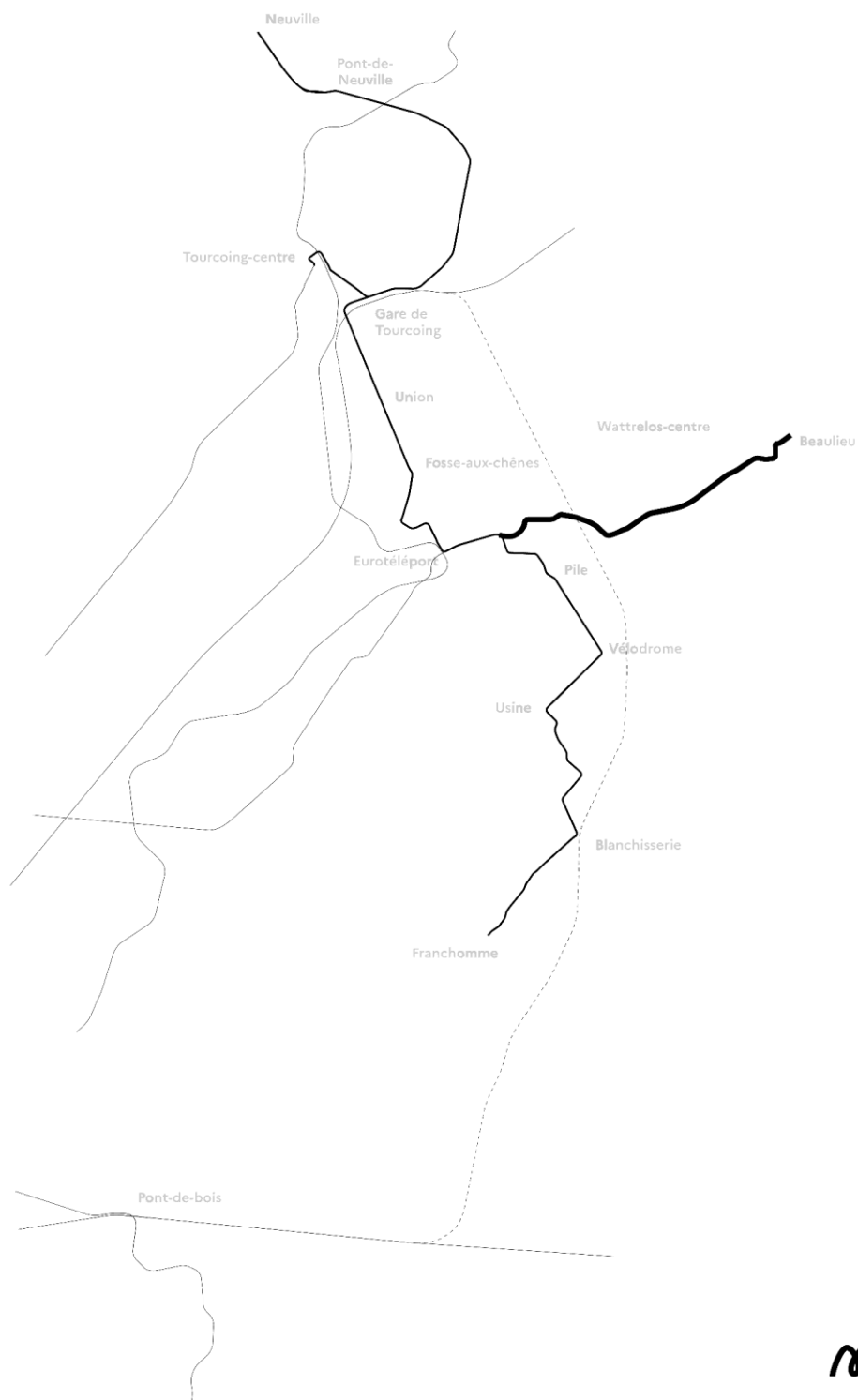


branche 4. Eurotéléport <> Beaulieu

une extension coûteuse sans bénéfice collectif démontré



4.1 Rappel du tracé et des objectifs

La branche Eurotéléport <> Beaulieu vise à prolonger le réseau de tramway au-delà du pôle d'Eurotéléport afin d'assurer une desserte nouvelle de Wattrelos et de contribuer aux objectifs de report modal et de transition écologique affichés par le projet (*Pièce B, p. 104*). Elle quitte le tracé de la ligne L3 et entre dans la commune de Wattrelos au niveau de la station Avelghem.

Si l'objectif d'amélioration de la desserte de Wattrelos est légitime, l'analyse du tracé retenu, des niveaux de fréquentation attendus et des impacts urbains montre que cette branche ne répond pas aux critères permettant de caractériser une utilité publique suffisante.

En l'état, le tracé est en contradiction avec les principes du SDIT (*Pièce B, p.7*), adopté en 2019.

4.2 Une fréquentation faible, incompatible avec un mode lourd

Au-delà d'Avelghem, les tableaux de montées, descentes et charges présentés (*Pièce F7, p.21*) montrent que les stations wattrelosiennes, notamment le long du boulevard Pierre Mendès-France, génèrent un trafic très limité. La station Gabriel Péri ne reçoit aucune montée ni descente sur l'ensemble de la journée.

Ces stations ne constituent ni des pôles émetteurs ni des pôles attracteurs significatifs (*Pièce G, p.26*). Si Beaulieu demeure un quartier prioritaire relativement dense, sa desserte sans passage par la centralité de Wattrelos interroge la logique de chalandise et d'usage.

