

4 novembre 2025

Compte-rendu de l'atelier
participatif relatif à l'insertion
urbaine du futur tramway –
Branche nord

Compte-rendu de l'atelier participatif du Tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne – Branche nord - du 4 novembre 2025

Hôtel de ville de Lambersart



2h de réunion

dont 45 minutes d'atelier
et 15 minutes de restitution



30 participants

répartis en 6 tables
d'atelier



5 secteurs étudiés

Station Canon d'Or (Lambersart)
Rues Gambetta et de Lille (Saint-André-lez-Lille)
Rue Carnot (Saint-André-lez-Lille)
Avenue Industrielle (Marquette-lez-Lille)
Rue Obert (Wambrechies)

Ce temps d'atelier s'est inscrit dans la démarche de concertation continue menée par la Métropole Européenne de Lille sur le futur tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne. Ce fut le deuxième temps d'un ensemble d'ateliers touchant les modalités d'insertion du tramway au sein de différents secteurs du réseau projeté.

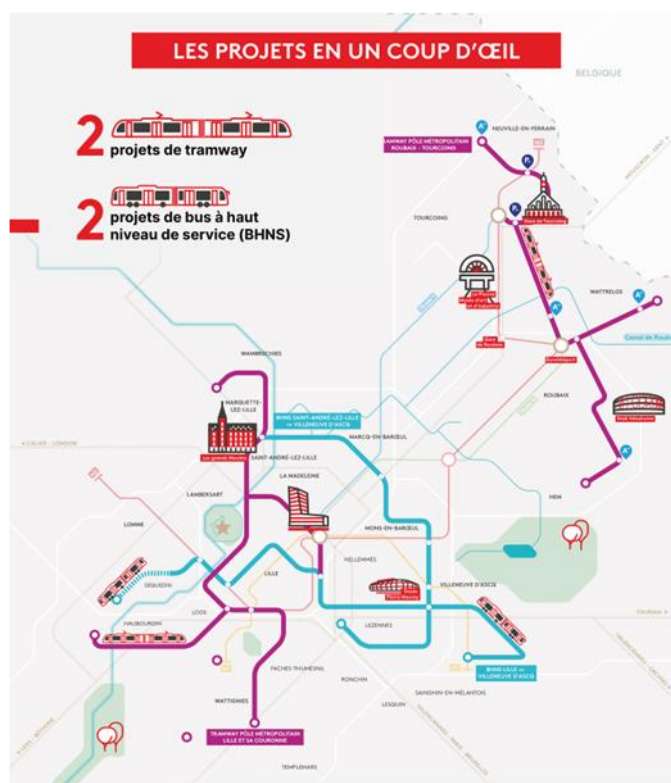
L'atelier comprenait un temps de présentation du projet et de son contexte réalisé par la MEL, suivi d'un temps de travail collectif animé par l'agence Eker, qui accompagne la MEL dans sa démarche de concertation.

Le garant de la concertation de la Commission nationale du débat public (CNDP), Christophe Bacholle, était présent. Ce dernier a présenté la CNDP puis a précisé son rôle aux participants, indiquant sa neutralité sur le fond du projet et son rôle d'observateur du bon déroulement des échanges et du respect du droit à l'information du public. Il est également revenu sur le format de l'atelier du jour, format permettant à la MEL d'obtenir des contributions des habitants et ainsi identifier leurs besoins.

Le projet Extramobile

Au début de la réunion, la MEL a présenté le projet Extramobile et les étapes franchies ces dernières années.

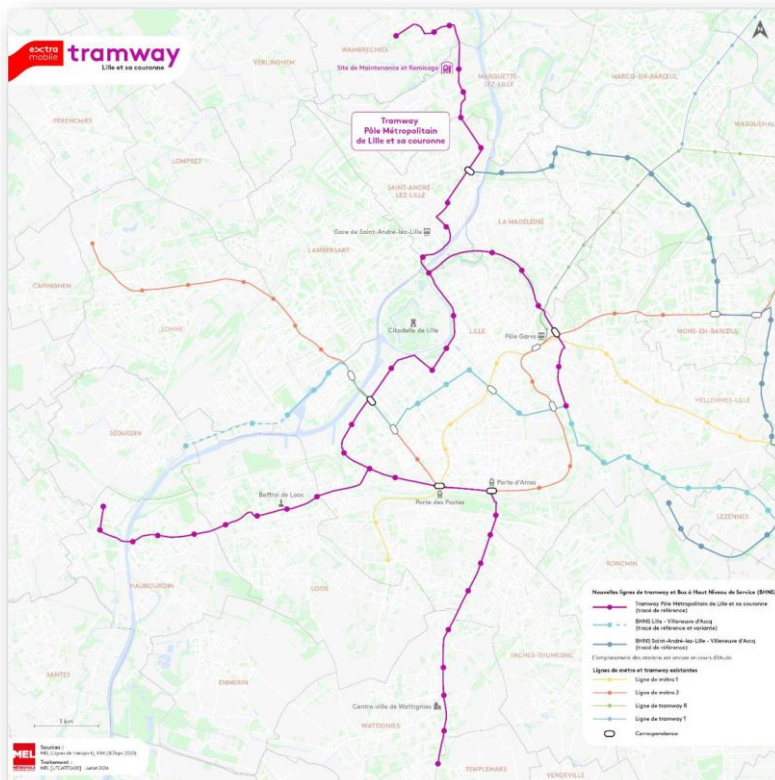
Extramobile, c'est le nom donné aux projets prioritaires issus du SDIT (Schéma directeur des infrastructures de transports), adopté par la MEL en 2019. Ces projets, ce sont deux tramway, pour les pôles métropolitains de Roubaix-Tourcoing et de Lille et sa couronne, et deux lignes de BHNS (bus à haut niveau de service) entre Saint-André-lez-Lille et Villeneuve-d'Ascq, et entre Lille et Villeneuve-d'Ascq. Ces projets ont fait l'objet d'une concertation préalable en 2022, qui concernait notamment les tracés de ces quatre projets structurants.



