



PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

PROJET DE RÉVISION PARTIELLE DU PLU3

- FÉVRIER 2025 –

**LIGNE DE TRAMWAY DU PÔLE MÉTROPOLITAIN
ROUBAIX-TOURCOING EXTRAMOBILE**

BILAN DE CONCERTATION

Projet de révision partielle du Plan Local d'Urbanisme Métropolitain (PLU3)

Décision du Conseil métropolitain du 28 juin 2024

Table des matières

| | |
|---|----|
| INTRODUCTION..... | 3 |
| I. Organisation et déroulement de la concertation préalable | 4 |
| A. Je m’informe : les modalités d’information et de mise à disposition du dossier | 6 |
| a) Les annonces légales | 6 |
| b) La communication numérique | 7 |
| c) L’affichage en mairie | 9 |
| B. Je m’exprime : les modalités de contribution du public..... | 9 |
| 1. Le registre numérique de concertation..... | 9 |
| C. Je débats et j’échange : les événements publics organisés par la MEL..... | 10 |
| 1. L’atelier de concertation | 10 |
| 2. La réunion publique de présentation | 10 |
| II – Bilan de la concertation préalable | 11 |
| A. Les chiffres clés | 11 |
| B. Synthèse des contributions du public..... | 11 |
| a) Sur le Registre numérique | 11 |
| b) L’atelier du 13 janvier 2025 | 17 |
| c) Thématiques – Tracé du Tramway : Réunion publique du 20 janvier 2025 à HEM... 20 | |

ANNEXE :

- Liste exhaustive des contributions numériques et papier,

INTRODUCTION

Au terme d'une première phase d'élaboration du projet de tramway "pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing", et à l'issue de la concertation préalable menée en 2022, le Conseil Métropolitain a approuvé le tracé d'une nouvelle infrastructure de tramway traversant les communes de Neuville-en-Ferrain, Tourcoing, Roubaix, Hem et Wattrelos.

Desservant des zones et secteurs de projets en cours, tels que les zones des Gares, de l'Union, de l'Alma ou de la Bourgogne, le futur tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing constitue, outre sa place et son rôle essentiels dans le plan de mobilité métropolitain, un équipement structurant et impactant de la planification urbaine.

Le Projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du nouveau PLU3 approuvé le 28 juin 2024 reprend les orientations du Plan de Mobilité de la MEL et les objectifs ayant guidé l'élaboration du Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT), adopté par le conseil métropolitain le 28 juin 2019, qui visent notamment à :

- accompagner le développement urbain et l'aménagement du territoire métropolitain dans les années à venir,
- faciliter l'accès aux cœurs d'agglomération depuis la périphérie,
- proposer des liaisons de périphérie à périphérie, sans passer par le centre de la métropole
- renforcer la desserte du nord-est du territoire.

Pour ce faire, le PLU3 prévoit un certain nombre d'outils réglementaires facilitant la mise en œuvre du projet de tramway ainsi que les équipements liés à son fonctionnement (ex: des emplacements réservés). Par ailleurs, il définit une règle de densité minimale applicable aux abords des futures stations (coefficient de densité minimum de 0,7).

Au regard de l'avancement des études de maîtrise d'œuvre propres à l'infrastructure ou des études urbaines sur certains des secteurs traversés, la traduction dans le PLU du projet urbain et de développement induit par l'arrivée du tramway doit être complétée. L'objectif est de tirer pleinement parti des leviers de développement que représente un tel équipement de transport et de guider à terme les différents projets et opérations qui se développeront dans les quartiers traversés

Les principaux points d'évolution pressentis concernent :

- la définition des enjeux urbains et d'aménagement qui doivent être pris en compte sur les secteurs qui seront traversés par le nouveau tramway;
- en complément, des adaptations d'outils réglementaires pour faciliter le tracé de l'infrastructure ou l'installation des équipements nécessaires à son fonctionnement.

Parallèlement à la concertation continue menée sur le projet de tramway lui-même, une nouvelle phase de concertation avec le public a été ouverte. Celle-ci a eu notamment vocation à :

- partager les enjeux urbains et d'aménagement liés à l'arrivée du nouveau tramway dans les quartiers et secteurs qu'il va desservir ;
- accompagner le projet en termes de qualité urbaine, de traitement paysager ou encore de valorisation du patrimoine ;
- identifier si besoin des principes de compensation future des impacts du projet sur les espaces végétalisés ou bâtis existants.

Ainsi, il a été décidé par le Conseil de la MEL, par délibération n° 24 C 0167 du 28 juin 2024, de procéder aux ajustements nécessaires par le biais d'une procédure d'évolution du plan local d'urbanisme.

La procédure de révision du PLU3 fixée à l'article L153-34 du code de l'urbanisme est adaptée aux évolutions à apporter aux regards des objectifs susvisés.

A noter qu'une autre concertation, relative à une procédure de modification du PLU3 applicable à l'ensemble du territoire de la MEL s'est déroulée à partir du 21 novembre 2024. Les éléments relatifs à cette concertation sont accessibles [ici](#).

I. Organisation et déroulement de la concertation préalable

En application de l'article L103-2 du Code de l'urbanisme, la révision du PLU fait "l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée d'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et autres personnes concernées". Les modalités de la concertation doivent permettre, pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, au public d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables, et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente.

Cette concertation s'est déroulée du 3 décembre 2024 au 28 février 2025 sur les communes concernées par le projet de tracé, à savoir Roubaix, Tourcoing, Hem, Neuville-en-Ferrain, Wattrelos, Lannoy et Lys-lez-Lannoy.

Le registre numérique de la concertation a centralisé l'ensemble des modalités mises en œuvre. Il est disponible [ici](#).

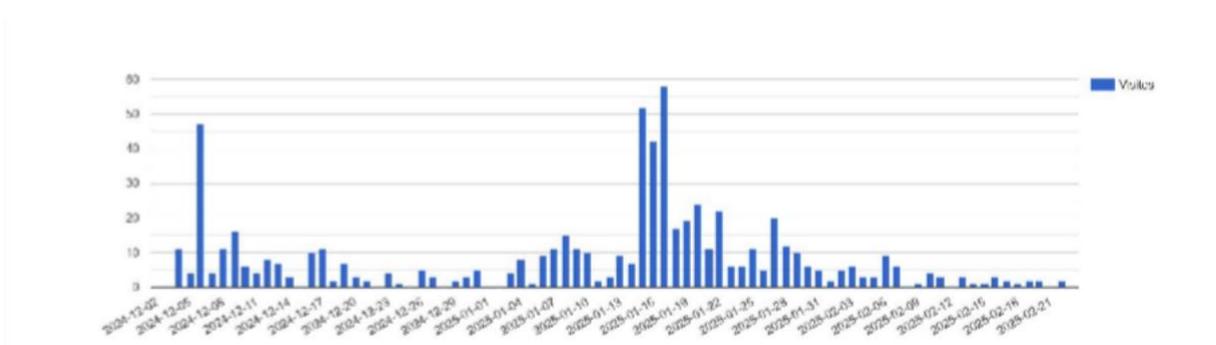


BIENVENUE SUR LE PORTAIL DE LA PROCEDURE D'EVOLUTION DU PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU3) DE LA MEL EN LIEN AVEC LA FUTURE LIGNE DE TRAMWAY ROUBAIX-TOURCOING

Une évolution du PLU pour mieux intégrer la future ligne de tramway Roubaix-Tourcoing dans la ville