La desserte d'un QPV constitue un objectif légitime de politique publique, mais elle ne saurait, à elle seule, justifier le recours à une infrastructure lourde si celle-ci ne répond pas à des critères de fréquentation, de performance et d'efficacité démontrés.

Le prolongement vers Beaulieu ne génère pas de flux structurants nouveaux et ne capte qu'une part marginale d'une charge déjà constituée. Le dossier d'enquête ne démontre pas l'existence d'une demande non satisfaite de nature à justifier la création d'une infrastructure lourde sur ce secteur. Par ailleurs, aucune solution de desserte plus légère, telle que la création d'une ligne de bus longitudinale, n'a été étudiée ou mise en œuvre, alors même qu'il s'agit d'une option simple et peu coûteuse.

Les déviations temporaires de la Liane 3 par le boulevard ont montré une hausse des distances de marche et une baisse de fréquentation, préfigurant les effets du tracé projeté et ce, en l'absence de desserte centrale alternative telle que prévue dans le projet. (*annexe : post Facebook*)

4.3 Un tracé contournant les centralités et limitant la chalandise

Le tracé retenu pour la branche Eurotéléport <> Beaulieu contourne les centralités urbaines et commerciales, au profit d'axes périphériques peu générateurs de déplacements, cela va à l'encontre des préconisations institutionnelles (CEREMA). Le parcours longe notamment des sites à faible attractivité (site pollué, déchetterie, cimetière) et des projets encore incertains (implantation d'un collège), dont l'impact réel sur la fréquentation du tramway demeure spéculatif.

Cette configuration réduit mécaniquement la fréquentation potentielle et la capacité du tramway à constituer une alternative crédible à la voiture particulière.

À cet égard, le réseau de bus existant dessert aujourd'hui plus directement la centralité wattleosienne. Or, il est indiqué une réduction de l'offre de la L3 (Pièce F3, p.73), ce qui aboutirait à une dégradation nette de son accessibilité.

Les études complémentaires (Pièce G, p. 48) montrent que plusieurs scénarios alternatifs, notamment ceux empruntant la rue Carnot, présentent soit un coût d'investissement inférieur (scénarios S1 et S2), soit une fréquentation projetée plus élevée (S1, S3, S5 et S7), soit une connexion à un PEM non mentionnée (S7).

Malgré ces avantages, ces scénarios n'ont pas été retenus sans que la supériorité du tracé par le boulevard Pierre Mendès-France soit clairement démontrée.

En outre, des incertitudes subsistent quant aux hypothèses de fréquentation des scénarios empruntant le boulevard : il n'est pas établi qu'elles intègrent le maintien désormais acté d'une desserte bus centrale, par la L3 et le MWR via la rue Carnot.

Par ailleurs, le scénario retenu (S6) repose sur un temps de parcours entre Eurotéléport et Wattlelos-centre, sans desservir effectivement ce dernier. À l'inverse, aucun temps de parcours n'est fourni entre Wattlelos-centre et Beaulieu pour les scénarios via la rue Carnot (S1 et S7), alors même qu'ils desservent directement ce quartier par le nord.

Enfin, les lignes de bus, bien que moins fréquentes sur l'axe central, permettraient de rejoindre Roubaix plus rapidement depuis la mairie de Wattlelos (environ 10 minutes) que le trajet projeté en tramway, qui atteindrait près de 20 minutes en incluant les temps de marche.

4.4 Une performance dégradée pour les usagers

Si la branche vers Beaulieu comporte peu de virages serrés, la question de la vitesse commerciale demeure déterminante. Le tracé emprunte un boulevard de contournement routier fortement circulé, dont le fonctionnement aux carrefours est crucial pour la régularité et la performance du tramway.

Or, ce secteur est absent des études de circulation (*Pièce F9H*), ce qui laisse craindre des reports de trafic vers le centre-ville et une dégradation des conditions de circulation, notamment pour les bus existants.

Entre les stations Galon d'Eau et Avelghem, la plateforme tramway se substitue à des sites propres bus existants, ce qui entraînera une baisse de performance des lignes de bus (L3, MWR) et une augmentation des temps de parcours entre les centralités de Roubaix et de Wattrelos.

Une analyse complémentaire fondée sur les distances à vol d'oiseau et les temps de parcours projetés (*annexe : vitesse commerciale*) met en évidence une faible compétitivité du tramway par rapport aux modes existants pour les déplacements de courte et moyenne distance, notamment vers la centralité wattrelosienne. Or, ces déplacements intra-communaux et de proximité sont majoritaires (*Pièce G, p. 15*).

4.5 Des impacts urbains et sociaux disproportionnés

Le tronçon Avelghem <> Beaulieu entraîne des impacts urbains significatifs :

- acquisitions foncières
- disparition d'alignements d'arbres
- suppression de stationnement
- contraintes techniques importantes aux carrefours

Ces impacts sont documentés (*Pièces B et F4*) et corroborés par les contributions citoyennes sur ce registre, en plus d'une pétition et d'une enquête menée auprès des commerçants.

Conformément à la jurisprudence constante, une opération ne peut être déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et les inconvénients sociaux et environnementaux ne sont pas excessifs au regard de l'intérêt qu'elle présente. En l'espèce, le bilan apparaît défavorable.

4.6 Apport de l'évaluation socio-économique

L'évaluation socio-économique (*Pièce G*) est conduite à l'échelle globale du projet et ne distingue pas l'utilité propre de chacune des branches.