Cela représente 75 kilomètres de nouvelles lignes de transports, soit un doublement du réseau structurant de la métropole. Ces nouvelles lignes ont pour objectif de desservir environ 500 000 habitants et 350 000 emplois sur le territoire. Actuellement, le projet est en cours de concertation continue, durant laquelle les premières orientations d'aménagements sont discutées.

La MEL est ensuite revenue sur les différents objectifs portés par le projet Extramobile. Il a été rappelé qu'au-delà d'une réponse aux enjeux de mobilité et de transport déterminants pour le territoire métropolitain, le projet porte également des ambitions sociales, pour rendre le territoire accessible à tous, par la desserte notamment de quartiers prioritaires, des ambitions d'exemplarité environnementale, avec notamment des 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 projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne



La présentation s'est ensuite poursuivie avec un focus sur le projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne. Le tracé du projet a été présenté.

Il comprend trois branches :

- une première, vers le Nord, menant à Wambrechies, en passant par Lambersart, Saint-André-lez-Lille puis Marquette-lez-Lille,
- une deuxième, vers le Sud, atteignant Wattignies/Templemars en passant par le sud de Lille et Faches-Thumesnil.
- une troisième, vers l'Ouest, menant à Haubourdin en passant par le sud de Lille et Loos.

A ces branches, s'ajoute le tracé dans Lille, du boulevard Hoover au boulevard de Strasbourg, en passant par le boulevard Schuman et la Façade de l'Esplanade.

Il a été précisé la dernière étape franchie, avec la décision de localiser le terminus de l'axe Nord au croisement de la rue Obert et de l'avenue Foch, à Wambrechies.



La MEL a ensuite présenté les grands chiffres liés à la future exploitation du réseau projeté, liés à un haut niveau de performance et de service. Il a été précisé que le projet est actuellement au stade des études préliminaires, durant lesquelles sont déterminées notamment la position des futures stations, l'organisation du partage de la voie avec des profils-types... des éléments qui seront à affiner avec l'approfondissement des études en phase d'avant-projet, puis de projet. Les travaux, eux, n'interviendront qu'après l'enquête publique liée au projet et l'obtention d'une déclaration d'utilité publique et d'une autorisation environnementale. Les mises en service sont projetées à horizon 2035.

La MEL a ensuite mis en avant les principes de dimensionnement et la largeur nécessaire sur un profil, propres à chaque mode de déplacement. Les profils envisagés pour chaque secteur étudié en atelier ont ensuite été présentés aux participants avant le début de l'atelier. Ces profils sont à retrouver dans ce compte-rendu dans la partie dédiée à la restitution de l'atelier.

Temps d'échanges

Après cette présentation, un temps de questions/réponses a été ouvert par la MEL pour permettre aux participants de réagir. Voici les questions et remarques formulées à cette occasion :

Un participant s'est exprimé sur la contradiction selon lui de vouloir apaiser la circulation rue Carnot à Saint-André-lez-Lille tout en créant un nouveau pont de franchissement de la Deûle dont une rive touche la rue en question.

La MEL rappelle dans un premier temps que le projet de construction de ce pont a fait l'objet d'une concertation spécifique. Ensuite, la MEL indique que, sur ce pont projeté, il y aura à terme trois voies de circulations dont une seule dédiée aux voitures. Les deux autres seront dédiées aux transports publics dont le futur BHNS de Saint-André-lez-Lille à Villeneuve-d'Ascq.

En cas de maintien d'un profil de rue équivalent, on constaterait à terme une augmentation de la circulation sur la rue (nota : cette augmentation est notamment liée au développement du secteur Bord de Deûle). L'arrivée du tramway constitue une opportunité d'apaiser la circulation dans la rue. Une mise en sens unique par exemple abaisserait la circulation à 5 000 véhicules par jour à terme, inférieure déjà au niveau de circulation actuel.

Une participante a indiqué que les transports en commun étaient déjà présents dans le secteur, avec les bus qui parcourent la rue Carnot.

La MEL répond que le tramway de demain n'est pas comparable au bus d'aujourd'hui. Il n'a pas la même efficacité, la même capacité d'emport (nombre de personnes transportées), le même confort... et donc pas la même attractivité pour les usagers. Ce sont des solutions fiables, qui vont offrir plus de garanties aux usagers, notamment en termes de régularité, et donc les encourager en prendre les transports en commun.

Des participants ont mentionné une préemption foncière réalisée par la MEL rue Carnot sur une vente de maison, assimilée selon eux à une expropriation, alors que l'acte de vente devait être signé avec un acheteur. Ils ont souhaité obtenir davantage d'informations sur ce qui était envisagé par la MEL dans le secteur, et si d'autres habitations seraient concernées par les actions foncières.

La MEL revient sur les études de stationnement réalisées dans le secteur et souligne que c'est un besoin avéré pour les habitants, qui occupent une grande partie des places de l'espace public la journée et la totalité la nuit. Des opportunités foncières sont donc recherchées, notamment sur le secteur de la rue le plus contraint en matière d'espaces. C'est pour répondre à ce besoin fort, que la MEL cherche à acquérir ce bien, idéalement situé, d'une taille suffisante et non occupé.

La MEL rappelle qu'aucune expropriation n'a eu lieu pour cette acquisition mais qu'elle a effectivement utilisé son droit de préemption afin d'acquérir une maison dans le cadre de sa vente et en faire un espace de stationnement. Un référé a ensuite suspendu la préemption, suite à un recours de l'acheteur pressenti ; un jugement sur le fond doit encore être rendu.

La MEL précise ensuite que, pour la rue Carnot, trois maisons sont concernées par des procédures d'acquisition à l'amiable (dont deux déjà acquises), pour des questions de girations du tramway. Aujourd'hui, aucune autre maison n'est concernée par cette problématique d'emprise des aménagements.

