

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

Atelier Participatif Tramway pôle métropolitain Roubaix - Tourcoing *Secteur Roubaix/ Hem*

I. Informations pratiques

L'atelier participatif s'est déroulé à l'Hôtel de Ville de Roubaix, le lundi 21 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 références et les variantes proposées à la concertation sur le secteur Roubaix/ Hem.

Un temps de travail collectif a été proposé aux participants.

25 personnes étaient présentes.

Les échanges étaient animés par **Simon MAZAJCZYK**, AMO concertation de la MEL, Agence Eker. Les deux garants de la concertation, **Christophe BACHOLLE** et **Jean-Claude RUYSSCHAERT** étaient présents.

II. Accueil des participants

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

Alexandre GARGIN, adjoint au maire de Roubaix et **Francis VERCAMER**, maire de Hem souhaitent la bienvenue aux participants et espèrent qu'un maximum d'avis seront émis au cours de l'atelier. **Francis VERCAMER** précise que cela fait maintenant 40 ans que le pôle attend l'aménagement d'un transport en commun lourd. La ville souhaite s'investir dans la décongestion de la circulation automobile et dans la lutte contre la pollution atmosphérique pour permettre des effets durables sur la circulation douce et rapide des citoyens. Les élus insistent sur le maillage complet des transports. Ils rappellent que les projets de mobilité de grande envergure nécessitent évidemment une période de travaux importante, l'atelier de ce soir est également l'occasion de parler de ces sujets. En effet, les avis et les conseils des citoyens permettront le bon déroulement de l'aménagement du tramway.

Simon MAZAJCZYK explique que l'atelier s'organise en deux temps, d'abord une présentation focalisée sur le secteur de Roubaix et Hem puis un temps collectif pour réfléchir entre usagers et habitants des avantages et des inconvénients des tracés proposés et de leurs variantes.

L'animateur rappelle également le cadre général de la concertation qui se déroule du 21 février au 5 avril. La concertation concerne quatre projets de transports en commun : deux lignes de tramway et deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

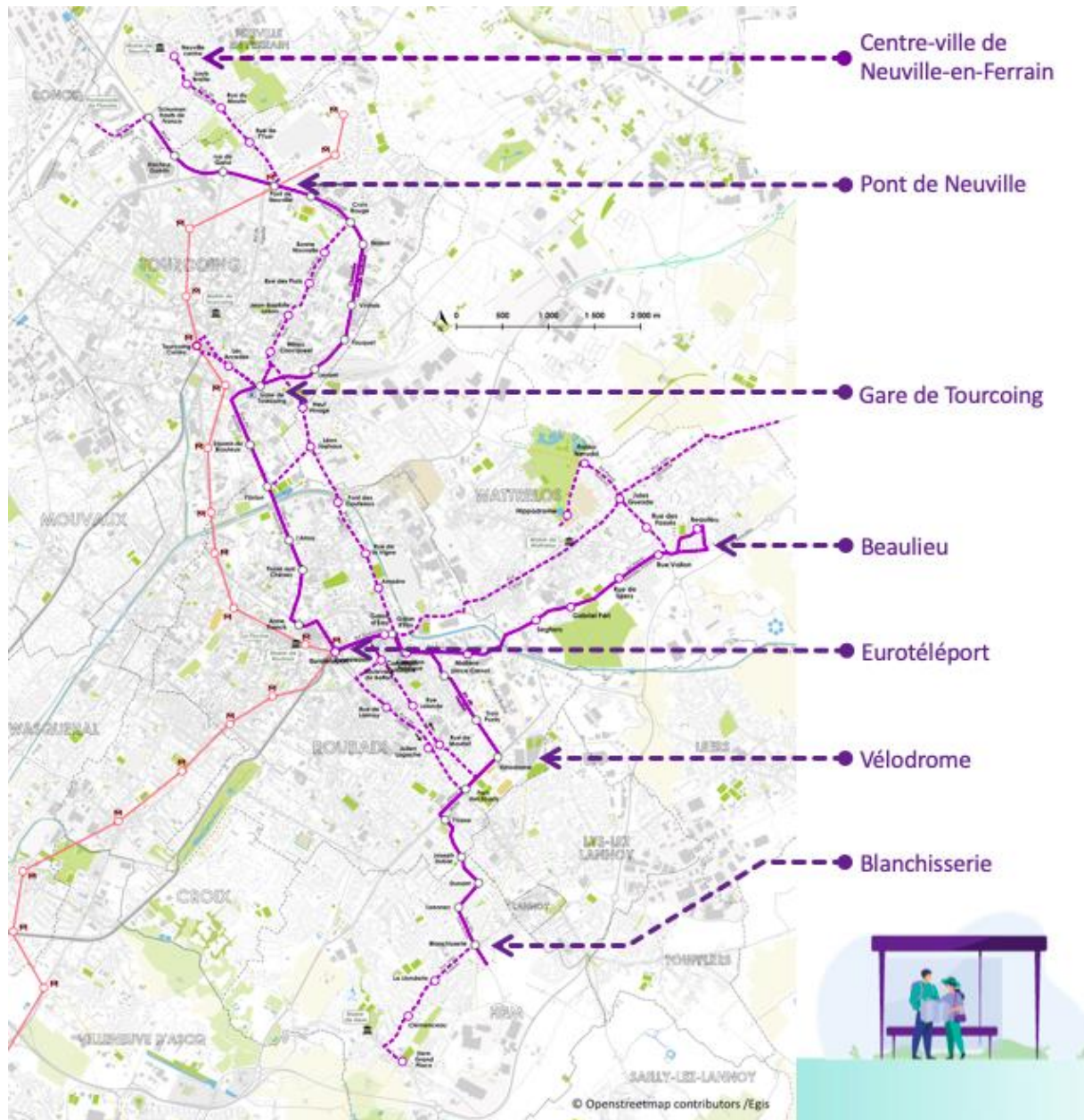
III. Présentation du projet et du secteur Roubaix/ Hem