Les données montrent que Wattrelos se caractérise par :

- une densité inférieure à celle de Roubaix et de Tourcoing
- une part modale des transports collectifs plus faible
- des flux de déplacements quotidiens moins importants

Dans ces conditions, l'évaluation socio-économique ne démontre pas que la branche Eurotéléport <> Beaulieu contribue positivement au bilan global du projet ni qu'elle n'en dégrade pas l'efficacité.

4.7 Efficacité de la dépense publique

Le recours à une infrastructure lourde et coûteuse pour une branche dont la fréquentation est faible interroge directement l'efficacité de la dépense publique. La charge observée sur ce tronçon ne justifie pas l'affectation d'un mode de capacité tramway (*CERTU Fiche 12*).

L'affectation d'une part significative des capacités d'investissement à une branche faiblement productive se fait au détriment de secteurs plus denses et plus générateurs de déplacements.

4.8 Conclusion

Au regard :

- de la fréquentation limitée des stations
- du contournement des centralités
- de la faible performance pour les usagers
- des impacts urbains et sociaux disproportionnés
- et de l'absence de démonstration d'un bénéfice socio-économique

L'intérêt général de la branche Eurotéléport <> Beaulieu au-delà de la station Avelghem n'est pas démontré.

En conséquence, nous demandons à la Commission d'enquête d'émettre un avis défavorable sur cette branche et de ne pas la retenir dans le périmètre de la déclaration d'utilité publique en l'état.

annexe.

analyse des données commerçantes à Wattrelos

« Pour moi commerçant depuis 10 ans, ça va nous permettre d'avoir des terrasses, beaucoup plus de monde car nous avons la chance d'avoir Leclerc dans cette ville. Le passage du tramway à la rue Carnot va bousculer la ville de Wattrelos, qui est morte aujourd'hui. »

Ce témoignage, recueilli dans le cadre de notre enquête de terrain, ne doit pas être appréhendé comme une simple opinion individuelle, mais comme l'expression d'un enjeu urbain partagé, relatif à la vitalité du centre-ville et aux effets attendus d'une infrastructure de transport structurante. Il renvoie ainsi à une question centrale pour l'évaluation du projet : quelles modalités d'insertion du tramway sont les plus susceptibles de produire un bénéfice social et économique effectif pour le territoire ?

Alors que le scénario privilégié par la Métropole Européenne de Lille retient un passage par le boulevard Mendès-France, l'enquête conduite met en évidence une divergence entre cette option périphérique et les attentes exprimées par les acteurs économiques locaux. En combinant des données quantitatives et des entretiens qualitatifs, la démarche vise à apprécier l'adéquation entre l'offre de transport projetée et les usages, pratiques et besoins observés sur le terrain.

Les réponses recueillies auprès des commerçants interrogés affichent une préférence très majoritaire pour un tracé en centralité plutôt qu'en périphérie. Les données montrent sans équivoque que l'acceptabilité du projet est corrélée à sa capacité à irriguer le tissu commercial existant. En effet, 78,6 % des répondants anticipent un effet levier positif sur leur chiffre d'affaires exclusivement dans le cas d'un passage rue Carnot. À l'inverse, l'option périphérique (axe Mendès-France) est massivement rejetée par les acteurs locaux, qui considèrent à 81,8 % qu'elle ne générerait aucune externalité positive, voire qu'elle risquerait de provoquer une « déconnexion » des flux.

Dès lors, la présente contribution ne s'inscrit pas dans une logique d'opposition de principe, mais dans une démarche de rationalisation des choix publics. Elle met en évidence que, pour les acteurs économiques locaux interrogés, la pertinence socio-économique du projet de tramway est étroitement liée à son passage par l'axe Carnot. Ce tracé est majoritairement perçu comme susceptible de dynamiser le centre-ville,

tandis que l'option par le boulevard Mendès-France est, au contraire, considérée comme peu à même de générer une valeur ajoutée territoriale comparable.

L'analyse repose sur une enquête de terrain menée au second semestre 2025 auprès de 42 acteurs économiques implantés à Wattrelos. Ce corpus vise à documenter, à partir de situations professionnelles concrètes, les attentes et les perceptions liées aux différents tracés, en complément des projections figurant dans le dossier de la maîtrise d'ouvrage.

Dans un premier temps, l'étude examine la relation entre le passage du tramway par la rue Carnot et les anticipations de développement de l'activité commerciale exprimées par les répondants, en la comparant aux perceptions associées au tracé périphérique. Elle identifie ainsi une différence nette d'appréciation entre les deux options. Elle analyse également les conditions d'acceptabilité du projet, plusieurs commerçants soulignant l'importance du maintien du stationnement et de la qualité de la requalification de l'espace public.

