

3 juin 2025

Compte-rendu de la réunion publique pré enquête publique à Wattrelos

Compte-rendu de la réunion publique du 3 juin 2025

Salle Jean Jaurès/Salle des Fêtes, Wattrelos (18h-20h)

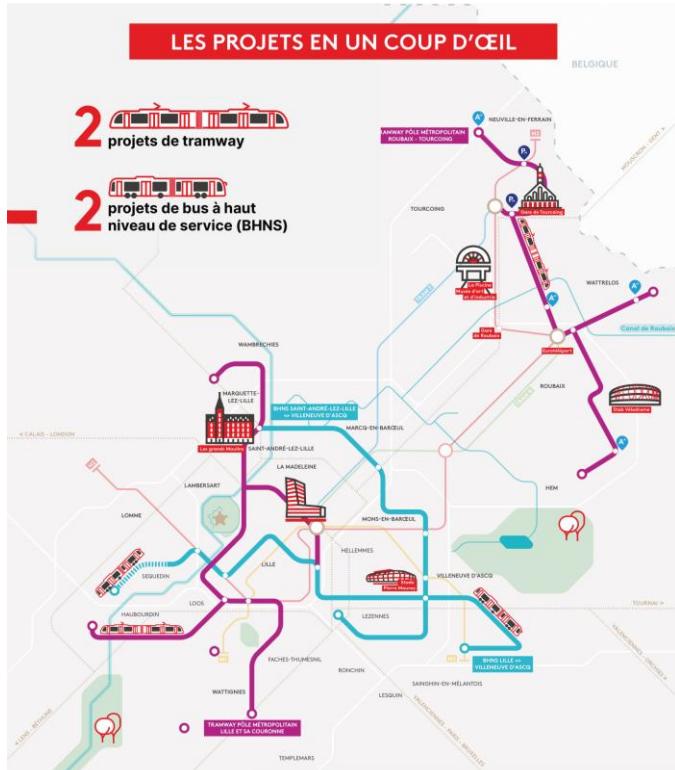
65 participants

Cette phase de réunion publique s'inscrit dans la démarche de concertation continue menée par la Métropole Européenne de Lille sur le futur tramway du pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing. Elle fait suite aux différentes actions menées par la MEL depuis 2022, et plus particulièrement aux temps d'ateliers participatifs qui se sont tenus entre la fin 2024 et ce début d'année. Ces ateliers invitaient les participants à s'exprimer sur les hypothèses d'insertion du tramway, secteur par secteur, dont celui de Wattrelos le 28 janvier 2025. La réunion publique de ce 3 juin à Wattrelos, était l'occasion de présenter les scénarios d'insertion retenus et d'informer le public des prochaines étapes du projet, en particulier l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique prévue à la fin de l'année.

Afin de favoriser l'accessibilité de l'information aux personnes malentendantes, l'ensemble de la réunion, présentation et temps d'échange, a été traduite en directe par des interprètes en langue des signes française.

Un mot d'accueil a été réalisé par Henri Gadaut, adjoint au Maire, qui a salué la présence de nombreux Wattrelosiens dans la salle et de Monsieur Leprêtre, Vice-Président en charge des transports et des mobilités de la MEL. Christophe Bacholle, garant de la concertation pour la CNDP, s'est ensuite présenté. Il a expliqué son rôle dans la démarche, consistant à observer la sincérité du processus entrepris par le maître d'ouvrage, et donc s'assurer que chacun puisse s'exprimer et être écouté, sans apporter d'avis sur le fond du projet discuté. Un mot d'accueil a également été réalisé par Sébastien Leprêtre, Vice-Président en charge des Mobilités et des transports publics de la Métropole Européenne de Lille, qui a ensuite présenté le projet Extramobile.

Présentation du projet Extramobile



Sébastien Leprêtre est revenu dans un premier temps sur l'historique du projet Extramobile, issu du Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT), voté en conseil métropolitain en 2019. Ce dernier a acté le lancement de quatre projets structurants pour les transports métropolitains : 2 projets de tramway (pour les pôles métropolitains de Roubaix-Tourcoing, et de Lille et sa couronne), et 2 lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Le Service express régional métropolitain des Hauts-de-France (SERM), porté par la région et visant à améliorer les fréquences des trains régionaux, a également été mentionné.

Ces 4 projets de lignes ont fait l'objet d'une concertation préalable en 2022, ce temps fort d'échange et de débat a permis d'arrêter les tracés des 4 projets par délibération en juin et décembre 2022. Ces tracés confirment le saut historique que

ces projets représentent pour la métropole, qui prévoit ainsi de doubler le nombre de kilomètres de tracé de son réseau structurant. Extramobile est un projet qui vise à bénéficier à environ 490 000 habitants et desservir 340 000 emplois.