Ludwig MAUDRICH, chef de projet à la Métropole Européenne de Lille, débute l'atelier par la présentation du secteur Roubaix/ Hem et précise qu'au-delà d'un projet de mobilité, l'aménagement d'un tramway permet la requalification urbaine des quartiers traversés. Il s'agit également d'un projet social, urbain et environnemental.

Le projet de mobilité du tramway métropolitain du pôle Roubaix Tourcoing propose un maillage du territoire et de nombreuses interconnexions des transports en commun à l'échelle de la Métropole Européenne de Lille.

Le projet s'articule autour de trois axes :

- un axe nord-sud de Neuville en Ferrain à Hem
- un axe ouest- est de Roubaix à Wattrelos
- la prolongation du Mongy à la gare de Tourcoing



1) Secteur de la gare de Tourcoing jusqu'au centre-ville de Roubaix à Eurotéléport

Le tracé de référence emprunte la rue de Roubaix et poursuit avenue Lefrançois, rues de Roubaix, des Retrouvailles, 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 et de créer une desserte de proximité entre la gare de Tourcoing, l'Union et Eurotéléport, via les zones urbaines denses. Il est précisé que sur certains secteurs la largeur est limitée (13 à 14 m) mais des opportunités d'élargissement sont inscrites au PLU (rue de Tourcoing notamment).

Pour ce secteur deux variantes sont proposées :

- Une variante par les boulevards Léon Jouhaux, des Couteaux, de Metz et de Strasbourg (desserte quartiers du Tilleul et des villas). Ce tracé est plutôt sinueux à proximité de la gare et nécessite la reprise du pont des Tilleuls. De plus, le traitement du trafic automobile est complexe (16 000 voitures/ jour sur le secteur) et l'emprunt du pont mobile des Couteaux fait courir un risque sur la régularité et la fiabilité du fonctionnement du tramway.
- Une variante par les boulevards Léon Jouhaux et la rue de l'Union. Ce tracé est plus sinueux et complexe dans la traversée du faisceau ferroviaire à Tourcoing mais permet la desserte des quartiers du Tilleul et des Villas. Il s'agit d'un tracé plus long nécessitant un surcoût pour le projet.