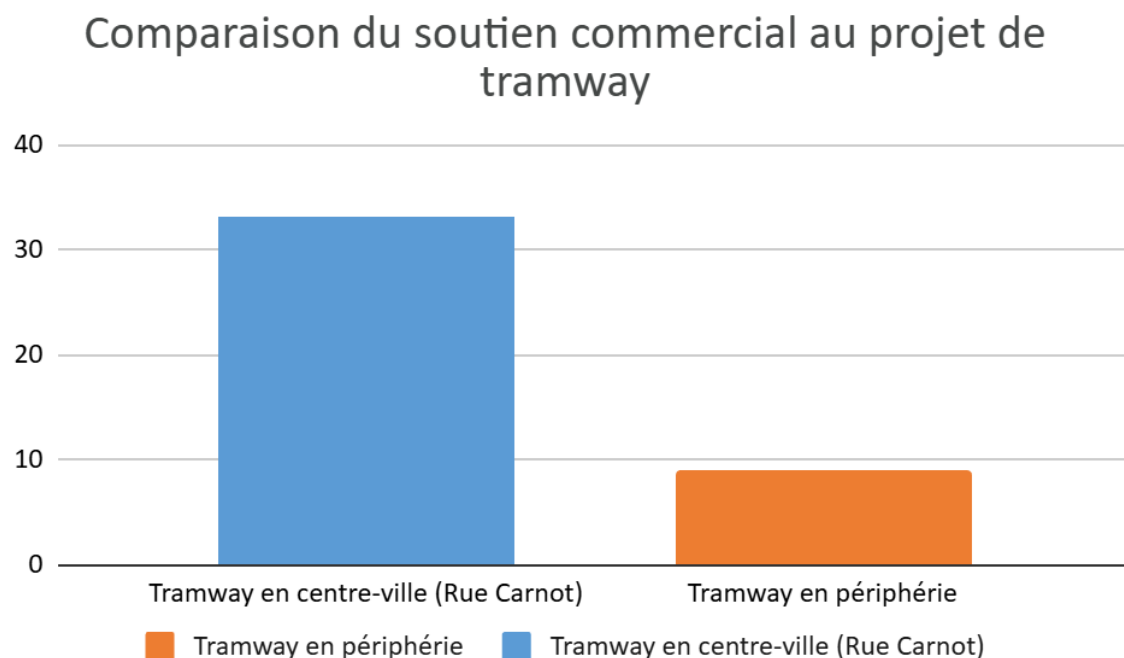
Enfin, l'enquête met en évidence l'existence, parmi les commerçants interrogés, d'une disponibilité à s'impliquer dans le débat public autour du projet, lorsque celui-ci est perçu comme favorable au centre-ville. Cette dimension souligne que les choix de tracé ont non seulement des effets fonctionnels, mais aussi des implications en termes d'adhésion locale et de dynamique collective.

partie I : l'attractivité économique du tramway, une hypothèse validée par les commerçants

I.1 Le centre-ville privilégié face à la périphérie

L'exploitation des résultats met en évidence un lien étroit entre la localisation du tracé et l'utilité économique perçue du projet. Sur l'échantillon étudié, 78,6 % des répondants (33 sur 42) anticipent un effet positif sur leur activité si le tramway emprunte la rue Carnot, en cohérence avec l'idée qu'une amélioration de l'accessibilité accroît la zone de chalandise.

À l'inverse, le scénario de contournement par un axe périphérique est largement jugé peu pertinent. Parmi les 33 commerçants favorables au passage par la rue Carnot, 81,8 % (27 personnes) considèrent qu'un tracé périphérique ne générerait aucun effet bénéfique pour leur activité.



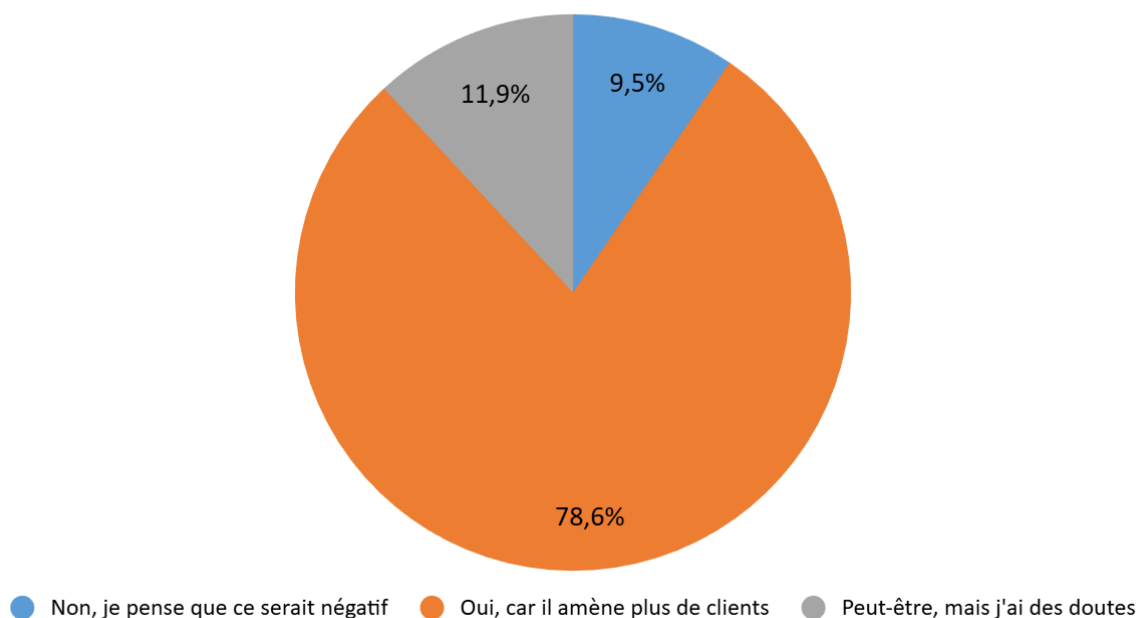
source : Enquête de terrain, 2025 Mobilille.