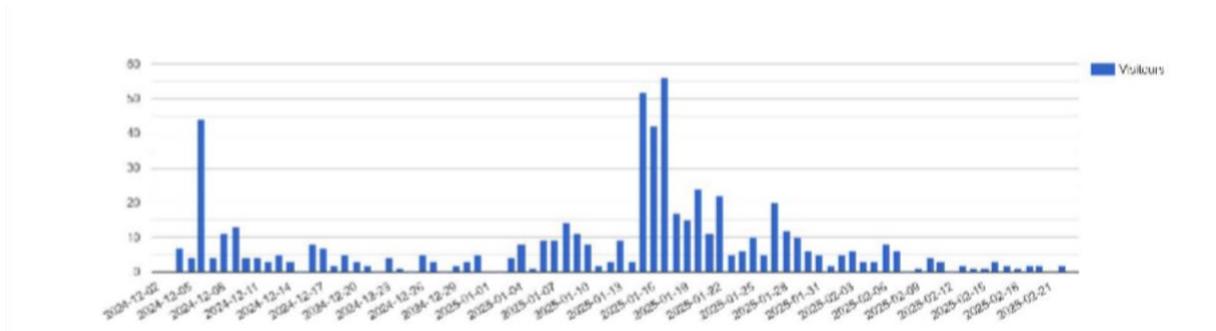
Cette ligne vient irriguer le territoire nord-est de la métropole. Elle desservira 130 000 habitants sur les communes de Neuville-en-Ferrain, Tourcoing, Roubaix, Wattrelos et Hem, et bien plus via les connexions avec le réseau existant et futur.

Au 24 février 2025, le registre numérique a enregistré 654 visites et 608 visiteurs¹.



Nombre de visites sur le registre numérique de la concertation

¹ Un visiteur est un internaute et une visite est une page qu'il regarde. Un visiteur peut donc venir plusieurs fois sur le site du registre et regarder des pages différentes.



Nombre de visiteurs sur le registre numérique de la concertation

La présente partie du bilan a vocation à illustrer les modalités mises en œuvre.

A. Je m’informe : les modalités d’information et de mise à disposition du dossier

Le dossier de concertation a été mis en ligne [ici](#) le 3 décembre 2024.



a) Les annonces légales :

Des annonces légales ont été publiées dans la presse quotidienne régionale (Voix du Nord et Nord Éclair couvrant tout le Département du Nord) aux dates suivantes:

- **9 novembre 2024** : annonce du lancement de la concertation ;



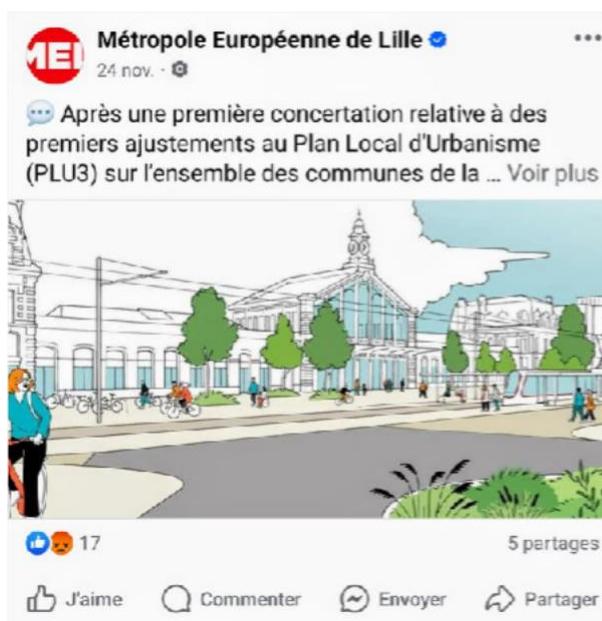
b) La communication numérique :

- Réseaux sociaux :

La MEL a communiqué sur ses réseaux sociaux (Facebook, linkedin et X) afin d’informer le public de la tenue de la concertation.



Publication X du 21 novembre 2024

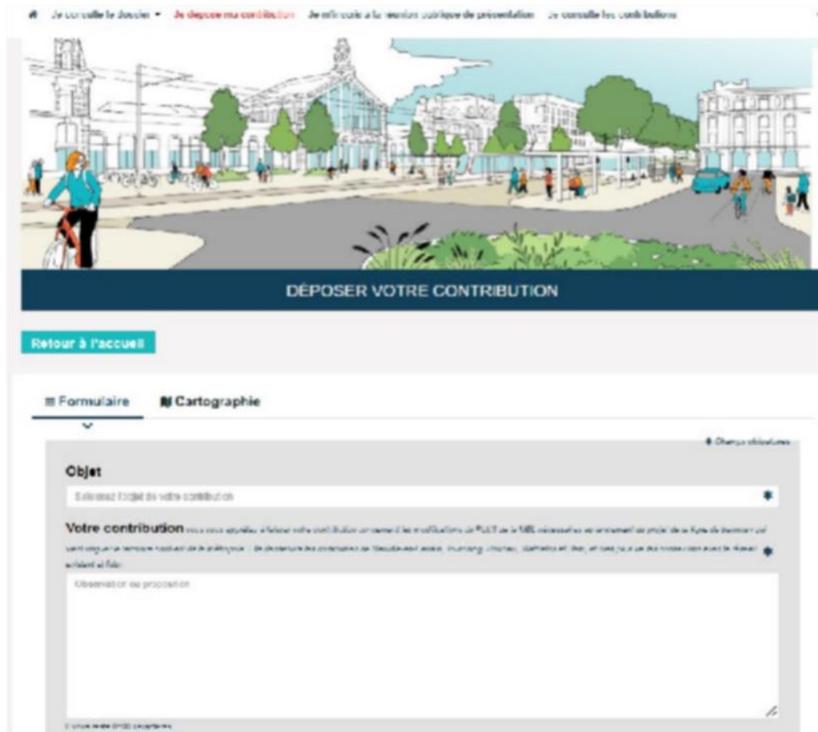


Publication facebook le 24 novembre

- La newsletter « Participation Citoyenne » de la MEL :

La newsletter « La Participation Citoyenne, moi aussi je m'en MEL ! », envoyée à plus de 4 000 abonnés, a été mobilisée le 6 décembre 2024 pour annoncer l'ouverture de la concertation :





C. Je débats et j'échange : les événements publics organisés par la MEL

1. L'atelier de concertation

Un atelier de concertation s'est tenu le lundi 13 janvier 2025 de 18h à 20h .

Il s'est déroulé en mairie de Tourcoing et a accueilli 25 personnes invitées, issues de panels citoyens dont le liste a été communiquée par les communes concernées.

2. La réunion publique de présentation

Une réunion publique de présentation s'est tenue le 20 janvier 2025 de 18h00 à 20h00.

Celle-ci s'est déroulée à la salle des fêtes de la commune de HEM, et a accueilli 120 participants, en grande majorité des Hémois demeurant rue Jules Guesde ou à proximité immédiate du tracé de la ligne TRT, ainsi que quelques résidents des communes de Tourcoing, Roubaix, Lys-lez-Lannoy, Wattrelos, Neuville-en-Ferrain.

II – Bilan de la concertation préalable

Cette partie regroupe l'ensemble des contributions du public. Celles-ci sont divisées de plusieurs manières :

- **Les observations / questions** : elles font l'objet d'une synthèse par thématique, par secteur de projet et par commune. Elles font l'objet d'une réponse globale de la MEL ;
- **Les propositions** : elles font l'objet d'une étude spécifique par thématique, par secteur de projet et par commune, puis d'un arbitrage oui/non (pris en compte ou non), expliqué dans les motifs de la décision.

La liste exhaustive des contributions reçues figure en annexe du présent bilan. Elle intègre notamment les contributions hors-sujet.