Sébastien Leprêtre a rappelé qu'au-delà d'une réponse aux enjeux de mobilité et de transports déterminants pour le territoire métropolitain, le projet Extramobile porte également des ambitions sociales, pour rendre le territoire accessible à tous, dont les quartiers prioritaires, des ambitions d'exemplarité environnementale, notamment sur ses objectifs d'éco-conception, des ambitions urbaines, avec un réaménagement de façade à façade et de requalification des espaces publics dans le respect du patrimoine riche du territoire.

Le tramway du pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing

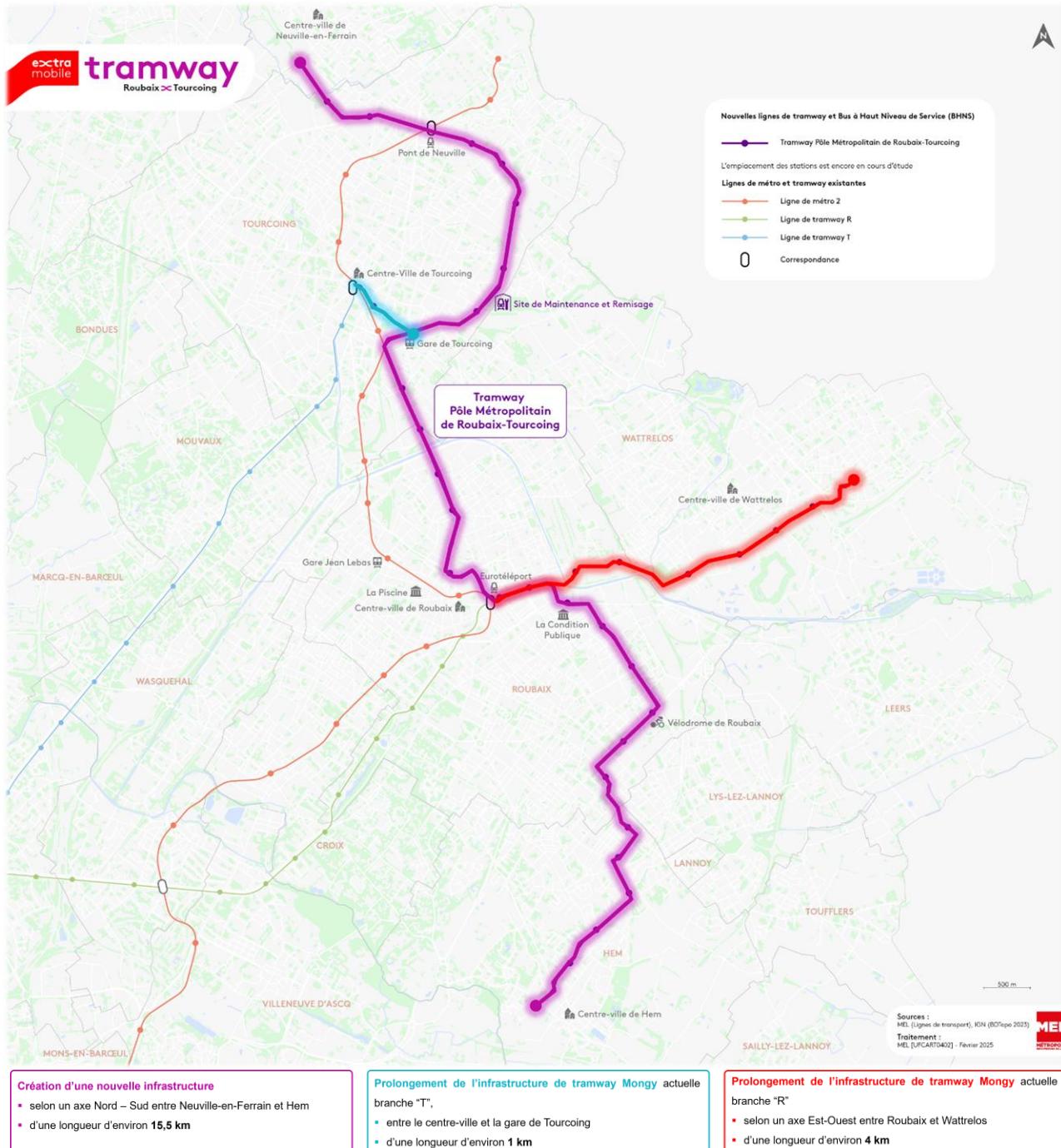


Le projet de tramway du pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing comprend une ligne nouvelle, reliant Neuville-en-Ferrain au Nord à Hem au sud, en passant par Tourcoing et Roubaix. Il comprend également deux prolongements du tramway historique existant, entre le centre-ville de Tourcoing et la gare, et entre Eurotéléport et le quartier Beaulieu, à Wattrelos. Le projet comprend 20,5 km d'infrastructures, électrifiées par un système de lignes aériennes de contact. Le réseau comprendra 38 stations, avec un objectif de passage de tramway toutes les 6 à 7 à minutes en heure de pointe. Le tracé comprend des connexions stratégiques avec la ligne 2 du métro et les lignes de tramway historiques : au pont de Neuville, dans le centre-ville de Tourcoing et à Eurotéléport avec le métro, à Tourcoing Centre, Tourcoing Gare et Eurotéléport avec le tramway. C'est ce qui définit le « haut niveau de service » recherché par la métropole : un service de transports en commun efficace, régulier, qui offre des connexions répondant à des besoins, et constituant ainsi une alternative à la voiture.