Ces résultats montrent que le soutien exprimé ne porte pas sur le principe du tramway en tant que tel, mais sur ses modalités d'insertion. Pour une large majorité des acteurs interrogés, l'utilité du projet est conditionnée à sa capacité à desservir directement le tissu commercial existant, un contournement étant perçu comme susceptible de détourner les flux plutôt que de les renforcer.

I.2 L'impact positif des exemples venus d'ailleurs

L'adhésion au projet est fortement liée au niveau d'information des commerçants, ceux ayant connaissance d'expériences dans d'autres villes se montrent, dans l'échantillon, significativement plus favorables au projet.

Typologie des perceptions : Commerçants informés vs Non-informés.



source : Enquête de terrain, 2025 Mobilille.

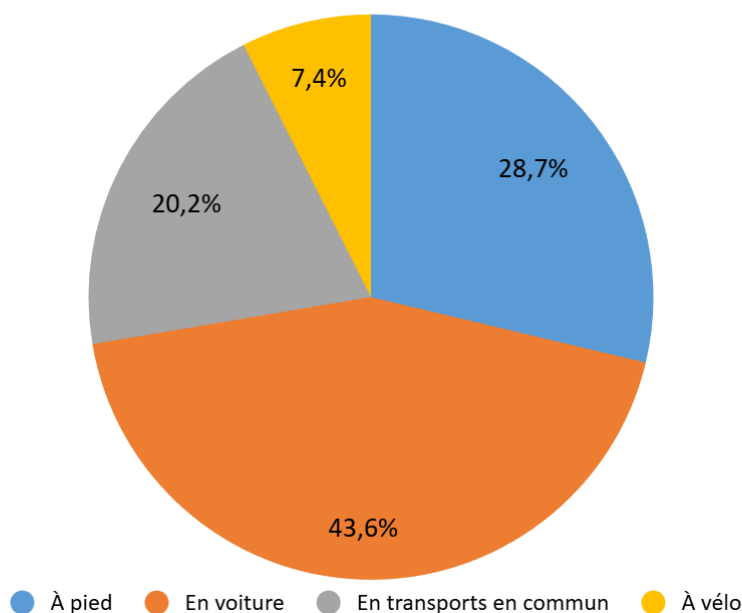
Les données recueillies mettent en évidence un effet de connaissance du mode. Parmi les commerçants disposant d'un retour d'expérience sur les effets du tramway dans d'autres métropoles, 94,4 % (17 sur 18) estiment que son arrivée serait bénéfique pour leur activité.

À l'inverse, l'incertitude est plus marquée chez ceux qui ne disposent pas de ce point de comparaison. Cette différence suggère que les réticences observées relèvent moins d'une opposition de principe que d'un déficit d'information et de références concrètes.

I.3 Évolution de la perception des clientèles

L'enquête met également en évidence une évolution des représentations liées à l'accessibilité commerciale. Si la voiture reste un mode d'accès important, elle n'est plus systématiquement perçue comme incompatible avec l'arrivée du tramway. Parmi les répondants qui expriment des doutes quant à la supériorité du piéton sur l'automobiliste en termes de dépense (26 personnes), 80 % demeurent néanmoins favorables au projet. Cela indique que, au-delà du mode d'accès, les commerçants accordent une importance croissante à la qualité et à la continuité des flux piétons générés par le transport collectif, facteur reconnu de fréquentation commerciale dans les centralités urbaines.

Perception des commerçants sur les habitudes de déplacement de leur clientèle



source : Enquête de terrain, 2025 Mobilille.

L'enquête permet de clarifier la position des acteurs économiques locaux à l'égard du projet. Une large majorité des commerçants interrogés identifie le passage du tramway par la rue Carnot comme un facteur déterminant pour la pérennité et le développement de leur activité (79 % d'avis favorables). À l'inverse, le rejet du tracé périphérique traduit la priorité accordée à la captation des flux au cœur de la centralité commerciale.

Ces résultats confirment que le principe du tramway est globalement perçu comme économiquement pertinent dès lors qu'il irrigue le tissu commercial existant. En revanche, l'adhésion des acteurs ne vaut pas validation inconditionnelle des modalités de réalisation. Si l'opportunité du projet est reconnue, ses conditions d'insertion, de fonctionnement et de requalification urbaine demeurent déterminantes pour l'acceptabilité finale.

partie II :

les conditions d'un succès, stationnement et qualité urbaine

Si l'adhésion économique au principe du tramway est majoritaire, elle demeure conditionnelle. L'enquête met en évidence que l'acceptabilité du projet, du point de vue des commerçants, repose principalement sur deux paramètres opérationnels : le maintien d'une accessibilité automobile fonctionnelle et la qualité de la requalification de l'espace public. Le projet est ainsi perçu non seulement comme une infrastructure de transport, mais comme un dispositif structurant pour l'équilibre économique du centre-ville.