A. Les chiffres clés

Les chiffres clés de la concertation sont arrêtés au 25 février 2025 :

| Contributions reçues | Nombre |
|---------------------------------------|-----------|
| Contributions numériques | 10 |
| Réunions publiques | 26 |
| Total des contributions reçues | 36 |

B. Synthèse des contributions du public

a) Sur le Registre numérique :

L'ensemble des contributions émises sur le registre numérique sont relatives à l'opportunité du tramway et de son tracé.

Elles sont sans lien avec l'objet de la concertation préalable de révision partielle du PLU3 pour dessiner la ville autour du Tramway.

Les contributeurs ont été invités à contribuer à la concertation continue « Extramobile » sous l'égide d'un garant de la CNDP.

| ID Unique | Nom | Prénom | Ville | Objet de la contribution | Texte de la contribution | Réponse de la MEL |
|-----------|----------|--------------------|------------------|--------------------------|--|---|
| @1 | | Baptiste - Halluin | Halluin | Halluin | <p>Une fois de plus Halluin est la grande oublié de la métropole, pourtant énormément de valeur ajoutée à la présence du tram sur la commune : connexion avec la ville frontalière de Menin, désengorgement de l'A22, friche SNCF permettant l'implantation du tramway a moindre coût...C'est désolant</p> | <p>Cette contribution concerne le tracé de la ligne de Tramway dite "TRT", et n'a pas de lien direct avec l'objet de la présente concertation. Cette concertation vise à définir les règles et recommandations d'urbanisme permettant une meilleure insertion du tramway dans son environnement, sans remise en cause du tracé.</p> |
| @2 | LEFEBVRE | Karine | Faches-Thumesnil | Espoir | <p>Bonjour, nous espérons que le tramway passera par Faches Thumesnil. Très bien tous ces futurs projets. Merci beaucoup</p> | <p>Cette contribution concerne le tracé de la ligne de Tramway dite "TRT", et n'a pas de lien direct avec l'objet de la présente concertation. Cette concertation vise à définir les règles et recommandations d'urbanisme permettant une meilleure insertion du tramway dans son environnement, sans remise en cause du tracé.</p> |

| | | | | | | |
|----|----------|-----------|----------|--------------------------------|--|---|
| @3 | DROULLEZ | Jean Marc | Hem | tram sur hem | <p>J'habite hem sur place de la République soit la rue du Dr couronne et ts les matins entre 8h30 et 9h30 des dizaines,(centaine?) de voiture rejoignent le rond point Kiabi pour se diriger vers Villeneuve d'Ascq et lille.Au rond point des centaines de voiture arrivent de watrelos, lys lez lannoy, toufflers, Leers se dirigent vers Villeneuve et lille.Et nous aurons un tram vers Roubaix et watrelos. Chercher l'erreur ? Perso je continuerais en principe à prendre ma voiture pour aller sur 4 cantons ou les prés prendre le métro. Incompréhension.MerciJean Marc Droulez</p> | <p>Cette contribution concerne le tracé de la ligne de Tramway dite "TRT", et n'a pas de lien direct avec l'objet de la présente concertation. Cette concertation vise à définir les règles et recommandations d'urbanisme permettant une meilleure insertion du tramway dans son environnement, sans remise en cause du tracé.</p> |
| @4 | MOULIN | Grégory | Watrelos | Fin du tracé- tramway Watrelos | <p>Pour Watrelos, le tracé du tramway est partiellement défini par le boulevard Mendès France, pourtant peu urbanisé. Et j'ai entendu les difficultés d'ingénierie du tracé par la rue Carnot, pourtant très urbanisée. Dommage car la rue Carnot est quasi la "colonne vertébrale" de la ville.Cependant, pour la fin du tracé, il semble qu'il reste une incertude soit vers l'intérieur quartier Baulieu avec une boucle soit jusqu'au quartier Hippodrome (nécessitant 3 ou 4 arrêts en plus et donc du financement...). Mon avis : compte tenu que la ville Watrelos a été "l'enfant pauvre" du tracé du métro (ligne2) dans les années 2000, il serait judicieux que le tramway aille jusqu'au quartier Hippodrome et fin du parc du Lion, près du conservatoire (ancienne gare), bassant ainsi de nombreux futurs usagers de la classe moyenne/aisée, favorisant ainsi la mixité sociale et desservant de fait le centre ville (hôtel de ville à 300m). Il serait vraiment dommage que la ville rate encore le coche d'un transport en commun lourd digne de ce nom.Un watrelosien.</p> | <p>Cette contribution concerne le tracé de la ligne de Tramway dite "TRT", et n'a pas de lien direct avec l'objet de la présente concertation. Cette concertation vise à définir les règles et recommandations d'urbanisme permettant une meilleure insertion du tramway dans son environnement, sans remise en cause du tracé.</p> |

| | | | | | | |
|----|--|-----------------------|-----------|--|--|---|
| @5 | | Dominique - Tourcoing | Tourcoing | passage du tramway dans la rue de roubaix à Tourcoing | <p>Parrallèlement à la rue de Roubaix, à 200m, nous avons la ligne de métro qui rejoint Eurotéléport. Aujourd'hui, il y a 5 arrêts de bus, de Sébastopol à l'Union. Vous les remplacez par 2 arrêts de tram. Il y a juste la place pour le tram, la piste cyclable et les trottoirs. Que faites-vous des riverains et de leurs voitures, sachant qu'il n'y a déjà pas de places pour se garer, même dans les rues adjacentes. Il aurait été plus judicieux de faire passer le tram par le boulevard des Couteaux qui est beaucoup plus large (2 fois 2 voies), beaucoup plus peuplé, et mal desservi</p> | <p>Cette contribution concerne le tracé de la ligne de Tramway dite "TRT", et n'a pas de lien direct avec l'objet de la présente concertation. Cette concertation vise à définir les règles et recommandations d'urbanisme permettant une meilleure insertion du tramway dans son environnement, sans remise en cause du tracé.</p> |
| @6 | | Benoit - Lille | Lille | Pour dépenser moins et créer plus de rotations : pourquoi pas des trolleybus ??? | <p>Un tramway c'est très bien mais le coût est assez prohibitif, l'option des trolleybus a le mérite d'être plus rapide à installer, moins coûteuse et offre les mêmes avantages... Avec l'argent récupéré on peut étendre le réseau et mieux le cadencer... quelques villes ont opté pour ce mode de transport, dont Limoge, Lyon ou de nombreuses villes d'Europe. Il faut ouvrir le débat sur ce choix surtout dans l'intra-urbain aux rues étroites. Merci Benoit K.</p> | <p>Cette contribution concerne le tracé de la ligne de Tramway dite "TRT", et n'a pas de lien direct avec l'objet de la présente concertation. Cette concertation vise à définir les règles et recommandations d'urbanisme permettant une meilleure insertion du tramway dans son environnement, sans remise en cause du tracé.</p> |