Au-delà de ce tracé, le projet comprend également un nouveau matériel roulant, ainsi qu'un site de maintenance et de remisage, projeté à proximité de la gare de Tourcoing, un poste de commandement et de contrôle et des locaux techniques, dont les positions vont se préciser avec l'avancée des études. Le projet comprend également l'opportunité de repenser l'espace public le long du tracé du tramway. L'aménagement lié ne se limitera pas à la voie mais se réalisera de façade à façade, offrant ainsi de multiples possibilités : élargir les trottoirs, réaliser des plantations, créer une voie cyclable... dans un objectif de promotion des modes de déplacements actifs (marche, vélo, trottinette...) et de végétalisation des rues pour réduire les îlots de chaleur urbains et l'imperméabilisation des sols.

Il est rappelé que l'objectif de ce projet n'est pas de s'opposer à la voiture individuelle, mais d'offrir la possibilité de réaliser de nouveaux trajets en privilégiant les transports en commun, et ainsi rééquilibrer la représentation des différents modes de déplacements à l'échelle de la métropole. La MEL ambitionne que la part de déplacements réalisée en transports en commun sur le territoire s'établisse à 20% en 2035, contre 10% actuellement.

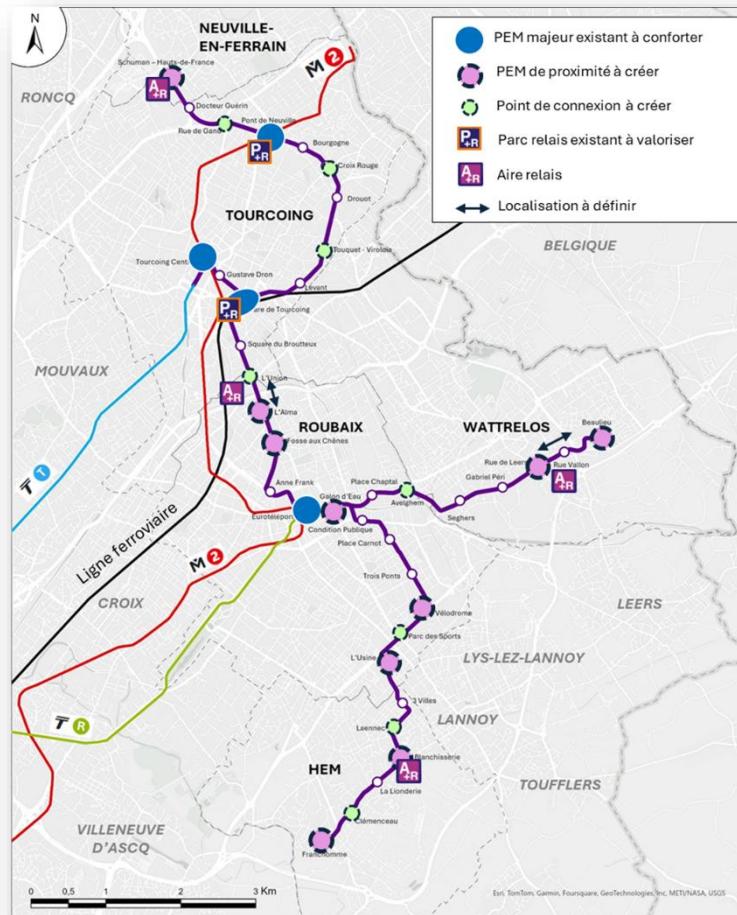
Carte du projet de tramway du pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing



Une desserte aux enjeux multiples

Le projet de tramway du pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing répond aux besoins de mobilité liés à 110 000 habitants (dont 15 000 Wattrelosiens), 40 000 emplois (2 600), et 30 000 scolaires (3 800).

98 000 déplacements sont réalisés quotidiennement en lien avec la zone Est de Wattrelos (qui correspond à la moitié Sud de la commune), parmi lesquels près de 40% s'effectuent au sein de la zone, 13% sont en lien avec Roubaix et 19% avec les autres villes qui seront desservies par le futur tramway. En complément, et pour favoriser l'intermodalité, des pôles d'échanges multimodaux sont prévus, comprenant des aménagements facilitant les interactions entre le vélo, les voitures, et le tramway. Certains de ces pôles existent aujourd'hui et sont à valoriser, d'autres seront créés. Des parkings relais, pouvant être utilisés à condition d'utiliser les transports en commun par la suite, et des aires relais, ouvertes, seront également à valoriser ou à créer.