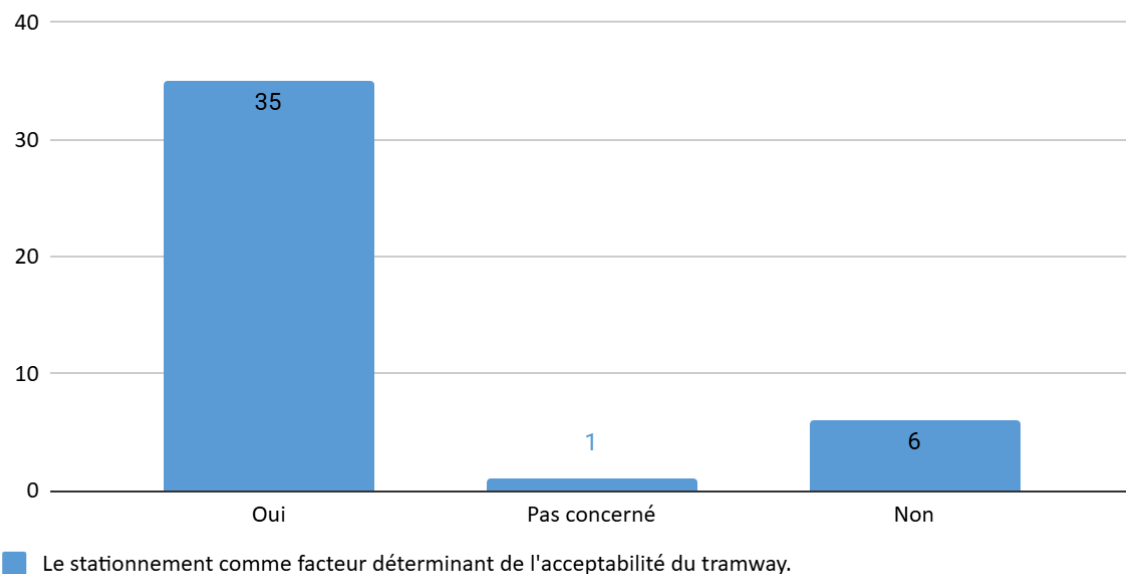
II.1 Le maintien du stationnement comme condition d'acceptabilité

La question du stationnement constitue le principal déterminant de l'opinion des commerçants. 83,3 % des répondants (35 sur 42) indiquent qu'ils seraient plus favorables au projet si le stationnement était maintenu. Cette proportion souligne que, pour une large majorité d'acteurs économiques, l'accessibilité automobile reste un facteur essentiel de fonctionnement des activités commerciales.

L'analyse des réponses des commerçants initialement réservés est particulièrement révélatrice : parmi ceux qui n'anticipaient pas d'effet positif du tramway sur leur chiffre d'affaires, un tiers (33,3 %) se déclareraient favorables au projet sous réserve du maintien du stationnement. Cela montre que les réticences ne portent pas sur le tramway en tant que tel, mais sur le risque perçu d'une perte d'accessibilité pour la clientèle en voiture.

L'enjeu n'est donc pas une opposition entre modes, mais la recherche d'une complémentarité fonctionnelle entre transports collectifs et accès automobile, condition jugée nécessaire à la viabilité économique du centre-ville.

Le maintien du stationnement : un levier décisif pour maximiser l'acceptabilité



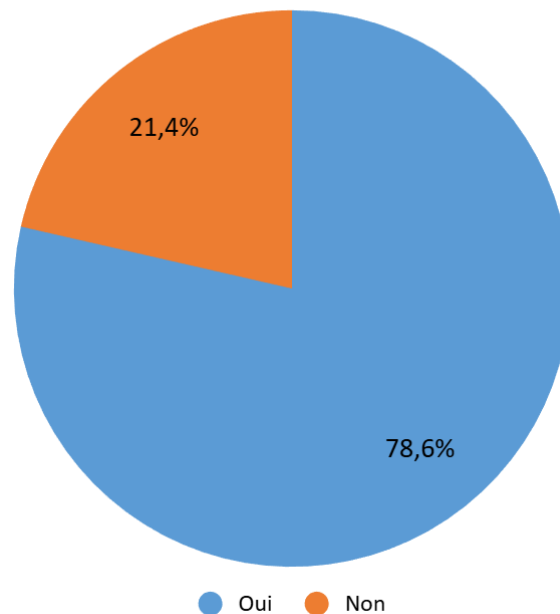
source : Enquête de terrain, 2025 Mobilille.

II.2 Une attente forte de requalification urbaine

Au-delà des enjeux de circulation, l'enquête met en évidence que les commerçants associent étroitement l'arrivée du tramway à une transformation qualitative de la rue Carnot. 78,6 % des répondants (33 sur 42) estiment qu'une requalification comprenant davantage de végétation, l'extension des terrasses et une amélioration des cheminements piétons serait bénéfique pour leur activité.

Cette attente est particulièrement marquée chez les commerçants anticipant un effet économique positif du tramway : parmi les 33 répondants favorables au tracé central, 88 % (29 personnes) expriment également le souhait d'une requalification ambitieuse de l'espace public. Ce croisement des réponses montre que, pour les acteurs économiques locaux, l'utilité du tramway est indissociable de la qualité du cadre urbain dans lequel il s'insère.

Avis sur l'amélioration de l'espace public (Rénovation rue Carnot)



source : Enquête de terrain, 2025 Mobilille.

Le tramway est ainsi perçu non seulement comme un moyen de transport, mais comme un levier de valorisation du centre-ville, susceptible de renforcer l'attractivité commerciale par l'amélioration du confort piéton, de l'image du quartier et de l'usage de l'espace public.