Un participant souligne qu'un permis de construire pour un immeuble a été accordé récemment rue Sadi Carnot, permis dans lequel selon lui, les questions liées au stationnement et l'articulation avec le projet de tramway, sont peu prises en compte, ce qui peut créer des incompréhensions auprès des habitants.

La MEL répond que ce permis de construire est ancien de plusieurs années. Le projet cité prend en compte l'arrivée du tramway, étant reculé de 5 mètres par rapport à la chaussée et respectant l'emprise de l'emplacement réservé au PLU3.

Un participant s'est interrogé sur la position exacte actée pour le terminus de Wambrechies, ainsi que sur les caractéristiques de ce terminus.

La délibération de la MEL du 17 octobre 2025 précise que le terminus sera à l'angle Foch/Obert à Wambrechies, mais son insertion précise à cet endroit doit encore être définie. Cette position pourra se trouver à l'entrée de l'avenue Foch, rue Obert, devant le projet de construction SIA, ou peut-être immédiatement en amont du croisement Foch/Obert. Les largeurs disponibles et les opportunités sont actuellement étudiées pour déterminer le positionnement le plus pertinent.

Un participant s'est interrogé sur les futures dessertes réalisées par les lignes projetées.

La MEL répond que le schéma d'exploitation du futur tramway doit encore être travaillé. La destination de la ligne liée à l'axe Nord n'est pas encore connue aujourd'hui, à savoir si elle se dirigera vers Euraflandres (le secteur des gares lilloises) ou vers l'Esplanade. En revanche, la MEL précise que la station « Parc », qui succède à celle du Canon d'Or en allant vers Lille, sera un point de liaison entre ces deux directions, où l'intermodalité sera particulièrement travaillée.

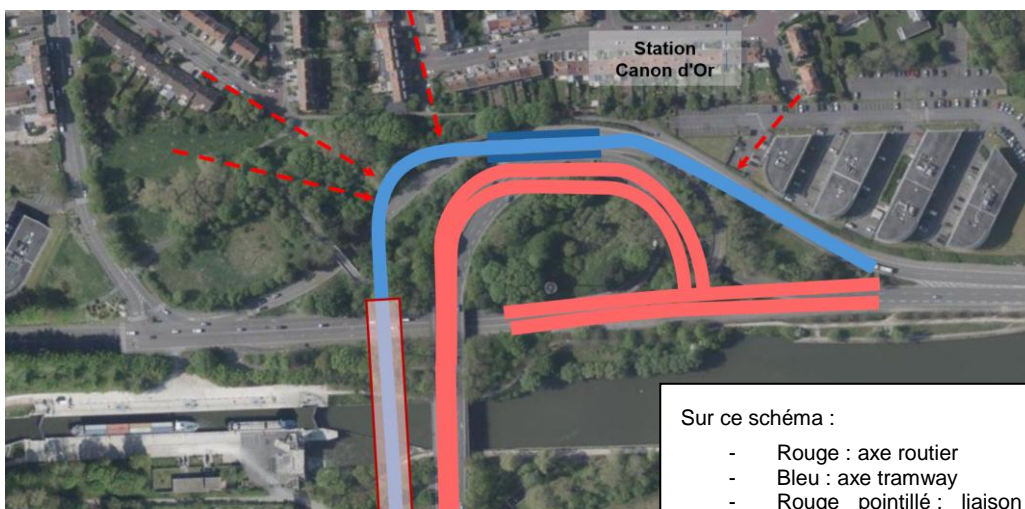
Le temps d'atelier, secteur par secteur

Après une présentation des différents secteurs étudiés lors de l'atelier, les participants ont travaillé par table autour d'un secteur choisi lors de leur inscription. Voici ci-dessous, pour chaque secteur étudié, les scénarios ou principes d'insertion qui y sont envisagés à ce stade des études, puis les observations formulées par les participants.

Station Canon d'or

Lambersart

Scénario




Sur ce schéma :

- Rouge : axe routier
- Bleu : axe tramway
- Rouge pointillé : liaison vers Canon d'Or à développer (modes actifs)
- Bleu foncé : station de tramway

Station Canon d'Or

(2 groupes de travail)

	Avantages ✓	Limites *
Scénario 1 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bonne desserte de Lille ■ Bon accès au quartier ■ Bonne connexion bus/tram ■ Éloignement du trafic automobile ■ Réaménagement de l'échangeur favorable aux piétons ■ Environs de la station plus sécurisés pour les cyclistes 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nuisances sonores x2 ■ Trop proche des habitations et de leurs jardins ■ Manque de sécurité de la station la nuit, fréquentations statiques ■ Artificialisation, ajout de béton, sur un espace vert ■ Risque de report de stationnement dans le quartier x2 ■ Absence de stationnement voiture supplémentaire ■ Station isolée dans un parc, dans un quartier résidentiel x2 ■ Changements complexes vers la gare ■ Croisement entre les voies cyclables de l'avenue du bois et le tramway ■ Amplification des encombrements à l'intersection rue de Lille/avenue du Bois et à l'entrée de Lambersart x2

- Aa : Ce qui a été retranscrit sur le support de l'atelier par le groupe
- Aa : Ce qui a été mis en avant lors de la restitution par le rapporteur
- x2 : Ce qui a été indiqué par les 2 groupes de travail

Remarques complémentaires :

- Un groupe a demandé des compléments d'informations sur la hauteur de la station et les nuisances liées, notamment par rapport aux jardins limitrophes. Le mur anti-bruit et son devenir ont également été mentionnés.

La MEL précise que la future station est privilégiée au niveau de la voirie actuelle. Le mur anti-bruit n'est pas impacté par le projet à ce stade des études. Sur les nuisances générales générées, la MEL rappelle que le trafic automobile dans le secteur, qui est aujourd'hui très important, sera éloigné par l'arrivée du tramway, et réduit par les aménagements liés au projet Euralille à la Deûle. L'arrivée du tramway et du projet Euralille à la Deûle signifie donc une diminution des impacts acoustiques pour les habitations. Les études acoustiques viendront préciser cet effet.