| | | | | | | |
|----|----------|------------|---------|---|--|---|
| @7 | | Jean - Hem | Hem | Enfin un tram ! | <p>Félicitations pour avoir décidé de créer un tram qui traverse la ville de Hem vers Roubaix. Combien de scolaires, d'habitants et malades traversent la ville (particulièrement la rue Jules Guesde) pour se rendre à la Piscine des 3 villes, au Lycée à Roubaix, à l'hôpital de Roubaix ou à la gare de Tourcoing pour prendre un train Ouigo ? Combien de véhicules passent tous les jours dans la ville et polluent l'air ambiant ? Enfin, nous aurons un moyen de transport pour se déplacer à travers toute la ville de Hem..Je n'ai pas pu assister aux ateliers à Hem, mais ce nouveau moyen de transports est attendu et important pour tous les hémois (sauf les bobos d'après les autres contributions).Néanmoins, il faudra compenser le stationnement supprimé, car je n'ai personnellement pas de garages et j'aurai besoin de garer mon véhicule à proximité de chez moi.</p> | <p>Cette contribution concerne le tracé de la ligne de Tramway dite "TRT", et n'a pas de lien direct avec l'objet de la présente concertation. Cette concertation vise à définir les règles et recommandations d'urbanisme permettant une meilleure insertion du tramway dans son environnement, sans remise en cause du tracé.</p> |
| @8 | MOURETTE | Laurence | Roubaix | Liaison du tramway avec la gare de Roubaix et le métro de Villeneuve d'Ascq | <p>Bonjour,Je trouve que le futur tramway fait un peu fantôme, il n'y a pas de liaisons concrètes avec la gare de Roubaix (Roubaix-Lille Flandres en 15 mn, le plus court en temps par rapport au métro et tramway)De plus, il n'y a pas de liaison avec le métro qui passe à Villeneuve d'Ascq et qui permet d'aller rapidement vers l'aéroport de Lille Lesquin.Il faut toujours demander à quelqu'un pour une conduite en voiture plus rapide quand on habite avenue Motte à Roubaix.</p> | <p>Cette contribution concerne le tracé de la ligne de Tramway dite "TRT", et n'a pas de lien direct avec l'objet de la présente concertation. Cette concertation vise à définir les règles et recommandations d'urbanisme permettant une meilleure insertion du tramway dans son environnement, sans remise en cause du tracé.</p> |

| | | | | | | |
|-----|---------|--------|----------------|---|---|---|
| @9 | AGBESSI | Enzo | Lille | Préférence pour une Liane qui passe régulièrement | <p>Pourquoi faire circuler un tramway qui va fragmenter la ville de Hem ? Pourquoi ne pas plutôt faire circuler une ligne de bus à haut niveau de service de type Liane avec des passages toutes les 7 minutes en heures de pointe entre Villeneuve d'Ascq et Roubaix en passant par Hem ? Un tramway c'est cher, ça fait du bruit pendant les travaux, ça réduit la quantité de places de parking, cela ne sera pas rentable quand on voit la population locale même si c'est à côté de Roubaix et Villeneuve d'Ascq. Un tramway, c'est bruyant et encombrant, je pense sincèrement qu'une vraie Liane est une meilleure solution, le tramway, il faut le mettre ailleurs, par exemple, la voie ferrée abandonnée entre Comines et La Madeleine pour revitaliser ces zones délaissées. Ou bien, pourquoi pas mettre réellement un tramway qui relie la gare de Lille à l'aéroport de Lesquin, toutes les grandes villes le font sauf la nôtre, c'est tellement dommage !</p> | <p>Cette contribution concerne le tracé de la ligne de Tramway dite "TRT", et n'a pas de lien direct avec l'objet de la présente concertation. Cette concertation vise à définir les règles et recommandations d'urbanisme permettant une meilleure insertion du tramway dans son environnement, sans remise en cause du tracé.</p> |
| @10 | DELROT | Fabien | Lys-lez-Lannoy | Diminuer drastiquement le bruit des transports collectifs | <p>Aujourd'hui, le bruit généré par les transports urbains collectifs sont au delà des normes réglementaires afin de préserver la santé publique. Les bus, et plus précisément les lianes produisent plus de 75 db. Il est nécessaire de prendre en compte le bruit pour les mois à venir. Déjà implanté à Nice, par exemple, les transports en bus en communs sont électriques. Moins de bruit, plus de confort, incitation à utiliser ce mode de transport inovant, en rapport avec notre dérèglement climatique. Le bruit occasionne des maladies cardiovasculaires. Supprimer les lianes le matin de 5h30 à 7h00. Le volume fe voyageur ne correspond pas à ce choix de véhicules articulés à ces heures. En plus leur moteur petaradants sont insupportables. J'espère etre lu et pris en compte Merci de votre lecture Fabien Delrot</p> | <p>Cette contribution concerne le tracé de la ligne de Tramway dite "TRT", et n'a pas de lien direct avec l'objet de la présente concertation. Cette concertation vise à définir les règles et recommandations d'urbanisme permettant une meilleure insertion du tramway dans son environnement, sans remise en cause du tracé.</p> |

b) L'atelier du 13 janvier 2025 :

Après une présentation du périmètre du projet d'évolution du PLU3, les 4 grandes ambitions en terme de qualification et d'aménagement durables ont été exposées :

1 : Gérer un héritage vecteur d'identités à préserver. Le tramway conforte les traces et les atouts de cet héritage.

2 : Accompagner un potentiel de transformation urbaine, de revitalisation sociale et de renaturation. Le tramway soutient les processus de mutation.

3 : Favoriser un système de liens et de lieux. Le tramway consolide la mise en réseau du territoire métropolitain.

4 : Faire du tramway un révélateur de la diversité urbaine et sociale des quartiers desservis 12 séquences urbaines complémentaires dotées de marqueurs spécifiques.

Une carte du périmètre a été présentée.

Les participants à l'atelier ont ensuite été invités à se répartir sur 3 tables, et à partager en commun leurs réflexions autour des items et questionnements suivants :

Faire la ville avec le tramway, c'est imaginer une ville plus intense

L'objectif du tramway est qu'il desserve le maximum de logements, d'emploi, de lieux de destinations (équipements, services, commerces, etc.). Plus particulièrement, les participants étaient invités à répondre à ces questions :

- Que signifie pour vous, une ville ou un quartier "intense" ? Quelles fonctions pensez-vous qu'il faut privilégier dans les quartiers traversés par le tramway ?
- Comment cette ville "intense" pourrait se traduire dans les (votre) quartiers traversés et desservis par le tramway ? A quelles conditions cette intensité peut-elle être acceptable ?

En synthèse, il ressort de ces contributions :

- Pour réussir à "intensifier" la ville autour des stations, il faut que la fréquence du passage du tramway soit élevée.
- Une ville intense est une ville suffisamment dense pour répondre aux enjeux d'étalement urbain et d'artificialisation du sol tout en restant agréable (espace de centralité, espace de respiration...)
- Une ville relationnelle, qui n'est pas une ville dortoir

- Développer le commerce existant en favorisant le e-commerce (casiers au niveau des stations)
- Le tramway c'est une opportunité pour retrouver des services publics de proximité. On pourrait imaginer plusieurs "lieux ressources" le long de la ligne de tramway où sont regroupés plusieurs services publics... (aujourd'hui, beaucoup de quartiers traversés par le tramway souffrent de l'éloignement des services publics) et des commerces de proximité. Cela renvoie à la notion de « ville du quart d'heure ».
- En facilitant les déplacements, le tramway pourrait augmenter le développement d'emplois type "service à la personne".
- C'est une évidence, il faut intensifier la ville autour du tramway pour que le tramway serve à quelque chose ! Mais la ville du tramway c'est aussi la ville apaisée (moyen de transport silencieux, pas stressant, visible.)
- Assurer une meilleure accessibilité aux personnes à mobilité réduite
- Une ville créatrice d'emplois
- Une ville commerçante
- Une ville de loisirs, d'activités culturelles, et sportives

Faire la ville avec le tramway, c'est imaginer une ville où l'on est plus mobile

L'objectif du tramway est de faciliter la circulation des personnes dans la ville, de diminuer l'usage de la voiture dans les déplacements quotidiens. Plus particulièrement, les participants étaient invités à répondre à ces questions :

- Que signifie pour vous, une ville ou un quartier où l'on est plus mobile ?
- Comment cette mobilité se traduirait dans une (votre) commune ou dans un (votre) quartier desservis par le tramway ?