Il ressort de notre enquête que l'adhésion des commerçants repose sur un équilibre opérationnel : l'introduction d'un mode de transport structurant doit s'accompagner à la fois du maintien d'une accessibilité automobile fonctionnelle et d'une requalification urbaine lisible et qualitative. Lorsque ces deux conditions sont réunies, la posture des acteurs économiques évolue d'une attitude prudente vers un soutien actif au projet, perçu comme un outil de revitalisation du centre-ville plutôt que comme une contrainte.

partie III :

indications sur la mobilisation potentielle des acteurs économiques

L'analyse ne se limite pas à l'expression d'opinions individuelles, mais permet également d'apprécier le degré d'appropriation du projet par les acteurs économiques locaux. À cet égard, l'enquête met en évidence l'existence d'un socle de commerçants disposés à soutenir activement ou passivement la réalisation du tramway en centre-ville, sous réserve du respect des conditions précédemment identifiées.

III.1 Un niveau de soutien élevé, avec des formes d'engagement différenciées

L'examen de la disposition des commerçants à s'impliquer collectivement dans la promotion du projet permet de qualifier l'intensité de l'adhésion. 83,3 % des répondants (35 sur 42) déclarent être favorables au tracé via Carnot, soit en se disant prêts à s'y engager directement, soit en exprimant un soutien sans implication militante.

Au sein de cet ensemble, deux profils se distinguent :

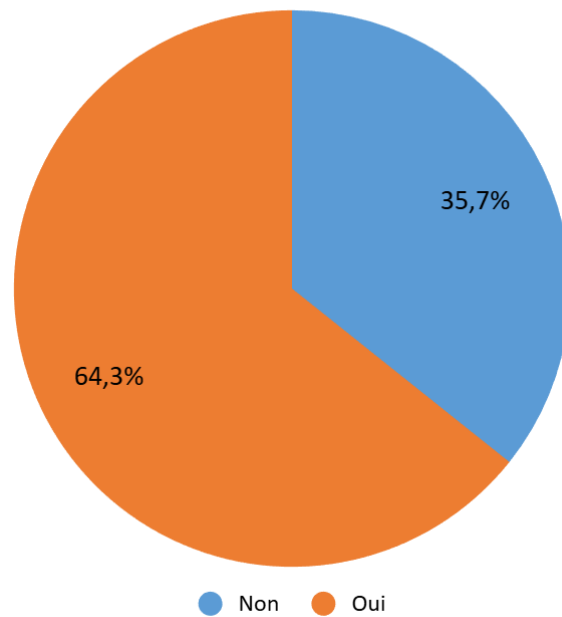
- 21,4 % des commerçants interrogés (9 personnes) se déclarent prêts à rejoindre formellement un collectif en faveur du projet ;
- 61,9 % (26 personnes) expriment un soutien au projet sans envisager de participation active.

Cette structuration indique que, au-delà d'une acceptation de principe, il existe un noyau de soutien plus engagé, entouré d'une majorité favorable, ce qui constitue un indicateur de l'acceptabilité sociale du projet lorsqu'il est perçu comme répondant aux besoins du centre-ville.

III.2 Une disposition significative à relayer l'information

Un indicateur complémentaire de l'appropriation du projet par les acteurs économiques réside dans leur disposition à participer à sa diffusion auprès du public. 64,3 % des commerçants interrogés déclarent être prêts à afficher, dans leur vitrine, un document d'information relatif au projet.

L'affichage en vitrine : un levier d'action pour la majorité silencieuse.



source : Enquête de terrain, 2025 Mobilille.

Cette disposition ne concerne pas uniquement les personnes prêtes à s'impliquer activement dans un collectif. Parmi les commerçants se déclarant favorables au projet sans souhaiter d'engagement formel, 61,5 % indiquent également être disposés à relayer l'information auprès de leur clientèle.

Ces résultats montrent que le soutien exprimé ne se limite pas à une adhésion déclarative, mais s'accompagne, pour une part importante des répondants, d'une volonté de contribuer à la circulation de l'information et au débat public autour du projet.

III.3 Conclusion de l'analyse

En synthèse, les données recueillies mettent en lumière un tissu commercial majoritairement favorable au principe de l'arrivée du tramway en centre-ville, sous réserve de conditions clairement identifiées. Les commerçants interrogés reconnaissent le potentiel du tramway pour améliorer l'accessibilité et l'attractivité du centre de Wattrelos, en particulier lorsqu'il est implanté sur un axe central à forte visibilité et fréquentation.

Les données recueillies montrent que ce soutien n'est pas abstrait ou idéologique, mais fondé sur une appréciation pragmatique des effets attendus en matière de fréquentation, de visibilité commerciale et de dynamisation urbaine. Le rejet du tracé périphérique s'explique principalement par la crainte d'un contournement des flux, perçu comme incompatible avec la revitalisation du tissu commercial existant.

Toutefois, l'adhésion exprimée est conditionnelle. Elle repose notamment sur le maintien d'une accessibilité automobile suffisante, en particulier par la conservation du stationnement, ainsi que sur une requalification qualitative de l'espace public. Ces éléments apparaissent comme des facteurs déterminants de l'acceptabilité opérationnelle du projet.

Dans ces conditions, l'enquête met en évidence l'existence d'un socle social favorable au projet de tramway en centre-ville, à la fois dans son principe et dans ses objectifs, mais attentif à ses modalités concrètes de mise en œuvre. Cette configuration constitue un élément pertinent pour l'appréciation de l'utilité publique du tracé central, dès lors qu'elle traduit une convergence entre les objectifs de politique de mobilité et les attentes des acteurs économiques locaux.

Enfin, ces résultats caractérisent un risque de perte d'utilité socio-économique du projet en cas de contournement du centre, au sens du bilan coûts-avantages.