- Les groupes se sont montrés intéressés par les liens futurs entre la station et les voies vertes, existantes et en projet comme la voie verte ligne SNCF, rue Charlemagne Broutin, et par l'influence de l'arrivée du tramway sur le schéma cyclable dans le secteur. Un groupe a ainsi indiqué son souhait d'obtenir plus d'informations sur le raccordement de la piste cyclable en provenance de l'avenue du Bois à Lambersart sur l'ouvrage d'art qui sera créé, du fait du dénivelé
- Les groupes se sont montrés vigilants sur l'influence de l'arrivée du tramway sur le trafic automobile, et les encombrements en entrée de ville.

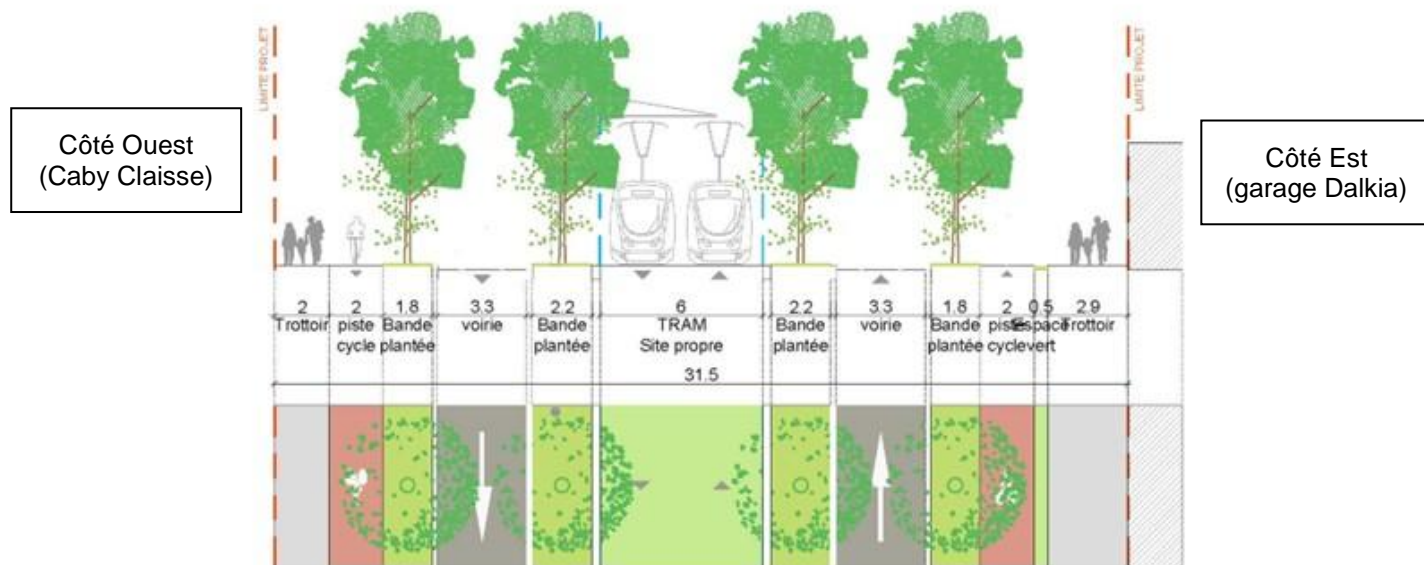
La MEL a indiqué qu'aujourd'hui les carrefours du secteur connaissent effectivement des saturations mais que le projet de tramway mais aussi Euralille à la Deûle vont venir apaiser ce trafic. À l'avenir, les arrivées de véhicules depuis les boulevards Schumann et Coubertin seront moindres.

- Les groupes souhaitent le maintien de la ligne de bus 10 dans son état actuel **x2**
- Les deux groupes se sont exprimés en faveur d'un positionnement de la station plus éloigné des habitations. Un positionnement de la station sur le nouvel ouvrage d'art a été cité **x2**
- Un groupe a indiqué son souhait d'obtenir plus d'informations sur les stationnements vélos.
- Un groupe s'est interrogé sur les futurs parkings relais à établir en lien avec le projet de tramway.
- Un groupe signale l'existence de câbles spécifiquement aménagés dans le secteur pour permettre la traversée d'écureuils.

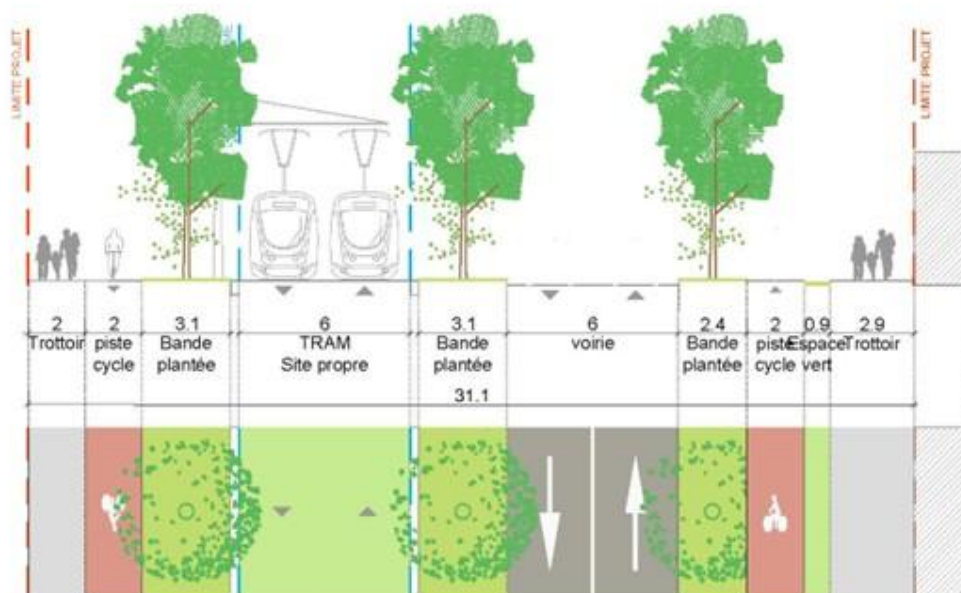
Rue Gambetta et rue de Lille

Saint-André-lez-Lille

Scénario n°1





Scénario n°2



Rue Gambetta et rue de Lille

(1 groupe de travail)

