fréquentation a été pris en compte pour l'élaboration du tracé tout comme la nécessité de desservir des zones de densité, des zones de travail et des zones d'équipements, celles-ci ont été déterminées suite à la réalisation d'enquêtes poussées.

Aujourd'hui une réflexion est en cours sur les réseaux existants et les réseaux supplémentaires pour maximiser les dessertes et éviter les doublons. A l'horizon de la mise en service des nouvelles lignes de tramway le réseau bus sera revu afin d'optimiser le rabattement vers ces nouvelles lignes structurantes.

## 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 :

- les variantes proposées
- l'insertion du tramway dans les espaces publics et les quartiers traversés

Après le temps de travail collectif, **Simon MAZAJCZYK**, restitue un premier niveau de contribution. Les participants ont pu placer sur une carte des points d'attention spécifiquement localisés. Plusieurs sujets sont abordés :

- la question de la congestion des autoroutes est soulignée avec la nécessité des parkings relais le long du parcours
- plusieurs contributions et questions au sujet de l'avenue Gustave Dron : quel nombre de bus en circulation resteront présents avec le tram ? des remarques sur le stationnement difficile actuellement sur l'avenue et qui pourrait être aggravé par le projet
- la question de la protection des riverains avec des tapis anti vibration
- des points de vigilance formulés dans le secteur de la gare, notamment en raison des nouveaux aménagements réalisés. Les participants soulignent qu'il serait regrettable de démolir des zones récemment renouvelées.
- Un intérêt pour le stationnement et les P+R si affluence est au rendez-vous du déploiement du tramway à Promenade des Flandres
- deux contributions en faveur du prolongement du tramway sur la ceinture du boulevard industriel pour favoriser la liaison avec le côté Ouest
- des remarques sur la nécessité de connecter le tramway avec la gare de Tourcoing
- des inquiétudes concernant la desserte du quartier de l'Alma notamment pour des questions d'insécurité : impossibilité de dévier le tramway en cas de problème sur un secteur desservi.



Ensuite les rapporteurs de chaque groupe prennent la parole pour partager, les principales réflexions menées au sein du groupe :

### Groupe 1 :

Le groupe 1 s'est focalisé sur le secteur de Neuville-en-Ferrain, l'extension vers le centre-ville de Neuville-en-Ferrain ne représente aucun avantage pour le groupe. Les participants proposent un terminus situé rue de Bailly pour éviter la partie la plus sinueuse du tracé. Les voies du secteur sont déjà très fréquentées et les usages rue de Tourcoing sont nombreux, le passage du tramway risque de mettre à mal le stationnement des riverains. De plus, les membres du groupe ont formulé des craintes quant aux éventuelles expropriations.

Ensuite, l'extension de la ligne vers le centre-commercial ne fait pas l'unanimité au sein de ce groupe. Ce dernier met en avant le coût très élevé de 17 millions d'euros desservant avant tout les intérêts du centre commercial. Le groupe préfère un terminus maintenu à Schuman, complété d'une navette électrique si besoin. Selon le groupe, cette extension paraît très prématurée par rapport au bénéfice possible.

Enfin, le groupe s'est interrogé sur l'insertion du tramway sur le boulevard des Hauts-de-France et sur les nuisances induites pour les habitants du secteur ainsi que sur les questions techniques, l'évacuation des eaux de pluie sur la rue de Tourcoing est notamment interrogée.

Une dernière question est soulevée par le groupe, en raison des futurs lotissements envisagés dans le secteur, au moins 200 nouvelles habitations sont prévues, le groupe se demande alors quel sera l'impact de l'arrivée de ces nouveaux usagers dans le quartier et notamment l'équilibre à trouver entre les différents modes de transport.

### Groupe 2 :

Le groupe 2 s'est d'abord interrogé sur les dépenses induites par les variantes et notamment celle de l'extension de la ligne du Mongy vers la gare en comparaison des bénéfiques. Le groupe a pensé à une navette électrique pour remplacer cette liaison et éviter des coûts exorbitants pour un trajet d'une minute. Une variante proposant le passage du tramway place de la Victoire pour revenir vers le centre-ville a été pensée.

La question du devenir des lignes de bus a également été soulevée.

Le groupe 2 remarque les potentialités de la variante du centre commercial à Neuville-en-Ferrain. Un parking relais avantagerait les automobilistes venant de l'autoroute et leur permettrait de continuer vers le centre-ville en transport en commun. Toutefois cette option peut aussi favoriser la concurrence pour les commerces du centre-ville de Tourcoing en facilitant l'accès au centre-commercial.

Enfin, le groupe remarque l'opportunité de coupler le tramway passant par le boulevard industriel à un corridor écologique et apprécie cette solution. Un tel aménagement permettrait de donner de la visibilité à la ville et de définir de grands axes structurants qui auraient un effet de levier pour le foncier environnant.

### Groupe 3 :

Le groupe 3 insiste sur la nécessité d'inclure dans les réflexions, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et de connecter le futur tramway avec le réseau actuel, d'où l'enjeu du prolongement en gare de Tourcoing.

Dans un second temps, le groupe s'est concentré sur la variante à Neuville-en-Ferrain avec l'extension du tramway vers le centre commercial. Selon le groupe, il ne faut pas écarter trop vite la possibilité du passage de tramway sur l'autoroute pour permettre la continuité de la ligne jusqu'à la commune de Roncq.