En synthèse, les contributions sont les suivantes :

- Moins d'appréhension d'utilisation du tramway par rapport à d'autres transports en commun (et notamment le métro qui peut avoir, pour certains, une connotation négative) : accès facilité / visibilité de l'infrastructure / fréquentation...
- Certains secteurs sont assez anxiogènes du fait d'une forte fréquentation de camions notamment (ex : secteur Bd industriel / Rue de Gand). Le tramway pourrait participer à apaiser ces secteurs.
- Encourager les déplacements piétons jusqu'aux stations : rue calme / non bruyante / agréable / circulation piétonne aisée / accessibilité PMR
- Redonner de la place aux piétons
- Intermodalité bien pensée avec bonne signalétique
- Déplacements professionnels facilités (moins de stress avant d'arriver au travail / pas de problème de circulation.)
- Même si ça ne se fera pas demain, il faut voir plus loin et rendre possible le transport de marchandises. En effet, la ligne de tramway traverse beaucoup de quartiers

d'activités économiques et/ou commerciales... On pourrait aussi imaginer un îlot logistique à proximité de la ligne ! ... Livraison de nuit / transports des derniers km.

- Prendre en compte la problématique du stationnement et développer les parking relais
- Développer les parkings à vélo
- Moins d'appréhension quant à l'utilisation des transports en commun en améliorant sa visibilité et la lisibilité des parcours de transports en commun
- Meilleure visibilité de la circulation, par des bandes de peintures
- Le tramway rend indépendant de la voiture
- Gagner du temps en fluidifiant la circulation
- Moins d'émission de gaz à effet de serre
- Réduire l'échelle des distances

Faire la ville avec le tramway, c'est imaginer un paysage plus qualitatif

Les travaux pour la réalisation du tramway vont permettre d'améliorer l'espace public où il circulera. Plus particulièrement, les participants étaient invités à répondre à ces questions :

- Comment le paysage de la ville ou des quartiers pourrait changer avec l'arrivée du tramway ?
- Quelles seraient vos attentes sur la transformation des paysages dans les (votre) quartiers traversés et desservis par le tramway ?

En synthèse, les contributions sont :

- Planter sur l'ensemble des secteurs mais avec un caractère varié pour affirmer la diversité des quartiers traversés
- Créer des corridors autour du tracé du tramway
- Créer des espaces verts non cloisonnés
- Préserver la diversité des espèces végétales, en privilégiant les essences locales et non allergènes
- Garder des bâtiments à taille humaine
- Question de perméabilité des sols à traiter
- Créer des noues pour les eaux pluviales
- Créer des abris pour la faune
- Préserver la biodiversité
- Préserver l'architecture flamande

Ces contributions ont fait l'objet d'une réponse dans le cadre de la présentation de la restitution des ateliers présentée en réunion publique du 20 janvier 2025.

c) Thématiques – Tracé du Tramway : Réunion publique du 20 janvier 2025 à HEM

La réunion a débuté par un propos introductif de Monsieur Francis Vercamer, Vice-Président de la MEL, rappelant l’historique du projet de tramway, et ses grands enjeux et impacts en terme de mobilité, de développement économique, de développement urbain et d’environnement. Il a rappelé la nécessité de penser la ville autour du tramway, afin d’en faciliter l’installation, tant sur les plans juridiques, urbanistiques, environnementaux, et humains.

Les services de la MEL, assistés du Bureau d’Etudes « INterland » ont ensuite présenté le bilan des ateliers de travail du 13 janvier 2025 sur les thématiques suivantes :

- **Faire la ville avec le tramway, c'est imaginer une ville plus intense**
- **Faire la ville avec le tramway, c'est imaginer une ville où l'on est plus mobile**
- **Faire la ville avec le tramway, c'est imaginer un paysage plus qualitatif**

Chaque thématique était suivie d’une série de questions/réponses entre l’assistance et les services de la MEL et d’INterland.

En résumé, l’essentiel des questions posées visaient l’opportunité du tracé de la ligne TRT, notamment le passage par la rue Jules Guesde. Ces questions ne sont pas directement en lien avec l’objet de la concertation.

Cette concertation préalable n’a pas pour objet de réinterroger le tracé du Tramway. Elle vise à définir et adapter les règles d’urbanisme applicables dans un périmètre de 500 mètres environ autour de la ligne, pour faciliter l’insertion et l’accompagnement du Tramway sur les plans urbanistique, environnemental, etc.

Plus précisément, les questions posées étaient les suivantes :

Faire la ville avec le tramway, c'est imaginer une ville plus intense

- Un habitant de la commune d’Hem a pris la parole pour rappeler l’importance de consulter les habitants.
 - Le projet de tramway TRT, soutenu par les équipes d’Extramobile (Schéma Directeur d’Infrastructures de Transports SDIT), fait l’objet d’une concertation continue sous l’égide d’un garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public. Son rapport sera remis dans les prochains mois, avant l’enquête préalable sur l’utilité publique du projet. Cette enquête publique devrait avoir lieu dans le courant du mois de novembre 2025.
 - La révision partielle du PLU3 est l’objet même de la présente concertation préalable. Une enquête publique sera organisée à l’été 2025.
 - La population sera donc consultée sur l’ensemble des aspects.

- Un participant a souhaité des précisions sur l'aspect renaturation, sur l'exploitation de friches dans le cadre de l'objectif « Zéro Artificialisation Nette » etc. mais des espaces seront-ils renaturés pour lutter contre les Ilots de Chaleur Urbain ?
 - Une des conditions de l'acceptabilité de la ville intense est l'accroissement de la nature en ville. Cet accroissement doit être visible tant sur l'axe du Tramway que dans l'épaisseur.
 - Le projet d'OAP issue de la concertation évoque ce sujet et rappelle les objectifs de l'OAP Climat Air Energie Risques et Santé (CAERS) et en précise l'application pour les projets déclarés d'utilité publique.
 - Le projet d'OAP précise notamment :

« Le projet de Tramway reliant les villes de Neuville-en-Ferrain, Tourcoing, Roubaix, Hem et Wattrelos contribue à l'amélioration de la qualité environnementale globale du territoire, en particulier celle des communes traversées.

Le développement de la nature en ville est un objectif prégnant qui devra être recherché partout et sous toutes ses formes, que ce soit dans les espaces privés ou les espaces publics.

Corridors écologiques

Les projets d'aménagement permettront de rechercher les opportunités de créer des corridors écologiques en lien avec les trames vertes et bleues. Le domaine public pourra utilement servir de support pour tisser ces liens. Une attention particulière sera portée sur les possibles actions en gestion intégrée des eaux pluviales.