	Avantages ✓	Limites ✖
Scénario 1 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Profil équilibré entre les deux côtés de la rue ■ Réduction des nuisances grâce à la végétation ■ Sécurité du profil pour les usagers des transports en commun ■ Cyclistes éloignés des voies automobiles ■ Réduction du risque de collision entre voitures, séparées par le tramway 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Tramway plus éloigné de l'accès à la résidence étudiante ■ Vigilance accrue au niveau des traversées de voies et passages piétons
Scénario 2 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Accès piéton au tram facilité ■ Bon accès sécurisé depuis le site du projet Caby/Claïsse ■ Pistes cyclables plus lisibles par rapport à la situation actuelle 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vigilance sur les interactions piétons/cyclistes ■ Vigilance sur les traversées aux carrefours ■ Accès au tramway plus complexe du côté du garage Dalkia ■ Moins d'arbres plantés

- Aa : Ce qui a été retranscrit sur le support de l'atelier par le groupe
- Aa : Ce qui a été mis en avant lors de la restitution par le rapporteur

Remarques complémentaires :

- Le participant d'un autre groupe a mentionné la piste cyclable bidirectionnelle existante côté Caby. Il demande si elle est jugée dysfonctionnelle pour ne pas être maintenue dans les propositions d'aménagements.

La MEL indique ne pas avoir basé ses propositions sur un dysfonctionnement constaté de cette piste. Une bidirectionnelle comme une directionnelle de part et d'autre sont possibles. La question de la desserte et celle de la sécurité doivent être prises en compte. Il y a également le raccordement à l'existant comme le vélo-pont au-dessus des voies ferrées proches de la gare à intégrer dans la réflexion.

- Le groupe s'est interrogé sur l'opportunité de créer du stationnement intégré au profil de rue, ou une poche de stationnement sur le site du garage Dalkia. Les projets immobiliers dans le secteur sont mentionnés ainsi que les normes de stationnement prescrites dans le PLU3 en raison de l'arrivée du tramway. Le nombre de places de stationnement à créer dans le cadre des opérations immobilières étant réduit, comment feront les visiteurs pour se garer ?

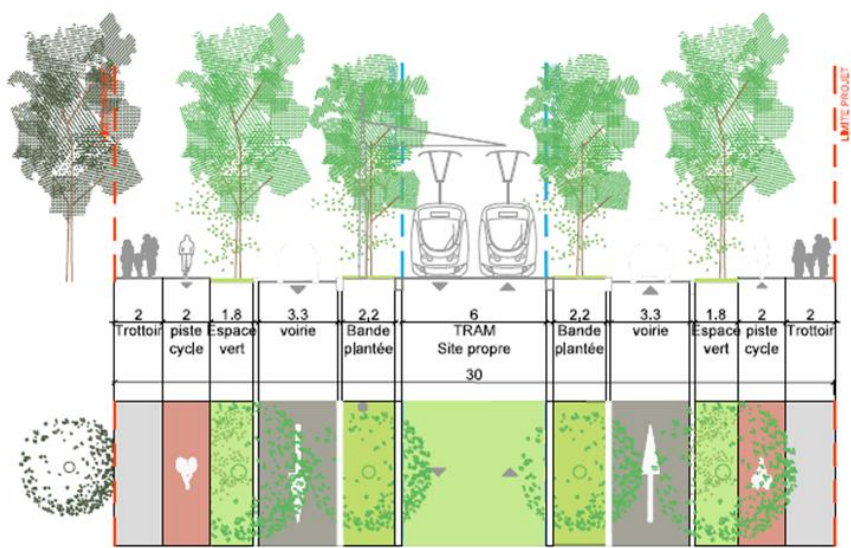
La MEL indique que les projets d'aménagements dans le secteur sont encore en réflexion. Par ailleurs, la Métropole rappelle que l'arrivée du tramway diminue effectivement les obligations liées au stationnement pour les porteurs de projets immobiliers mais ne les ramènent pas à zéro. Du stationnement devra toujours être créé par le projet Caby Claisse.

Concernant le stationnement à intégrer au profil de rue, la MEL indique ne pas être favorable au stationnement en bordure des voies de tramway, mais indique intégrer la réflexion aux études à venir.

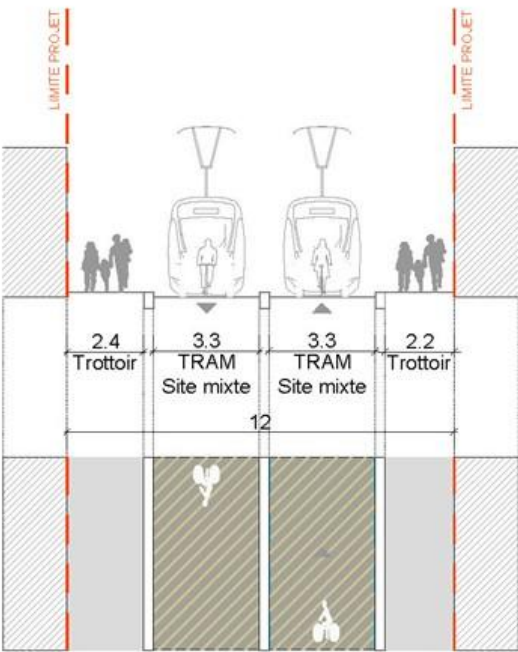
Rue Carnot

Saint-André-lez-Lille

Scénario – Partie Nord

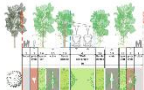
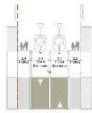