### Groupe 4 :

Le groupe s'est prononcé en faveur de l'extension vers le centre commercial sur le secteur de Neuville-en-Ferrain, en effet, la chaussée rue de Tourcoing paraît trop étroite et les usages sont déjà nombreux sur cet axe, un bus serait plus opportun. La variante à Promenade des Flandres permet une option avec la poursuite de la ligne jusqu'à Roncq. L'installation d'un parking relais au sortir de l'autoroute est pertinente pour le groupe. De plus, le groupe remarque que les opportunités de construction sont moindres dans le centre-ville de Neuville-en-Ferrain.

Quant à la variante à Eurotéléport, le groupe note la problématique du poids supporté par le pont mais aussi le grand intérêt de la desserte de l'écoquartier et des quartiers de l'Union, Monceau ou encore la Tour Mercure. La variante passant par le centre-ville inquiète les membres du groupe qui redoutent une perte de clientèle pour les commerçants.

La circulation dense rue de Tourcoing est de nouveau soulignée, des inquiétudes sont formulées à ce sujet tout comme la place accordée au vélo et le report futur des automobilistes sur les axes routiers connexes.

Les variantes extension gare de Tourcoing posent la question de l'insertion du tramway notamment au regard des enjeux patrimoniaux avec le parvis de l'église Saint-Christophe. De nombreux usages sont à prendre en compte pour trouver un équilibre qui convient à tous, cyclistes, piétons et transports.

Des points d'attention sont notés pour plusieurs variantes sur ce secteur de la gare :

- la variante 1 propose de passer par des rues déjà très saturées, il faut faciliter les points intermodaux
- la variante 3 paraît intéressante si les nuisances pour les riverains restent raisonnables

### Groupe 5 :

Le groupe 5 s'est concentré dans un premier temps sur la problématique du secteur de Roubaix et a formulé des inquiétudes quant aux futurs travaux et les flux routiers induits par le report automobile suite à l'arrivée du tramway. En effet, l'encombrement actuel des axes annexes est mis en évidence. Ces remarques concernent directement les riverains du secteur tout comme les nuisances et l'impact des caténaires.

De plus, la question des dépenses et la perte du haut niveau de service dans le cœur de Tourcoing sont évoqués. En effet, le bus actuel propose 5 arrêts sur ce secteur contre deux avec le futur tramway. Selon le groupe, la desserte est déjà suffisante en centre-ville et le futur tramway risque d'impacter les habitants et les possibilités de stationnement notamment.

Enfin, le groupe remarque que sur le secteur Neuville-en-Ferrain, la rue de Tourcoing, proposée par la variante est déjà très saturée, aujourd'hui les bus ont même du mal à circuler en double sens. De plus, le groupe se prononce en défaveur de l'extension du tracé vers la Promenade des Flandres.

### Groupe 6 :

Le groupe est en faveur du passage vers la ceinture industrielle sur le secteur de Tourcoing, les bus étant déjà très présents en centre-ville. Cette option a donc l'avantage de desservir le boulevard industriel qui possède un grand potentiel pour la construction. Ce tracé pose également la question des friches SNCF et de requalification de la ceinture qui représente actuellement une rupture urbaine avec les quartiers extérieurs. Le tramway apporterait un cadre de vie agréable et une mise en valeur des quartiers.

Enfin des inquiétudes ont été notées à propos du revêtement choisi pour le site propre du tramway ainsi que pour les futures nuisances sonores, la circulation ou encore le devenir du stationnement. De plus, des réserves ont été formulées sur le secteur gare de Tourcoing, ce secteur ayant fait récemment l'objet de rénovation.

## VI. Conclusion

**Christophe BACHOLLE, garant de la concertation,** remercie les participants et rappelle que les contributions seront très utiles pour les futurs travaux du projet et la suite des réflexions. Afin de répondre aux nombreuses interrogations quant au rôle des garants de la concertation, il précise que tous deux - avec **Jean-Claude Ruyschaert** - ont été nommés comme garants de la concertation par la Commission Nationale du Débat Public. La CNDP a validé le processus de concertation proposé par la MEL. La CNDP est une autorité administrative indépendante chargée de veiller à l'élaboration de toutes les décisions publiques pour les grands projets ayant un impact sur l'environnement. Les garants s'assurent de la sincérité de l'information apportée au public et la bonne prise en compte des remarques, contributions, arguments et questions des participants. Ils tireront un bilan de cette phase de concertation et une concertation continue permettra au public de continuer à s'exprimer jusqu'à l'enquête publique.

**Élodie DESRY, directrice générale adjointe en charge du SDIT Métropole Européenne de Lille,** remercie la salle à son tour et précise qu'elle est très satisfaite de la soirée, la grande majorité des secteurs concernés ont pu être représentés et les contributions ont été riches. Elle remarque que les avis sur les variantes sont très partagés. Les équipes techniques prendront en compte les points d'attention formulés notamment les inquiétudes pour les nuisances des travaux.

**Élodie DESRY** rappelle les modalités de la concertation et précise que le bilan des garants sera publié un mois après la fin de la concertation fixée au 5 avril. Cet avis sera suivi de la délibération de la MEL et des études d'approfondissement du projet pour pouvoir détailler avec précision l'insertion du tramway dans chacune des rues.

Les dates des deux ateliers suivants concernant le même projet de tramway sont rappelées :

- le 21/03 à l'hôtel de ville de Roubaix pour le secteur Roubaix/ Hem
- le 24/ 03 à la salle Jean Jaurès de Wattlelos pour le secteur de Wattlelos



## VII. Annexe 2 : Photographie des contributions