2) Secteur Eurotéléport - Hauts-Champs

Le tracé de référence passe par la place Carnot et l'avenue de Verdun, ainsi le nombre d'habitants directement desservis est important et l'insertion dans la voirie est adaptée. Sur certains tronçons des élargissements inscrits au PLU seront nécessaires (rue Soult) avec quelques secteurs plus contraints (rue Lannes de 12 m de large et dans une moindre mesure le boulevard Beaurepaire avec une largeur de 20 m).

La variante propose des tracés dissociés compte tenu des voiries peu larges, de 11 à 12 m, avec une circulation quotidienne de 6 à 8 000 véhicules sur chacun des axes. De plus, les besoins de stationnement pour les résidents et les commerçants sont importants sur ce secteur. Des itinéraires du tramway disjoints sont plutôt défavorables à l'identification et l'image de l'axe de transports et présentent un risque sur les performances du futur mode du fait d'une vitesse limitée par la densité des usages.

3) Secteur Hauts-Champs - Hem

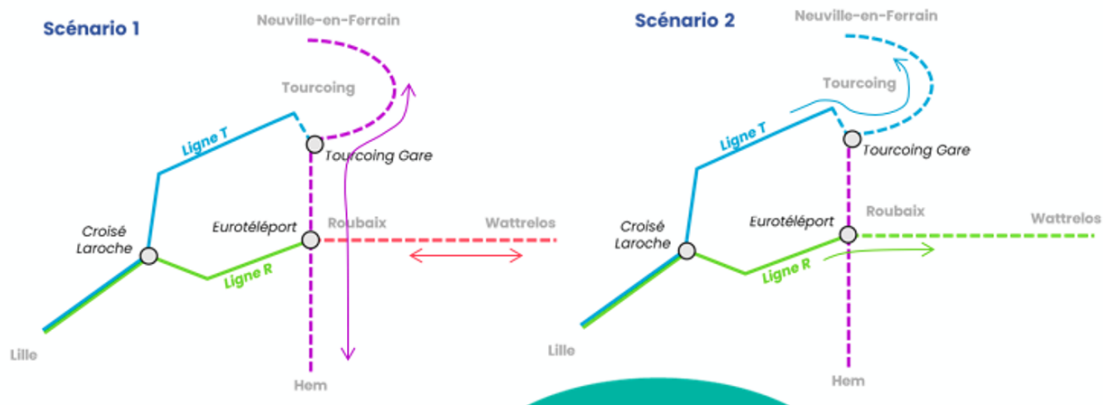
Un tracé de référence passant par avenue Motte, rues Michelet et Trois Fermes. Ce tracé permet la desserte d'un grand nombre d'habitants et d'équipements majeurs : le Vélodrome, le Parc des sports, le lycée Van Der Meersch et l'Usine à Roubaix. De plus, la voirie est compatible avec l'insertion d'un tramway dans le respect des fonctions actuelles de l'espace public. En effet, les rues sont larges et des sites propres pour les bus sont déjà existants.

La variante proposant la prolongation de la ligne vers le centre-ville de Hem permet le lien fort entre les quartiers de Hem et les grands équipements (centre culturel Le Zéphyr notamment) du pôle Roubaix/ Tourcoing en plus de desservir les quartiers internes à la commune de Hem. Toutefois, l'insertion du tramway est délicate sur l'axe le plus direct.

Dans le secteur Roubaix - Hem, certaines sections présentent des gabarits restreints. Ludwig Maudrich indique que l'insertion du tramway pose la question de la priorité des usages et de l'insertion urbaine.

4) Scénarios d'exploitation

Plusieurs propositions sont présentées en matière d'exploitation du futur tramway.



V. Temps de travail collectif

Simon MAZAJCZYK présente l'exercice proposé aux participants afin de partager leurs contributions : deux niveaux de participation sont demandés, un premier travail consiste à identifier collectivement les avantages et les inconvénients des variantes présentées et du tracé de référence puis un second travail permet l'identification de points spécifiques d'attention ou d'opportunité pour le territoire à prendre en compte dans le projet. Les participants travaillent en sous-groupes avant un temps de partage collectif.