Les prochaines étapes des études

Aujourd'hui, le projet est au stade des études préliminaires. Ces dernières, une fois finalisées, permettront de confirmer le partage de l'espace public projeté entre les différents usages, la position précise des stations imaginées, préciser le coût et le planning du projet, et les besoins fonciers qu'il comprend. Ces études seront affinées en 2026 et en 2027, avant de livrer leurs conclusions en 2028, ouvrant ainsi les marchés de travaux liés au projet. Les sujets des études mentionnées sont détaillés dans la présentation de la réunion, que vous pouvez retrouver en ligne sur la plateforme de la participation de la MEL.

Premier temps d'échanges

Après la projection d'un film présentatif du tracé du tramway projeté (à retrouver [ici](#)), un premier temps de question a été ouvert pour les participants.

« Pourquoi choisir un tramway et non pas un BHNS ? Cela pose des questions d'insertion dans des rues où les personnes craignent des nuisances. »

La MEL indique que la grande différence entre un tramway et un BHNS c'est la capacité d'emport. Le souhait est d'emmener davantage d'usagers que ce que l'on a actuellement en matière de recours aux transports en commun. Concernant les nuisances, il ne faut pas prendre en référence le tramway historique, qui n'est pas représentatif des systèmes plus modernes observés ailleurs en France et dont on tire de nombreuses expériences positives.

« La communication de la MEL était imparfaite, beaucoup d'habitants n'ont pas été informés dans leur boîte aux lettres de la réunion, pourquoi ne pas avoir fait un porte-à-porte comme cela a été fait pour les points d'apport volontaire ? Par ailleurs, quelles sont les expropriations envisagées et quand les habitants concernés en seront informés ? Le tracé retenu interroge également, avec un contournement du centre-ville qui ne desservira personne, sans mettre en avant la qualité architecturale de Wattrelos. J'ai finalement un doute sur vos chiffres avancés en matière de déplacements, dont la méthodologie de collecte mériterait d'être présentée. »

Sur le patrimoine

La MEL avance que le volet patrimonial a effectivement son importance, et cela se ressent aussi dans les destinations. Cela se verra à Wattrelos mais aussi à Roubaix, Tourcoing...

Sur les données

L'ensemble des éléments détaillés seront accessibles dans le dossier relatif à l'enquête publique qui se lancera vers la fin de l'année 2025. Il sera public et donc entièrement consultable.

Sur les expropriations

Le processus poursuivi est celui d'acquisitions à l'amiable auprès des propriétaires concernés. L'expropriation n'intervient potentiellement qu'en dernier recours et ne constitue pas la solution privilégiée par la métropole.

Plusieurs participants ont mis en avant les pannes récentes connues par le métro et notamment la ligne 1.

La MEL indique que les usagers ont effectivement connu des pannes récemment sur le réseau de métro, sur la ligne 1 notamment. La métropole a engagé des pénalités auprès de son délégataire, qui doivent être reversées aux usagers. Il est également précisé que les nouvelles rames de 52m seront en service au printemps 2026.

« Est-ce qu'il va y avoir, avec l'arrivée du tramway, des changements sur le réseau de bus ? »

La MEL le confirme, bien qu'il soit encore tôt dans le développement du projet pour l'évoquer précisément. Il faut créer, avec ce tramway, de nouveaux points de connexions, et ne pas doubler un service qui sera réalisé plus efficacement en tramway. Ces éléments vont se préciser dans les années à venir.

Plusieurs participants ont indiqué que le tracé retenu à Wattrelos n'était pas opportun, car éloigné du centre-ville et ses activités.

« Dans l'histoire de la métropole lilloise, il y a eu plusieurs « ratés » historiques en matière de transports dans le secteur : le premier est le passage du métro, manqué, et le second est l'édification d'une départementale qui coupe la ville en deux. Ce tracé de tramway projeté constitue une troisième erreur

historique, en ignorant le centre de la ville, commercial et habité, au profit d'une voie sous densifiée. On loupe ainsi une opportunité d'améliorer le cœur de la ville. Alors pourquoi choisir ce tracé ? »

La MEL précise qu'au-delà du tracé retenu, le projet prend en compte les 500 mètres autour de chaque station projetée, avec ses habitants et ses activités. Le périmètre analysé ne se limite pas aux abords du boulevard Mendès-France.

Sur le temps d'études mené ces dernières années, on a distingué des enjeux particuliers à Wattrelos, comme améliorer la connexion du quartier Beaulieu et les temps de parcours en transports en commun pour les habitants vers Roubaix. Le développement de la ville est aussi un enjeu. Le secteur proche du tracé présente des opportunités d'aménagement, qui font qu'on ne peut pas se limiter à notre vision d'aujourd'hui sur ce dernier.