Scénario – Partie Sud



Rue Carnot

(1 groupe de travail)

	Avantages ✓	Limites *
Scénario – Partie Nord 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Végétalisation importante de la rue ■ Déminéralisation des sols ■ Plus de confort pour les usagers des transports en commun ■ Aménagement qualitatif pour les PMR ■ Trottoirs élargis ■ Circulation automobile plus lente et plus sûre 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nuisances sonores et vibrations exercées par le tramway ■ Absence de stationnement ■ Crissement dans les courbes ■ Klaxon du tramway aux intersections ■ Sécurité des déplacements des enfants/scolaires ■ Risque de chute dans les traversées des voies du tramway par les cycles ■ Voies automobiles moins larges, et moins favorables aux camions et véhicules utilitaires
Scénario – Partie Sud 		<ul style="list-style-type: none"> ■ Impact des vibrations du tramway sur les façades des maisons ■ Introduction de poteaux, câbles, frottement des caténaires ■ Baisse de la valeur foncière des maisons ■ Moins de flexibilité par rapport à un BHNS ■ Danger pour les piétons ■ Pas de place dédiée aux cycles & impossibilité de trouver des alternatives cyclables via la Deûle et le quartier Sainte-Hélène ■ Absence de stationnement ■ Difficultés d'accès aux garages, aux habitations pour les besoins du quotidien ■ Réduction de trafic à démontrer, risque de densification avec la création d'un pont routier donnant sur la rue

- Aa : Ce qui a été retranscrit sur le support de l'atelier par le groupe
- Aa : Ce qui a été mis en avant lors de la restitution par le rapporteur

Remarques complémentaires :

- Le groupe a demandé quels seraient les horaires de fonctionnement du tramway.
La MEL indique que les horaires de fonctionnement tels qu'ils sont projetés à l'heure actuelle seraient de 5h30 à 1h du matin. En heure de pointe, on parle d'un tramway toutes les 6 à 7 minutes par sens de circulation.
- Le groupe a mentionné les gênes sonores liées au klaxon du tramway, de même que les crissements en courbe, et les vibrations.
La MEL apporte des précisions sur les mesures prises pour limiter les impacts tramway. Elle souligne également la diminution de la circulation qui est source d'une nuisance importante et qui ira en augmentant si aucune mesure n'est prise.
- Un participant a demandé comment le projet s'adapte à la recharge nécessaire des véhicules électriques sur l'espace public.
La MEL indique que le projet implique le remaniement complet de l'espace public, et donc des réseaux, dont le réseau électrique. Cela comprend des possibilités de créer, lorsque du stationnement est mis en place et que l'espace le permet, des places permettant la recharge de véhicules électriques. Un plan de déploiement des bornes de recharges existe à l'échelle métropolitaine.

- Comment les escaliers d'accès aux maisons, sur le trottoir sont pris en compte ? Comment composer avec les poubelles sur les trottoirs ?

La MEL indique avoir pris en compte le sujet dans son aménagement, en projetant des trottoirs d'une largeur de 2,2 m à 2,4 m afin de maintenir le bon fonctionnement des circulations piétonnes même lors de la présence d'un de ces escaliers d'accès.

La sortie des poubelles sera toujours possible comme actuellement. Une réorganisation de la collecte des déchets pourra être réalisée au besoin.

- Des précisions sont demandées sur le déchargement des courses sur la partie de la rue en site mixte.
- Des précisions ont été demandées par le groupe sur la mise en place – ou non - de lignes aériennes de contact (caténaires) dans la partie contrainte de la rue et sur leur potentielle installation sur les façades.

Il y aura bien des lignes aériennes de contact, elles devraient être à une hauteur d'environ 6m50 du sol et, rue Carnot, elles ne pourront pas être accrochées sur les façades.

- Le groupe s'est interrogé sur la prise en compte des Personnes à Mobilité réduite (PMR) et notamment les personnes malvoyantes dans le cadre du projet.

La MEL indique que le projet de tramway intègre l'accessibilité aux PMR et personnes malvoyantes, et que les aménagements sont normés en ce sens. Le tramway sera entièrement accessible aux fauteuils roulants. Pour les malvoyants, des bandes podotactiles seront mises en place notamment au niveau des stations.

- Des précisions ont été demandées par le groupe sur la vitesse adoptée par le tramway.

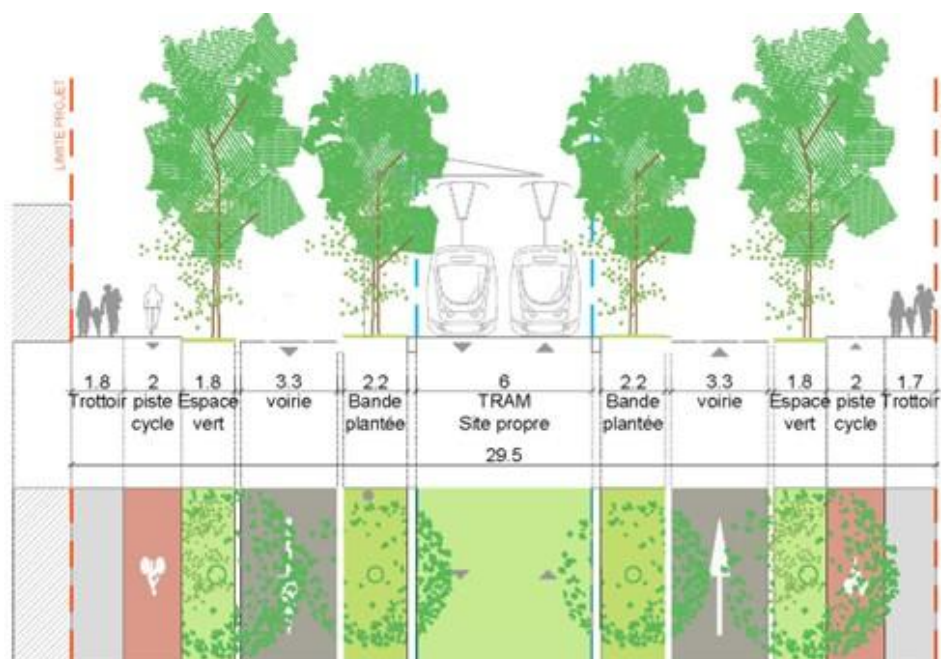
La MEL indique que la vitesse moyenne du tramway sera de 20 km/h, mais que celle-ci sera adaptée dans les secteurs contraints. Le tramway présente l'avantage d'être régulier et ne pas être ralenti par la circulation sur les parties en site propre.