Attention : en raison de travaux de réfection de chaussée rue Carnot (de la place Delvainquière à la rue de Londres au Laboureur), programmés par la Métropole européenne de Lille du 7 au 18 août, la circulation et le stationnement y seront interdits et des déviations seront mises en place, y compris pour les bus.

Ainsi, pour se rendre à la station Eurotéléport de Roubaix, il faudra prendre le bus soit à l'arrêt de la rue Vallon de la ligne 37, soit à l'arrêt Saint-Liévin de la ligne MWR, soit à un arrêt provisoire situé rue d'Avelghem à Roubaix.

Ces arrêts sont éloignés de la rue Carnot mais il n'y avait pas d'autres solutions pour Transpole, qui reprend la déviation par le boulevard Mendès-France comme lors des travaux de création des couloirs de bus pour faciliter le passage de la Liane 3 rue Carnot en 2014.



Info trafic

Lignes



En raison des travaux de voirie rue Carnot à Wattrelos

Arrêt non desservi

Du 7 août 2017 au 18 août 2017

Nous vous conseillons de vous reporter

Ligne MWR: à l'arrêt provisoire situé rue d' Avelghem ou à l' arrêt Saint Liévin

Liane 3: à l'arrêt provisoire situé rue d' Avelghem ou à l' arrêt Vallon de la ligne 37 direction Tourcoing Centre Commercial

Merci de votre compréhension.






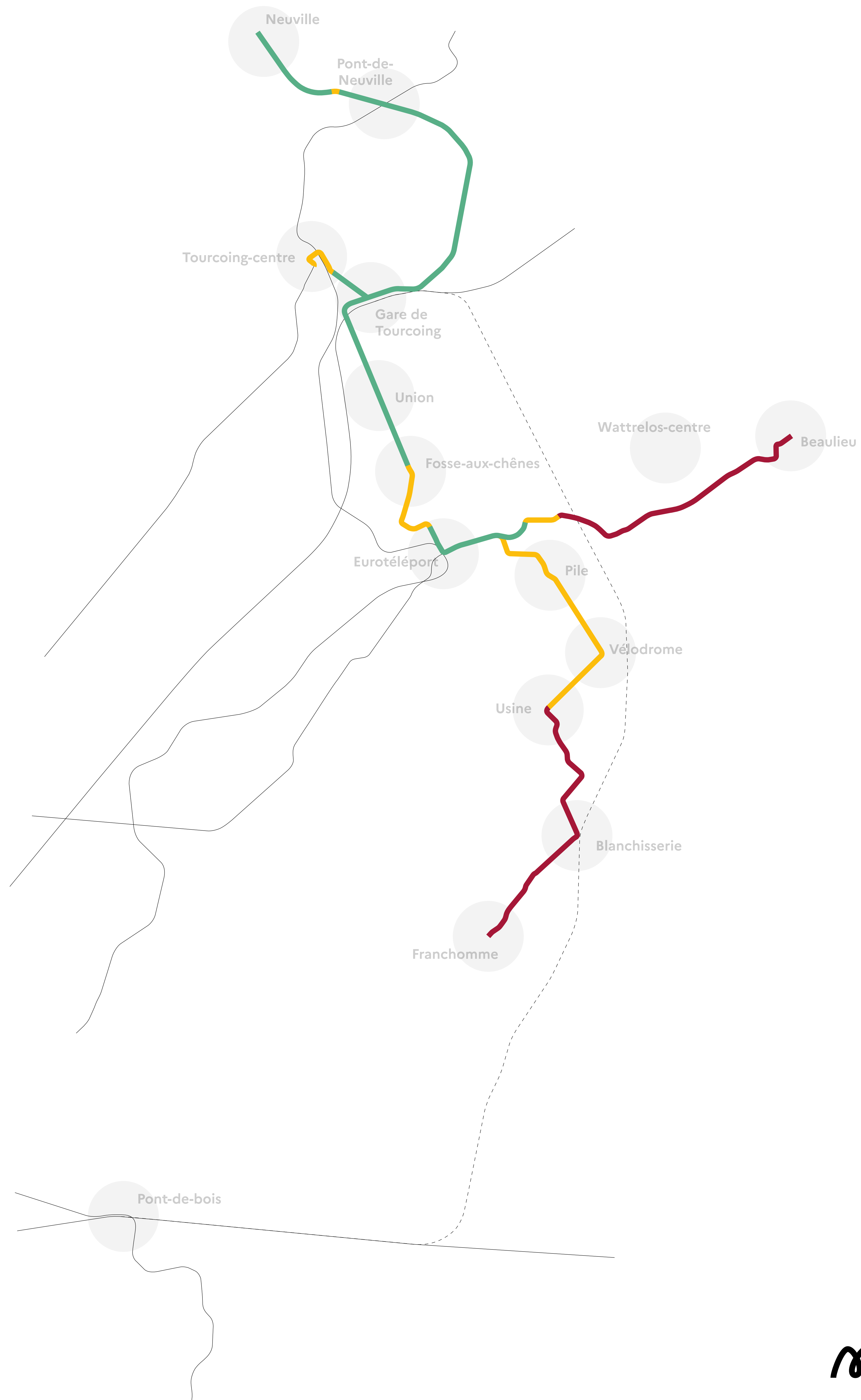
densité de population et réseau

source : Géoportail



synthèse de l'appréciation globale de l'utilité publique du projet

- avis favorable, réserves mineures 
- avis favorable, réserves substantielles 
- avis défavorable en l'état 



2km 1km N