Les points de vigilance du temps collectif sont partagés par **Simon MAZAJCZYK** à l'ensemble du groupe :

- Des regrets sur la non-desserte de l'aéroport
- Une vigilance est portée sur la place et la sécurité des vélos et des piétons dans l'espace public
- Une remarque est formulée à propos du nom du projet qui devrait être selon les participants plus significatif pour les habitants du secteur. Il est notamment indiqué que les habitants de Hem doivent percevoir l'intérêt du projet pour rejoindre Lille et non pas uniquement une liaison Hem-Neuille-en-Ferrain.
- Des inquiétudes sont partagées sur le raccordement entre les nouveaux quartiers de Roubaix au tram et le manque éventuel de P+R au nord du projet
- Un passage pour piétons est souhaité rue de Tourcoing
- Un participant juge le trafic trop faible à Wattrelos pour insérer le tramway dans ce secteur.
- Un participant remarque les ruptures de vitesse avec des virages serrés du tracé de référence et préconise à la place l'emprunt des anciennes voies ferrées à l'Est de Roubaix pour atteindre une vitesse performante et aménager un grand linéaire de mobilités douces
- Des regrets sur la possibilité de nouveaux travaux sur l'avenue de Verdun qui a été refaite récemment

Des interrogations :

- Est-ce que des tunnels ou des stations souterraines seront aménagés dans le cadre du projet ? La MEL indique que le tracé et les stations ne seront pas souterrains. Un tracé souterrain est beaucoup plus coûteux. Les besoins estimés justifient un mode tramway et non un mode métro. Le choix du mode tramway a également une vision urbaine de requalification des espaces publics.

Restitution des réflexions par groupe de travail :

Groupe 1 :

Le groupe 1 remarque dans un premier temps les opportunités du projet global qui permet une réelle alternative à la voiture et donc la réduction de la pollution et des nuisances sonores.

De plus, le groupe remarque qu'une partie du futur itinéraire reprend le trajet de la liane 8, ce qui améliorera la rapidité et la fiabilité du parcours. Ensuite, le groupe a surtout réfléchi collectivement sur le secteur spécifique de Hem et a distingué de nombreux avantages :

- la desserte d'équipements structurants (maison de retraite, commerces, marché)
- l'utilisation réduite de la voiture dans le centre de la commune (liaison du nord et du sud de la ville)
- l'amélioration de la qualité de l'air avec moins de véhicules dans la rue Jules Guesde
- la modernisation de la voirie et des trottoirs
- la baisse du nombre de bus dans les rues du centre-ville

Pour compléter, quelques inconvénients sont partagés, notamment le problème des vibrations du tramway, la suppression de places de stationnement et le non-prolongement de la ligne vers Villeneuve d'Ascq, qui est pourtant une destination majeure des habitants de Hem. Enfin, des inquiétudes ont été formulées à propos des effets négatifs éventuels sur l'activité des commerçants.

Groupe 2 :

Le groupe 2 indique que le tracé de référence rue de Roubaix et rue de Tourcoing facilite l'accès aux commerces mais que la question du stationnement et des parkings relais est essentielle tout le long du tracé.

De plus, le tracé dissocié semble plus adapté et plus rapide mais les rues traversées sont étroites et impliquent donc de forts impacts sur les plans de circulation et de stationnement.

Enfin, le groupe se demande pourquoi un axe plus direct pour relier Lille n'a pas été envisagé.

Groupe 3 :

Le groupe 3 a plutôt formulé des contributions à l'échelle globale du projet et indique de fortes inquiétudes à propos de l'impact sur le stationnement et sur la circulation automobile. Toutefois, des souhaits et des avantages ont été également partagés :

- la variante nord est intéressante pour desservir les habitants éloignés de la station de métro

- le tracé rue des Trois Ponts privilégie les commerçants tout en prenant en compte les espaces de livraison et permet de désenclaver le quartier
- l'occasion de développer des cheminements doux vers les stations de tramway et d'apaiser les espaces est soulignée
- la nécessité de penser à l'installation de P+R le long du tracé est un point partagé par le groupe
- le projet facilite le déplacement des jeunes pour les équipements culturels

En complément, les membres du groupe 3 ont indiqué qu'ils apprécieraient que le nom des futures stations puissent faire l'objet de concours ouverts aux citoyens.