La MEL ajoute que le centre-ville restera desservi en matière de transports en commun, avec l'offre bus notamment.

Concernant l'axe Carnot, régulièrement cité pour accueillir le tramway, ce n'est pas qu'une question de largeur qui justifie que la voie n'ait pas été retenue dans le tracé final. C'est une conclusion des études et d'analyses multicritères qui prennent en compte la desserte de secteurs spécifiques, le partage des usages projetés et d'autres critères techniques ou économiques. Il s'agit ici de privilégier un tramway qui circule de manière efficace, fidèle au haut-niveau de service ambitionné par la métropole.

L'insertion du tramway à Wattrelos

La MEL a ensuite présenté les aménagements retenus pour chaque secteur du réseau à Wattrelos, en revenant sur les éléments ressortis des ateliers menés en 2024.

Rue d'Avelghem

Rue d'Avelghem

Plateforme tramway en site propre latéral / Piste cyclable bidirectionnelle



→ conserver l'existant →

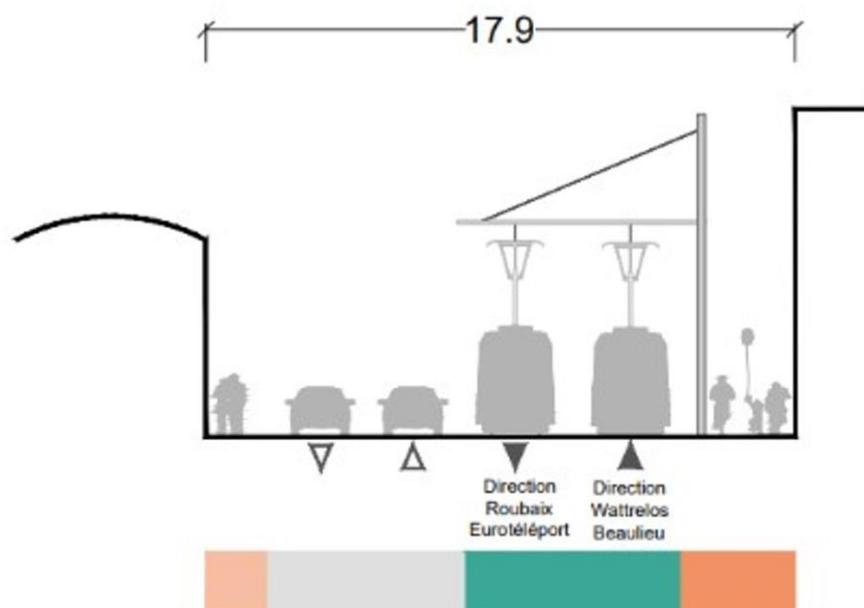
Boulevard Pierre Mendès-France

Un atelier a été mené sur ce secteur avec les habitants. Ce dernier a mis en évidence une volonté de limiter les nuisances connues au sein du boulevard, qu'elles proviennent de la circulation automobile ou, à l'avenir,

du tramway. Une volonté de végétaliser davantage le secteur a été avancée, tout comme des points de vigilance sur la sécurité des usagers et le maintien du stationnement présent dans le secteur. Il a également été souhaité de conserver une distance raisonnable entre les voies de tramway et les habitations. La place des cycles était également au cœur des réflexions avec une volonté de créer des stationnements sécurisés pour les cyclistes à proximité.

Boulevard Pierre Mendès France – au droit de l'usine

Plateforme tramway en site propre latéral Sud / Voie mixte partagée par les piétons et les cycles côté Sud

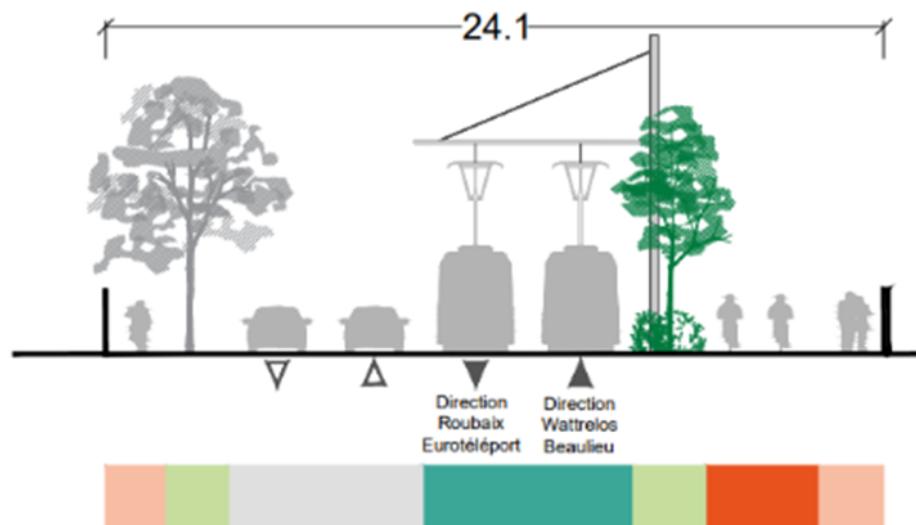


Boulevard Pierre Mendès France – principe d'insertion en latéral sud



Boulevard Pierre Mendès France – au droit du magasin Zeeman

Plateforme tramway en site propre latéral Sud / Voie mixte partagée par les piétons et les cycles côté Sud