Lutte contre les îlots de chaleur urbains

Des secteurs traversés présentent une forte exposition à un potentiel Îlot de Chaleur Urbain (ICU). Dans les lieux concernés, il est recommandé d'associer :

 - la strate arborée avec les arbres de moyen et grand développement (supérieur à huit mètres de haut), pouvant être utilisés comme individus isolés ou en mélange pour former haies et boisements,*
 - la strate arbustive pour former haies et lisières ou composer des massifs mixtes,- la strate herbacée pour composer les prairies et gazons,*

en construisant les palettes végétales du projet avec les essences adaptées au sol et au climat issues de l'annexe documentaire. »
- Un participant a posé la question : « Pourquoi un tram ? Pourquoi pas un trolley bus ? »
 - Cette question relève de la concertation continue extramobile.
- Un autre participant a indiqué : « On ne peut pas vraiment être contre mais on a besoin de concret : comment ça s'inscrit dans le quotidien ? Comment on peut imaginer une ville sans voiture vers Roubaix ou Tourcoing alors que dans le quotidien les trajets se font vers Lille ou Villeneuve d'Ascq ? »
 - Cette question relève de la concertation continue extramobile sur l'opportunité du tracé.
- L'intervention suivant visait à remettre en cause le tracé de TRT rue Jules Guesde à HEM.
 - Cette question relève de la concertation continue extramobile sur l'opportunité du tracé.
- Pour l'Association « Hem pour l'environnement et le Val de Marque » : Les communes de Leers, Lannoy, Lys-Lez-Lannoy, Toufflers, Sailly-lez-Lannoy sont oubliées. Beaucoup vont chercher le métro. On ne prendra pas le tram 20 minutes pour prendre le métro à Eurotéléport afin de retourner sur Lille. Le souhait serait d'utiliser la M700 pour implanter le Tramway.

- Cette question relève de la concertation continue extramobile sur l'opportunité du tracé.
- Toutefois, il a été précisé que le tracé de TRT correspond des besoins réels. La ligne de bus Hem /Villeneuve d'Ascq était peu fréquentée.
- La Ligne G dans le SDIT ira de Hem à Villeneuve d'Ascq.

Faire la ville avec le tramway, c'est imaginer une ville où l'on est plus mobile

- Un participant a posé la question : « Quel temps de transport : Franchomme / Eurotéléport / Lille Flandres ? » et a demandé de comparer les temps trajet avec celui d'une voiture. « Quel bilan des émissions de CO2 avec travaux et gain théorique ? »
 - Cette question relève de la concertation continue extramobile sur l'opportunité du tracé.
 - Cependant, en termes de temps de parcours, il est difficile d'effectuer des comparaisons de ce type. Le besoin en transport s'analyse selon une logique plus globale. L'objet de la ligne de Tramway est de développer une infrastructure de transport structurante. Le territoire Nord-Est se densifie au-dessus de Hem. Il est donc pertinent d'assurer un moyen de transport structurant sur cet axe.
 - Sur les émissions de Gaz à Effet de Serre : l'enquête publique préalable à la DUP avec volet bilan socio-éco présentera ces éléments en cours de finalisation.
- Le représentant de l'Agence Immobilière de la rue Jules Guesde a demandé où se stationner pour des gens qui ont besoin de la voiture tous les jours ?
 - Cette question relève de la concertation continue extramobile sur l'opportunité du tracé, et sur la compensation des espaces de stationnement supprimés pour permettre le passage du tramway. Les études sont en cours.
- Un participant a rappelé le budget de 2 milliards d'euros et quel coût au km ? Quel impact sur l'inflation avec le COVID. Inquiétude de comment on retrouve les financements ?
 - Cette question relève de la concertation continue Extramobile sur l'opportunité du tracé.
 - Il a été rappelé que le budget de 2 milliards d'euros correspond aux 4 projets d'Extramobile (2 lignes de tramways (50 km) et 2 BHNS. Ce budget prend en compte l'ensemble des coûts, études, travaux, etc. liés aux 4 projets et pas uniquement le système de transport. L'ensemble représente environ 70 km de linéaires restructurés en ville pour les 50 prochaines années.
 - Le bilan est d'autant plus positif qu'il impacte aussi l'épaisseur urbaine, et offre des perspectives pour la ville de demain, la lutte et l'adaptation au changement climatique, l'adaptation au vieillissement de la population.
- L'Union commerciale de Hem a demandé si des compensations financières étaient prévues en cas de perte de Chiffres d'Affaires des commerçants.
 - Cette question relève de la responsabilité pour dommages de travaux publics.
 - Une attention particulière sera apportée à l'organisation des travaux publics pour les rendre le moins impactant et pénalisant possible. Une commission d'indemnisation sera mise en place pour centraliser et statuer sur les demandes des commerçants.
- L'intervention d'un participant a porté sur deux exemples donnés. L'enseigne Fournil de Pierre : le fait de devoir parcourir 50 m à pied pour le pain serait une distance trop importante. Cas du magasin LIDL : comment se déplacer avec le sac rempli de courses ? Pour cet intervenant, la

réduction voire la suppression de stationnements rue Jules Guesdes conduira à aboutir à une ville morte.

- Cette question relève de la concertation continue Extramobile sur l'opportunité du tracé.
 - Toutefois, d'expérience, les enseignes commerciales tirent souvent un avantage de la présence de ce type de transports en commun. La réorganisation du stationnement en voirie ne relève pas de la présente concertation.
- Intervention d'un participant sur le tournant de la rue des 3 fermes : « Quel espace entre la maison et le tramway ? Impact sur les maisons ? Perte de valeur des maisons, investissement d'une vie. Il existe un bus qui fait le même trajet et des aménagements ont été faits en conséquence en prenant du foncier dans les jardins. Pourquoi faire un tramway ? »
 - Cette question relève de la concertation continue Extramobile sur l'opportunité du tracé.
 - La rue Jules Guesde est un axe de circulation important présentant des nuisances de circulation très importantes. Les études sont en cours de finalisation. Le projet sera présenté en enquête préalable à l'utilité publique dans le courant du mois de novembre 2025. Le recours à l'expropriation sera très limité sur l'ensemble du trajet.
 - Une participante interpelle : « Quand est-ce qu'on aura des réponses ? Les gens ne savent plus s'ils doivent acheter sur Hem. Existe-t-il une aide financière pour une meilleure isolation (double vitrage) ? »
 - Cette question relève de la concertation continue Extramobile sur l'opportunité du tracé, et la responsabilité pour dommage permanent de travaux publics.

Faire la ville avec le tramway, c'est imaginer un paysage plus qualitatif

- L'intervention d'un participant a mis en avant qu'il s'agit d'un des meilleurs projets en France après une absence d'évolution notable depuis 30 ans. 15 % de trajets sont réalisés vers Villeneuve d'Ascq et 40 % vers Roubaix. A Hem, très peu prennent le bus sauf dans le quartier Schweitzer.
 - Cette intervention, qui n'appelle au demeurant pas de réponse, relève de la concertation continue Extramobile sur l'opportunité du tracé.
- Un participant est intervenu pour donner son avis sur l'itinéraire vu comme discutable. Pourquoi aller jusqu'à Franchomme et ne pas arrêter à la Blanchisserie ? Ce ne serait pas raisonnable vu tous les problèmes posés rue Jules Guesde.
 - Cette intervention relève de la concertation continue Extramobile sur l'opportunité du tracé.
- Autre intervention : En cas d'incident technique, toute la ligne est-elle impactée ?
 - Cette intervention relève de la concertation continue Extramobile sur l'opportunité du tracé, et de l'organisation et l'exploitation du service de Tramway.
 - Toutefois, une panne éventuelle sur la ligne perturbera nécessairement la qualité du service de manière temporaire. Les services d'exploitation de la ligne devront nécessairement mettre en place les mesures adéquates et prédéterminées pour assurer le service de transport malgré les difficultés techniques passagères, et résoudre le problème.

- Autre intervention : Un projet sans place de stationnement ou piste cyclable. Quid des livraisons ? Le réseau de tramway s'arrête ? "On n'a jamais vu un Boeing atterrir sur une autoroute". Quid du ramassage des ordures ? Quid des accidents avec les pompiers ? Quid si le SAMU bloque les voies de tram, il se passe quoi ?
 - Cette intervention relève de la concertation continue Extramobile sur l'opportunité du tracé, et de l'organisation et l'exploitation du service de Tramway

- Autre intervention : Le tracé peut-il encore être changé ?
 - Cette intervention relève de la concertation continue Extramobile sur l'opportunité du tracé.
 - L'enquête préalable à l'utilité publique du projet sera organisée dans le courant du mois de novembre 2025.