Pour conclure, un participant fait part de son expérience à Wattrelos suite à l'insertion récente de nouveaux bus. La question du rapport de force entre les habitants et les grandes enseignes pour le choix de l'emplacement des stations notamment, est soulevée.

Groupe 4 :

Le groupe remarque que le tracé de référence via rue de Tourcoing et rue de Roubaix possède de nombreux avantages, comme l'accompagnement à la rénovation des quartiers et l'apaisement du trafic sur ces axes très empruntés. Toutefois, les participants précisent que le tracé se situe proche du métro et que les axes empruntés sont très étroits. Un point de vigilance spécifique sur l'intérêt de la desserte du quartier de l'Alma est formulé.

Dans un deuxième temps, la variante vers l'Est implique un rebroussement vers Eurotéléport et une desserte de quartiers moins denses.

Des inquiétudes sont partagées quant à l'impact sur la circulation automobile rue de l'Union.

Enfin, selon le groupe le tracé de référence empruntant la place Carnot présente un grand avantage, celui de disposer déjà des infrastructures en site propre, ce qui représente également un point faible pour certains participants qui soulignent que le projet ne permettrait alors pas l'arrivée de nouveaux secteurs en site propre.

VI. Conclusion

Jean-Claude RUYSSCHAERT, garant de la concertation, remercie les participants pour la richesse des débats et rappelle que les garants ne se prononcent pas sur le fond du projet de tramway mais garantissent le bon déroulement de la concertation. Il précise qu'à l'issue de la concertation, les garants disposent d'un mois pour rédiger le bilan de la concertation, à la suite duquel le maître d'ouvrage devra rendre une décision au regard des arguments et de la participation du public.

Élodie DESRY, directrice générale adjointe en charge du SDIT Métropole Européenne de Lille, remercie la salle pour les échanges et la qualité des contributions proposées.

Elle précise que le projet de tramway sera entièrement aérien pour permettre une desserte plus locale efficace et participer à la requalification urbaine des zones traversées.

Concernant le nom des futures stations, Élodie DESRY précise qu'ils ne sont pas définitifs tout comme le nom des lignes dans leur ensemble.

A chaud, Élodie DESRY remarque que se dessine un consensus à propos des avantages du tracé de référence avec notamment la desserte de quartiers denses, la réutilisation du tracé de la liane existante, mais que des craintes sont à prendre en compte, notamment sur l'insertion du tramway sur les axes étroits, la sécurité des traversées piétonnes et cyclistes tout comme la future circulation ou encore le futur stationnement des automobilistes tout au long du tracé.

Il est noté que sur Hem, les contributions sont à l'unanimité en faveur de la prolongation de la ligne vers le centre-ville.

Enfin, Élodie DESRY répond aux inquiétudes concernant les vibrations du tramway et le manque de stationnement. D'abord en termes de bruit, elle précise que le bruit d'un tramway est équivalent à environ trois voitures. Concernant les vibrations, une pose sur dalles flottantes sera installée lorsque l'infrastructure est située à proximité des façades afin de limiter la transmission de vibrations par le sol. Enfin, quant aux P+R, une réflexion à l'échelle du réseau sera menée, afin de proposer des solutions pertinentes aux automobilistes.

Pour terminer, **Élodie DESRY** rappelle les prochaines étapes. La concertation s'achève le 5 avril, la MEL envisage de partager les premiers résultats des contributions lors du conseil métropolitain de juin. Ce calendrier permettra de finaliser les études de faisabilité pour approfondir finement le programme de projet. La période d'enquête publique est envisagée à l'horizon 2024-2025 pour ensuite obtenir le décret d'utilité publique, nécessaire au début des travaux.