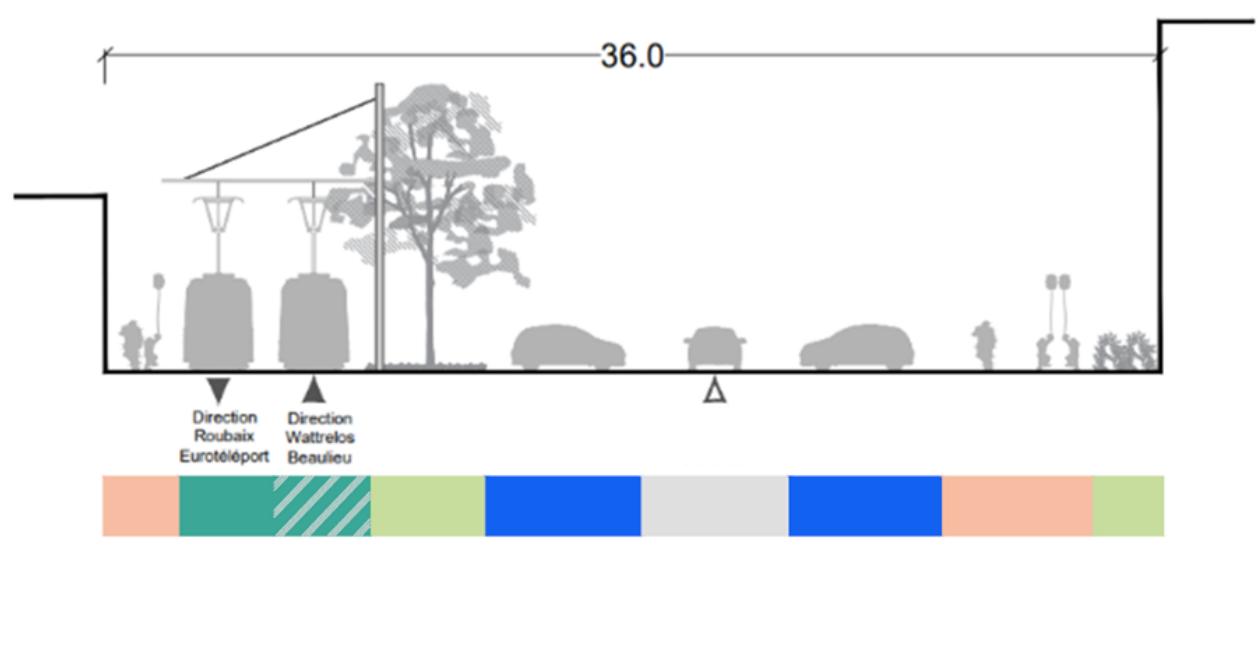


Avenue Pierre de Coubertin

Avenue Pierre de Coubertin, l'atelier mené a permis aux participants de mettre en avant une volonté de préserver au maximum le stationnement existant tout en privilégiant un passage du tramway à bonne distance des façades d'habitations. La place des cycles a également été évoquée, alors que l'avenue ne dispose pas de piste cyclable.

Avenue Pierre de Coubertin

Plateforme tramway côté Ouest, en site banalisé dans le sens montant.



Terminus Beaulieu

L'atelier mené concernant le terminus a montré une volonté des participants de faire du lieu un espace favorable à l'intermodalité. En ce sens, une zone de rabattement permettant de stationner avant d'utiliser les transports en commun a été imaginée par le groupe de travail. Les participants ont également émis un point de vigilance sur le maintien des usages ludiques et récréatifs pour les plus jeunes dans le secteur, en maintenant l'espace de jeux existant.