- L'impact de la situation des finances publiques sur le projet de tramway a été évoqué, un participant a également mis en avant la pertinence d'une éventuelle gratuité des transports en commun métropolitains comme cela existe dans certaines agglomérations de la région, par exemple à Dunkerque.

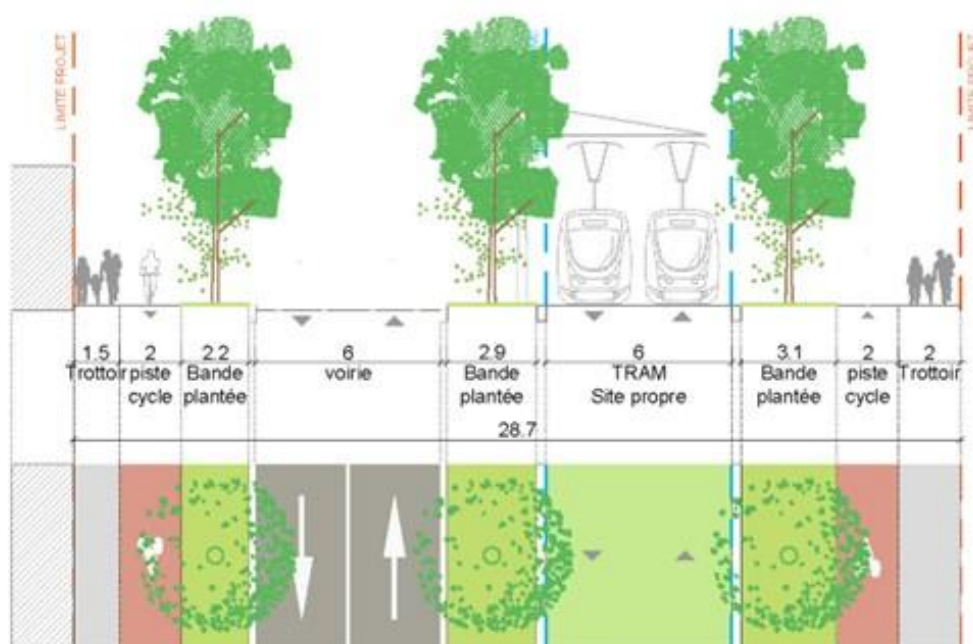
Rue Félix Faure, Avenue Decauville, Avenue Industrielle

Saint-André-lez-Lille & Marquette-lez-Lille

Scénario n°1





Scénario n°2



Rue Félix Faure, Avenue Decauville, Avenue Industrielle

(1 groupe de travail)

	Avantages ✓	Limites *
Scénario 1 	<ul style="list-style-type: none"> Bonne desserte des activités Présence de 4 rangées d'arbres Trottoirs larges Bonne largeur des voies automobiles 	<ul style="list-style-type: none"> Accès plus difficile aux entreprises de la rue Félix Faure pour les transporteurs Absence de stationnement pour les visiteurs du quartier de l'avenue Decauville La piste cyclable le long des entrées des entreprises risque de créer des situations dangereuses
Scénario 2 	<ul style="list-style-type: none"> Eloignement des voies automobiles des futures résidences de la friche Rhodia Desserte des activités pour les personnes sans voiture Largeur des voies cyclables satisfaisante Circulation mitoyenne pour les automobilistes, plus pratique 	<ul style="list-style-type: none"> Absence de stationnement Voie piétonne plus étroite d'un côté La piste cyclable le long des entrées des entreprises risque de créer des situations dangereuses Voie cyclable à séparer des trottoirs piétons Voies des automobiles plus étroites que dans le premier scénario

- Aa : Ce qui a été retranscrit sur le support de l'atelier par le groupe
- Aa : Ce qui a été mis en avant lors de la restitution par le rapporteur

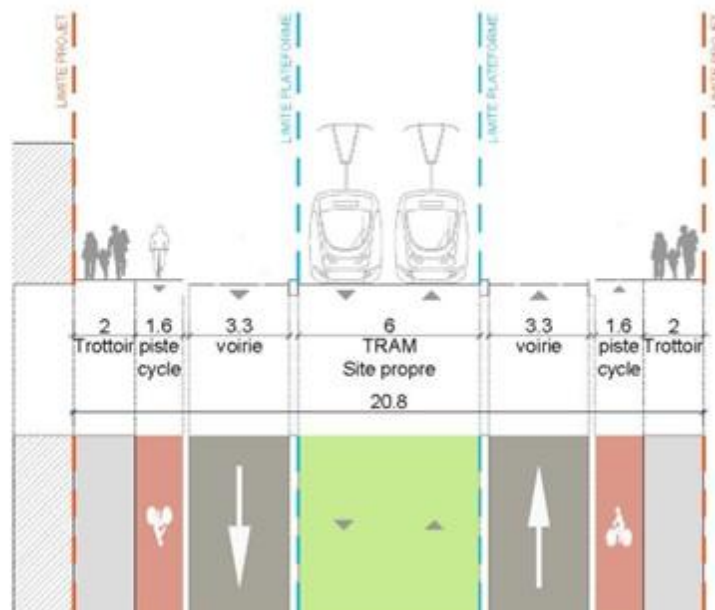
Remarques complémentaires :