- Autre intervention : Les impôts augmenteront ils pour les habitants ?
 - La question relève de la concertation relative au projet de ligne TRT.
 - La révision partielle du PLU3 n'aura pas pour effet d'augmenter les impôts.

- Autre intervention : On ne parle pas de ce qui va se passer au niveau sonore.
 - Cette intervention relative au niveau sonore lié au fonctionnement du tramway n'est pas en lien direct avec la concertation préalable à la révision partielle du PLU3. Elle concerne l'exploitation du Tramway.
 - Intervention de M. VERCAMER : Si le terminus du Tramway avait été fixé à l'arrêt Blanchisserie, il aurait fallu faire passer des bus dans la rue Jules Guesde pour « relayer » le tramway. La pollution et le bruit dans la rue Jules Guesdes en résultant en seraient accrus.
72% des usagers des transports en commun font moins de 3 km. Le Tramway serait donc utilisé par les Hémois, de Hem à Hem, pour relier les différents équipements publics de la ville (piscine, ferme, Zéphyr, Franchomme, France travail, etc). Le projet de SERM (Service Express Régional Métropolitain, ndlr : RER Métropolitain) pourrait être basé en gare de Tourcoing. Il pourrait être intéressant de rallier la gare de Tourcoing pour atteindre le SERM.
M.VERCAMER annonce pour les Hémois : "Pour se rendre compte du bruit, on va aller à Valenciennes voir comment le tramway est passé". La ligne passe là où il y a des gens car c'est tout l'objectif. Il y aura des ateliers et des consultations. Le tramway est un projet d'avenir. Le souhait est de parvenir à un consensus pour trouver des solutions.

- Intervention d'un participant : Enquêtes ménages déplacements : ont-elles été faites pour venir justifier le tracé ?
 - Cette intervention relative au niveau sonore lié au fonctionnement du tramway n'est pas en lien direct avec la concertation préalable à la révision partielle du PLU3.
 - Ces études existent. Elles ont permis de préparer le dossier d'enquête préalable à l'utilité publique du projet prévue en novembre 2025.

- Intervention d'un participant : Le tramway est un investissement lourd comparé à un bus : est-il intéressant ? Des aménagements ont déjà été faits pour le BHNS. Y a-t-il un réel intérêt ? La priorité ne serait pas la M700 ?
 - Cette intervention concerne le tracé du Tramway et son opportunité. Elle n'est pas en lien direct avec la concertation préalable à la révision partielle du PLU3.
 - Le barreau entre Jules Guesde et St Maclou a divisé par 2 la circulation automobile.

- La M700 est un projet important. L'Enquête publique sera organisée en juin pour le doublement entre Kiabi et Villeneuve d'Ascq, ce qui devrait améliorer la circulation.
- Intervention d'un autre participant : Cet intervenant indique être d'accord avec philosophie du tramway. Mais il souhaitait savoir s'il existe des enquêtes sur les destinations des usagers hémois. Beaucoup parlent de la desserte vers Villeneuve d'Ascq et Lille. Avoir un transport le long de la M700 pour desservir les communes limitrophes, ce serait bien. Il est difficile de se garer pour aller prendre le métro.
 - Cette intervention concerne le tracé du Tramway et son opportunité. Elle n'est pas en lien direct avec la concertation préalable à la révision partielle du PLU3.
 - L'enquête publique de novembre 2025 sur la DUP permettra de répondre à ces questions.
- Intervention d'un participant : Comment ce qu'on a fait aujourd'hui (ndlr : les échanges questions/réponses) et ce qu'on a fait en décembre va être pris en compte pour la suite ? Il n'y a pas de lien entre les différentes réunions. Atelier Extramobile en décembre : tout le monde ne connaît pas les scénarii envisagés. L'intervenant souhaite d'avoir le compte rendu des commentaires et les réponses.
 - Les réunions et ateliers évoqués par ce participant concernent la concertation continue en cours pour le projet Extramobile.
 - Les réunions de restitution devraient se tenir au printemps. L'enquête publique aura lieu en novembre 2025
 - En parallèle, la MEL révisé partiellement le PLU3 pour tenir compte de l'installation de ce projet structurant dans son document d'urbanisme, en tirer les conséquences, et accompagner ce projet sur le plan urbanistique notamment. Cette révision porte sur un périmètre plus vaste que le seul tracé du tramway.
 - Le Bureau INterland et la MEL ont présenté la restitution des premières réflexions qui doivent conduire à l'élaboration d'une OAP (Orientations d'Aménagements et de Programmes) fixant des objectifs et des orientations d'aménagement dans le périmètre.
- Le dernier intervenant : Les 3 thèmes exposés sont très nébuleux pour cette personne. Elle craint de créer un tram peu utilisé qui irait à l'encontre de ce que les habitants souhaitent.
 - Cette intervention concerne le tracé du Tramway et son opportunité. Elle n'est pas en lien direct avec la concertation préalable à la révision partielle du PLU3.

REGISTRE NUMERIQUE

by Publilégal

REGISTRE NUMERIQUE DE CONCERTATION

Concertation PLU 3.1 TRT

Contributions du 03/12/2024 au 28/02/2025

Rapport généré le 21/02/2025 à 08:48:38

Nombre d'avis déposés : 10

@1 - Baptiste - Halluin

Date de dépôt : Le 06/12/2024 à 09:17:50

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Halluin

Contribution :

Une fois de plus Halluin est la grande oublié de la métropole, pourtant énormément de valeur ajoutée à la présence du tram sur la commune : connexion avec la ville frontalière de Menin, désengorgement de l'A22, friche SNCF permettant l'implantation du tramway a moindre coût...C'est désolant

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Etat : à traiter

Orientation : -

Type :

Question au maître d'ouvrage : -

Réponse du maître d'ouvrage : -

Envoi CE : Non

@2 - Lefebvre Karine - Faches-Thumesnil

Date de dépôt : Le 06/12/2024 à 09:36:38

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Espoir

Contribution :

Bonjour, nous espérons que le tramway passera par Faches Thumesnil. Très bien tous ces futurs projets. Merci beaucoup

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Etat : à traiter

Orientation : -

Type :

Question au maître d'ouvrage : -

Réponse du maître d'ouvrage : -

Envoi CE : Non

@3 - Droulez Jean Marc - Hem

Date de dépôt : Le 06/12/2024 à 10:15:47

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : tram sur hem

Contribution :

J'habite hem sur place de la République soit la rue du Dr couronne et ts les matins entre 8h30 et 9h30 des dizaines,(centaine?) de voiture rejoignent le rond point Kiabi pour se diriger vers Villeneuve d'Ascq et lille.Au rond point des centaines de voiture arrivent de watrelos, lys lez lannoy, toufflers, Leers se dirigent vers Villeneuve et lille.Et nous aurons un tram vers Roubaix et watrelos. Chercher l'erreur ? Perso je continuerais en principe à prendre ma voiture pour aller sur 4 cantons ou les prés prendre le métro. Incompréhension.MerciJean Marc Droulez

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Etat : à traiter

Orientation : -

Type :

Question au maître d'ouvrage : -

Réponse du maître d'ouvrage : -

Envoi CE : Non

@4 - Moulin Grégory - Wattrelos

Date de dépôt : Le 06/12/2024 à 10:59:15

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Fin du tracé- tramway Wattrelos

Contribution :