Terminus Beaulieu

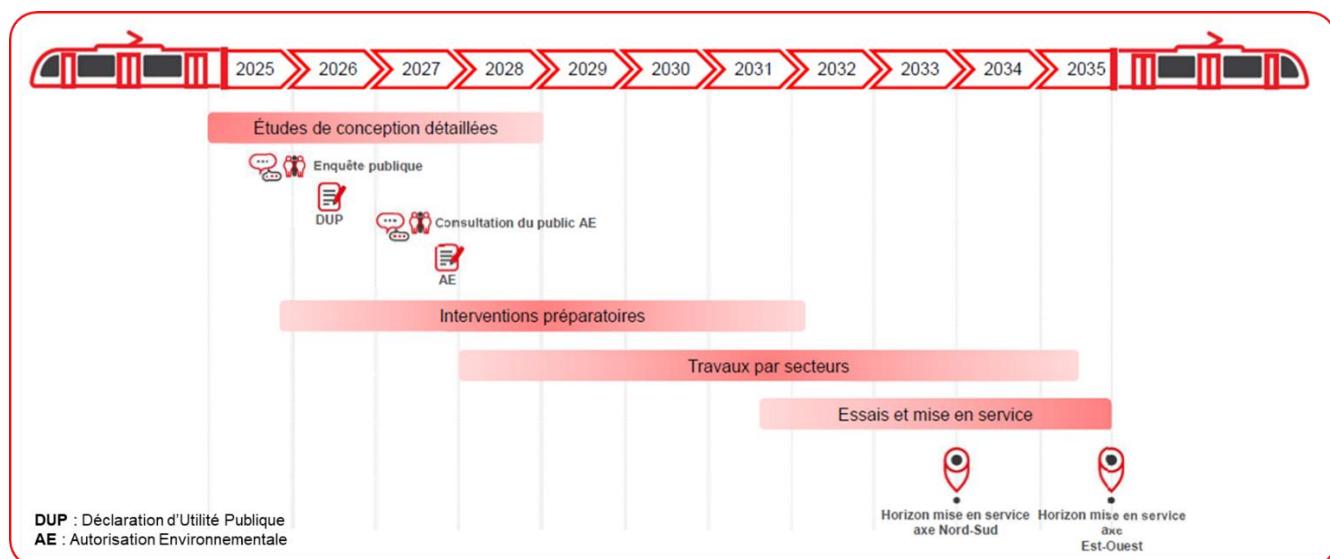
Plan de principe d'insertion du projet



Les prochaines étapes du projet

Comme présenté précédemment, les études liées au projet se poursuivront jusqu'en 2028. Elles seront parfois réalisées dans le même temps qu'un premier cycle d'interventions préparatoires liées aux déplacements de réseaux, qui ne peuvent pas être maintenus sous la plateforme du tramway. Suivront ensuite les travaux par secteurs à partir de 2028.

Le prochain jalon du projet est l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Elle vise à déclarer le projet d'intérêt général le projet d'infrastructure et permettre les premières acquisitions nécessaires à la réalisation du projet. En parallèle, les études de conception détaillée se poursuivent pour définir dans le détail l'insertion du tramway. Ces études permettront également de mesurer l'ensemble des impacts du projet sur l'environnement afin d'obtenir l'autorisation environnementale (AE) du projet et ainsi le début des travaux. En amont seuls les travaux d'intervention préparatoire, comme le déplacement de réseaux, pourront s'engager. Le rendez-vous est ainsi donné à la fin de l'année pour l'enquête publique, qui permettra à tous de s'informer et donner son avis sur le projet.



Second temps d'échanges

Un second temps de question a été ouvert pour les participants. Ce temps s'est concentré autour de questions mais aussi de contributions des participants et participantes :

« J'habite dans le secteur Saint-Gérard, Mont-à-Leux. Je prends connaissance du tracé après avoir reçu un prospectus dans ma boîte aux lettres. Pourquoi ne pas faire un vote par quartier pour faire un choix représentatif de la volonté des Wattrelosiens ? Par ailleurs, vous évoquez des adaptations possibles du réseau bus avec l'arrivée du tramway. Qu'en sera-t-il dans ma rue, où trois arrêts de bus sont séparés d'à peine une cinquantaine de mètres, et où cette circulation cause des nuisances et des fissures dans les maisons ? Qu'en sera-t-il avec l'arrivée du tramway ? Doit-on s'attendre à des nuisances similaires ? »

La MEL précise qu'une concertation préalable a eu lieu et s'est déroulée sur plusieurs semaines. Cette dernière a été validée par la CNDP. Le tracé a donc été discuté, débattu, selon une succession d'étapes, qui ont permis de le valider en conseil métropolitain en 2022.

Le tramway, lui, sera un mode de transport moderne, qui ne présentera pas les mêmes nuisances que le tramway historique en termes de bruit. Les vibrations qu'il exerce seront, quant à elles, nettement réduites à proximité des façades des habitations par un système d'atténuation de dalle flottante, qui isole la voie tramway des façades en l'englobant (dessous et sur les côtés) dans un matériau souple.

La MEL considère effectivement que ces vibrations existent dans le cas de circulations de bus à proximité des habitations. Le positionnement des arrêts dans ce cas précis ne peut être commenté sans analyse de la situation en détails dans ce secteur, mais le maillage du réseau bus revisité ambitionnera une cohérence visant à ce que les bus et les tramways se complètent au mieux et offrent des connexions pratiques et cohérentes pour les usagers.

Une habitante revient de nouveau sur le tracé qui emprunte le boulevard Pierre Mendès-France, et signale son incompréhension par rapport à cette liaison, jugée peu pertinente.