- Le groupe s'est montré plus favorable au scénario n°2, en raison de la mitoyenneté des voies destinées aux automobiles.
- Le groupe s'est interrogé sur le positionnement des stations dans les rues concernées.
La MEL indique que la position des stations n'est pas encore entièrement définie. La Métropole rappelle cependant le principe d'une station tous les 500 m environ, ce qui permet de ne pas contraindre l'efficacité du tramway à cause de trop nombreux arrêts en station.
Par ailleurs, il existe des incontournables quant aux futures stations à implanter sur la branche nord : le terminus, le nouveau centre-ville de Marquette-lez-Lille, le croisement rue Félix Faure/rue Carnot avec le projet de piscine et le projet de médiathèque, et l'intermodalité avec le BHNS.
- Le groupe a exploré des adaptations possibles du scénario n°2, avec une piste bidirectionnelle du côté de la friche Rhodia. Cela limiterait, selon les participants, les conflits d'usages et situations dangereuses pour les cyclistes vis-à-vis des activités de l'autre côté du profil de rue.
- Le groupe s'est interrogé sur le stationnement rue Decauville et au-delà, il existe du stationnement privé mais qu'adviendra-t-il du stationnement visiteur ? Le groupe a exprimé le souhait que soient créées quelques places de stationnement entre les plantations, à côté des voies.

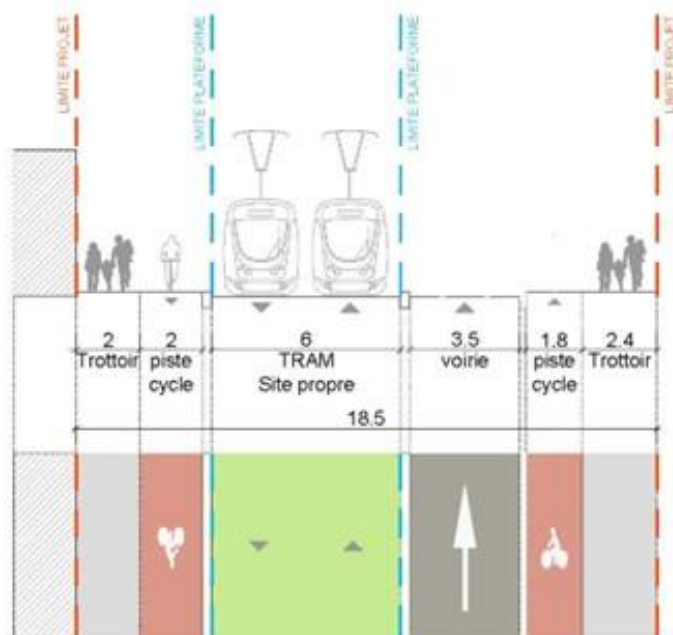
Rue Obert

Wambrechies

Scénario n°1

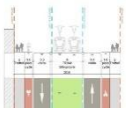
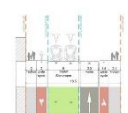


Scénario n°2



Rue Obert

(1 groupe de travail)

	Avantages ✓	Limites *
Scénario 1 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sortie de Wambrechies plus facile aux heures de pointe ■ Maintien de deux sens de circulation pour les automobiles ■ Accès au terminus facilité en cas d'implantation face au projet SIA ■ Double bande cyclable 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Disparition du stationnement ■ Espace contraint pour les piétons ■ Pas de plantation possible ■ Passage des camions de collecte des déchets contraint ■ Voies de circulation étroites pour les bus ■ Trottoirs moins larges
Scénario 2 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Accès au terminus facilité en cas d'implantation face au projet SIA ■ Double bande cyclable ■ Trottoirs plus larges 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mise en sens unique très contraignante ■ Limite les possibilités d'accès à plusieurs positions de terminus évoquées. ■ Disparition du stationnement ■ Pas de plantation possible ■ Passage des camions de collecte des déchets contraint

- Aa : Ce qui a été retranscrit sur le support de l'atelier par le groupe
- Aa : Ce qui a été mis en avant lors de la restitution par le rapporteur

Remarques complémentaires :

- Le groupe s'est exprimé sur les possibilités de localisation du terminus énoncées. Le positionnement du terminus avenue Foch a été jugé peu souhaitable, en raison de la giration du tramway qui créerait des crissements. Celui envisagé à l'angle de la rue des Charmes est également jugé peu favorable, en raison du profil contraint de la rue à ce niveau. Le positionnement face au projet SIA est jugé plus opportun, car présente plus d'espace disponible.
- Le groupe s'interroge sur les modifications du réseau de transports en commun à venir avec l'arrivée du tramway et sur son futur maillage.
- Le groupe a jugé opportun de privilégier l'attractivité de la véloroute de la Deûle (en bord de berge) pour les cyclistes dans les aménagements à venir, en y implantant plus d'éclairage et en améliorant les connexions à cette voie.
- Le groupe a indiqué être plus favorable aux voies cyclables bidirectionnelles plutôt qu'à deux voies uniques de part et d'autre du profil.
- Le groupe a jugé important de mettre en place un tramway « vélo compatible ».
- Le groupe a demandé plus de renseignements sur l'aménagement du passage sous la rocade.
- Il a été jugé plus opportun d'établir un parking-relais dans le secteur de l'avenue Industrielle, qui comprend à la fois plus de place et moins de riverains.
- Le groupe s'est montré opposé à la mise en sens unique de la rue Obert mais a précisé que, si elle devait s'imposer, le sens de circulation inverse à celui proposé (sens de Wambrechies vers Lille) serait, leur semble-t-il, plus opportun.

Retour en images