Pour Wattrelos, le tracé du tramway est partiellement défini par le boulevard Mendès France, pourtant peu urbanisé. Et j'ai entendu les difficultés d'ingénierie du tracé par la rue Carnot, pourtant très urbanisée. Dommage car la rue Carnot est quasi la "colonne vertébrale" de la ville. Cependant, pour la fin du tracé, il semble qu'il reste une incertitude soit vers l'intérieur quartier Baulieu avec une boucle soit jusqu'au quartier Hippodrome (nécessitant 3 ou 4 arrêts en plus et donc du financement...). Mon avis : compte tenu que la ville Wattrelos a été "l'enfant pauvre" du tracé du métro (ligne2) dans les années 2000, il serait judicieux que le tramway aille jusqu'au quartier Hippodrome et fin du parc du Lion, près du conservatoire (ancienne gare), bassant ainsi de nombreux futurs usagers de la classe moyenne/aisée, favorisant ainsi la mixité sociale et desservant de fait le centre ville (hôtel de ville à 300m). Il serait vraiment dommage que la ville rate encore le coche d'un transport en commun lourd digne de ce nom. Un wattrelosien.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Etat : à traiter

Orientation : -

Type :

Question au maître d'ouvrage : -

Réponse du maître d'ouvrage : -

Envoi CE : Non

@5 - Dominique - Tourcoing

Date de dépôt : Le 06/12/2024 à 18:50:36

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : passage du tramway dans la rue de Roubaix à Tourcoing

Contribution :

Parrallèlement à la rue de Roubaix, à 200m, nous avons la ligne de métro qui rejoint Eurotéléport. Aujourd'hui, il y a 5 arrêts de bus, de Sébastopol à l'Union. Vous les remplacez par 2 arrêts de tram. Il y a juste la place pour le tram, la piste cyclable et les trottoirs. Que faites-vous des riverains et de leurs voitures, sachant qu'il n'y a déjà pas de places pour se garer, même dans les rues adjacentes. Il aurait été plus judicieux de faire passer le tram par le boulevard des Couteaux qui est beaucoup plus large (2 fois 2 voies), beaucoup plus peuplé, et mal desservi

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Etat : à traiter

Orientation : -

Type :

Question au maître d'ouvrage : -

Réponse du maître d'ouvrage : -

Envoi CE : Non

@6 - Benoit - Lille

Date de dépôt : Le 07/12/2024 à 13:32:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Pour dépenser moins et créer plus de rotations : pourquoi pas des trolleybus ???

Contribution :

Un tramway c'est très bien mais le coût est assez prohibitif, l'option des trolleybus a le mérite d'être plus rapide à installer, moins coûteuse et offre les mêmes avantages... Avec l'argent récupéré on peut étendre le réseau et mieux le cadencer... quelques villes ont opté pour ce mode de transport, dont Limoge, Lyon ou de nombreuses villes d'Europe. Il faut ouvrir le débat sur ce choix surtout dans l'intra-urbain aux rues étroites. Merci Benoit K.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Etat : à traiter

Orientation : -

Type :

Question au maître d'ouvrage : -

Réponse du maître d'ouvrage : -

Envoi CE : Non

@7 - Jean - Hem

Date de dépôt : Le 09/12/2024 à 11:13:23

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Enfin un tram !

Contribution :

Félicitations pour avoir décidé de créer un tram qui traverse la ville de Hem vers Roubaix. Combien de scolaires, d'habitants et malades traversent la ville (particulièrement la rue Jules Guesde) pour se rendre à la Piscine des 3 villes, au Lycée à Roubaix, à l'hôpital de Roubaix ou à la gare de Tourcoing pour prendre un train Ouigo ? Combien de véhicules passent tous les jours dans la ville et polluent l'air ambiant ? Enfin, nous aurons un moyen de transport pour se déplacer à travers toute la ville de Hem...Je n'ai pas pu assister aux ateliers à Hem, mais ce nouveau moyen de transports est attendu et important pour tous les hémois (sauf les bobos d'après les autres contributions). Néanmoins, il faudra compenser le stationnement supprimé, car je n'ai personnellement pas de garages et j'aurai besoin de garer mon véhicule à proximité de chez moi.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Etat : à traiter

Orientation : -

Type :

Question au maître d'ouvrage : -

Réponse du maître d'ouvrage : -

Envoi CE : Non

@8 - MOURETTE Laurence - Roubaix

Date de dépôt : Le 13/01/2025 à 11:37:08

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Liaison du tramway avec la gare de Roubaix et le métro de Villeneuve d'Ascq

Contribution :

Bonjour, Je trouve que le futur tramway fait un peu fantôme, il n'y a pas de liaisons concrètes avec la gare de Roubaix (Roubaix-Lille Flandres en 15 mn, le plus court en temps par rapport au métro et tramway) De plus, il n'y a pas de liaison avec le métro qui passe à Villeneuve d'Ascq et qui permet d'aller rapidement vers l'aéroport de Lille Lesquin. Il faut toujours demander à quelqu'un pour une conduite en voiture plus rapide quand on habite avenue Motte à Roubaix.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Etat : à traiter

Orientation : -

Type :

Question au maître d'ouvrage : -

Réponse du maître d'ouvrage : -

Envoi CE : Non

@9 - Agbessi Enzo - Lille

Date de dépôt : Le 16/01/2025 à 21:20:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Préférence pour une Liane qui passe régulièrement

Contribution :

Pourquoi faire circuler un tramway qui va fragmenter la ville de Hem ? Pourquoi ne pas plutôt faire circuler une ligne de bus à haut niveau de service de type Liane avec des passages toutes les 7 minutes en heures de pointe entre Villeneuve d'Ascq et Roubaix en passant par Hem ? Un tramway c'est cher, ça fait du bruit pendant les travaux, ça réduit la quantité de places de parking, cela ne sera pas rentable quand on voit la population locale même si c'est à côté de Roubaix et Villeneuve d'Ascq. Un tramway, c'est bruyant et encombrant, je pense sincèrement qu'une vraie Liane est une meilleure solution, le tramway, il faut le mettre ailleurs, par exemple, la voie ferrée abandonnée entre Comines et La Madeleine pour revitaliser ces zones délaissées. Ou bien, pourquoi pas mettre réellement un tramway qui relie la gare de Lille à l'aéroport de Lesquin, toutes les grandes villes le font sauf la nôtre, c'est tellement dommage !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Etat : à traiter

Orientation : -

Type :

Question au maître d'ouvrage : -

Réponse du maître d'ouvrage : -

Envoi CE : Non

@10 - Delrot Fabien - Lys-lez-Lannoy

Date de dépôt : Le 17/01/2025 à 19:04:27

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Diminuer drastiquement le bruit des transports collectifs

Contribution :

Aujourd'hui, le bruit généré par les transports urbains collectifs sont au delà des normes réglementaires afin de préserver la santé publique. Les bus, et plus précisément les lianes produisent plus de 75 db. Il est nécessaire de prendre en compte le bruit pour les mois à venir. Déjà implanté à Nice, par exemple, les transports en bus en communs sont électriques. Moins de bruit, plus de confort, incitation à utiliser ce mode de transport inovant, en rapport avec notre dérèglement climatique. Le bruit occasionne des maladies cardiovasculaires. Supprimer les lianes le matin de 5h30 à 7h00. Le volume fe voyageur ne correspond pas à ce choix de véhicules articulés à ces heures. En plus leur moteur petaradants sont insupportables. J'espère etre lu et pris en compte Merci de votre lecture Fabien Delrot

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Etat : à traiter

Orientation : -

Type :

Question au maître d'ouvrage : -

Réponse du maître d'ouvrage : -

Envoi CE : Non