« Pourquoi ne pas avoir fait l'aire-relais rue Jean Racine ? Mon lotissement verra son accès perturbé sur le boulevard Pierre Mendès-France. Le trafic automobile sera du côté de nos jardins, cela risque de créer des nuisances sonores, le tramway aussi en causera... Est-il prévu de mettre des murs anti-bruit ici ? »

La MEL souligne la nécessité de se projeter dans la métropole à horizon 2035, où la voiture sera moins présente qu'actuellement, en lien avec l'augmentation de l'offre en transports en commun notamment. Cela sera lié à une baisse du trafic automobile, échelonné progressivement sur des dizaines d'années, et donc des nuisances qu'il représente.

Le tramway, lui, comme cela a été expliqué précédemment, verra ses nuisances sonores nettement limitées en comparaison au tramway historique que nous connaissons au sein de la métropole.

La MEL précise qu'aucun mur anti-bruit n'est imaginé, aujourd'hui, boulevard Pierre Mendès-France. Actuellement, 9 à 10 000 voitures empruntent le boulevard, la circulation quotidienne de tramways représentera un trafic bien moindre.

La ville de Wattrelos précise finalement que l'entrée et sortie du parking A+R projeté en marge du cimetière sont plutôt envisagées rue Racine, et non pas boulevard Pierre Mendès-France.

« Nous habitons boulevard Pierre Mendès-France, et des places dédiées aux PMR se trouvent à proximité de mon domicile. Ces dernières sont utilisées et répondent à des besoins. Les supprimer serait problématique. Dans ce cas, comment les restituer ? »

La MEL indique analyser le besoin en stationnement dans le cadre du projet. Les stationnements destinés aux PMR seront évidemment prioritaires et à restituer.

Un représentant de MobiLille précise que les tracés retenus par la MEL se seront arrêtés qu'après la phase d'enquête publique. Cette dernière pourrait avoir des incidences sur le tracé et invalider certains choix, après recueil d'avis négatifs.

Il explique que la liane 3 sera certainement supprimée, en raison de sa proximité avec la future ligne de tramway. En continuité, il exprime sa crainte de voir le réseau de bus complémentaire saturé, en parallèle d'un tramway vide, comme c'est le cas les lianes 3 déviées occasionnellement boulevard Pierre Mendès-France. Il souligne l'absence de plus-value urbaine de l'introduction d'un tramway dans ce secteur, qualifié d'autoroute urbaine, et son absence de desserte du nord de l'axe Carnot. Il souligne finalement l'intérêt pour la future ligne d'emprunter plutôt l'axe Carnot, un choix qui aurait été moins coûteux et plus efficace selon des études complémentaires publiques évoquées.

Une habitante revient sur le tracé retenu pour Wattrelos, mentionnant les nuisances déjà connues par Wattrelos et le versant Nord-Est de la métropole, et souligne que le projet ne présente pas d'amélioration des accès vers le centre-ville.

« Quelle est la largeur minimale d'une rue pour y faire passer un tramway ? Pourquoi ce ne serait pas possible rue Carnot ? »

La MEL précise que le tramway seul occupe 6 mètres de large environ, soit la largeur d'une rue « normale ». L'introduction d'un tramway dans une rue est, par ailleurs, contrôlée par l'Etat via le STRMTG (Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés), qui s'y opposera si les conditions de sécurité ne sont pas réunies.

La MEL rappelle qu'au-delà de la largeur de la rue, l'ambition de la métropole est de faire passer le tramway dans des conditions qui garantiront sa fluidité et donc sa performance. S'il est trop freiné à cause d'un partage de la circulation avec les automobiles, il sera moins efficace, moins pertinent et donc moins attractif. Un site propre est donc souhaitable pour le tramway, ce qui représente 6 mètres de large, non-partagés, au sein de la voirie.

La ville de Wattrelos complète en indiquant que, durant la phase de concertation préalable, l'hypothèse d'un tracé empruntant la rue Carnot a bien été envisagée, mais que sa largeur posait effectivement problème. D'autres tracés ont également été discutés, sans convaincre au regard de l'impact représenté sur la performance du tramway.

Les conclusions des élus et du garant

Sébastien Leprêtre remercie l'ensemble des participants et espère que ce temps de présentation a répondu à leurs attentes et à leurs questionnements. Il complète en indiquant que le projet continue avec la phase d'enquête publique qui intervient à la fin de l'année 2025, qui permettra de continuer à s'informer et s'exprimer, en conservant en mémoire le chemin parcouru et tout ce qui a déjà été concerté.

Christophe Bacholle, garant de la concertation, conclue en remerciant les participants pour leur venue et leur participation aux échanges. Il souligne que ces expressions sont compilées par la MEL et qu'il fera un nouveau rapport de la concertation continue avant l'enquête publique. Il précise que les étapes du projet se poursuivront dans les mois à venir, et que chacun aura la possibilité de faire valoir son point de vue au moment de l'enquête publique.

Retour en images

