

extra
mobile

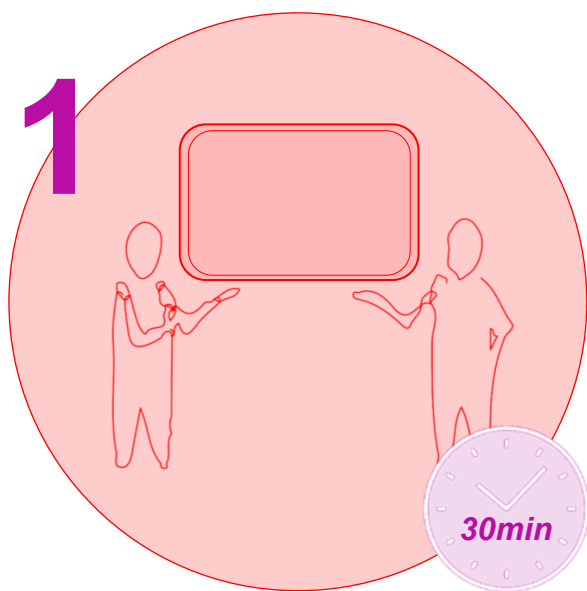
tramway

Atelier participatif

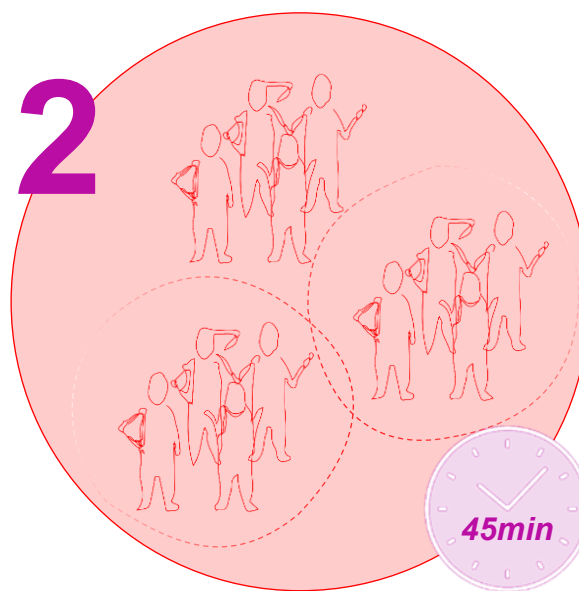
Tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne

04 novembre 2025

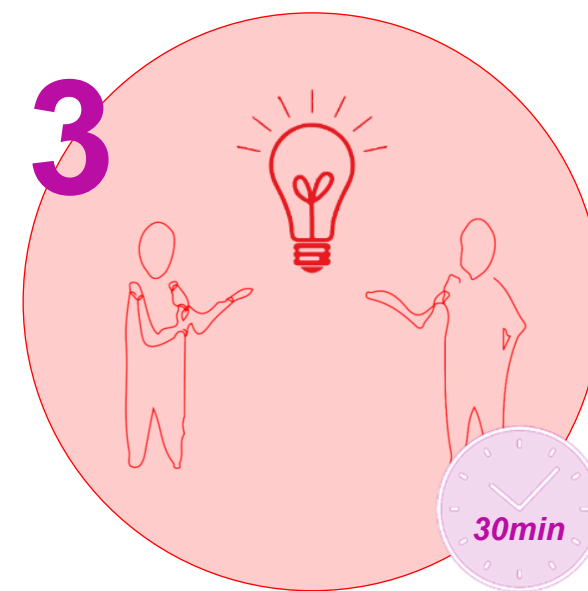
Organisation de l'atelier



1/ Présentation générale



2/ Réflexions par table



3/ Restitution des idées

LES ATELIERS PARTICIPATIFS

Cet atelier participatif vise à :

- Présenter par territoire les enjeux d'aménagement et zoomer sur certains secteurs pour analyser les scénarios à l'étude pour l'insertion locale du projet
- Permettre aux métropolitains d'évaluer les atouts et les limites de chacun des scénarios présentés
- Répondre aux interrogations du public quant au projet sur le territoire présenté

1

EXTRAMOBILE

UNE AMBITION POUR LES
10 PROCHAINES ANNÉES

extra
mobile

la **MEL** fait bouger les lignes

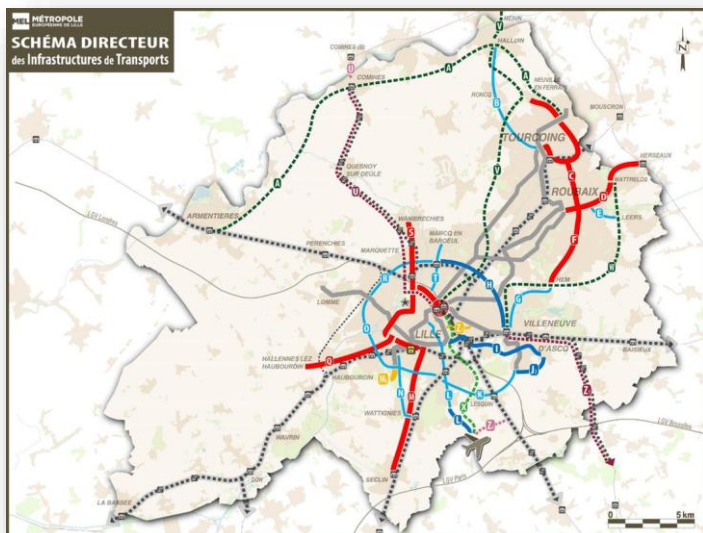


UN PROJET CONSTRUIT EN CONCERTATION

2019

CONCERTATION ET APPROBATION

Schéma Directeur des Infrastructures de Transport



21 février au 5 avril 2022

CONCERTATION PRÉALABLE

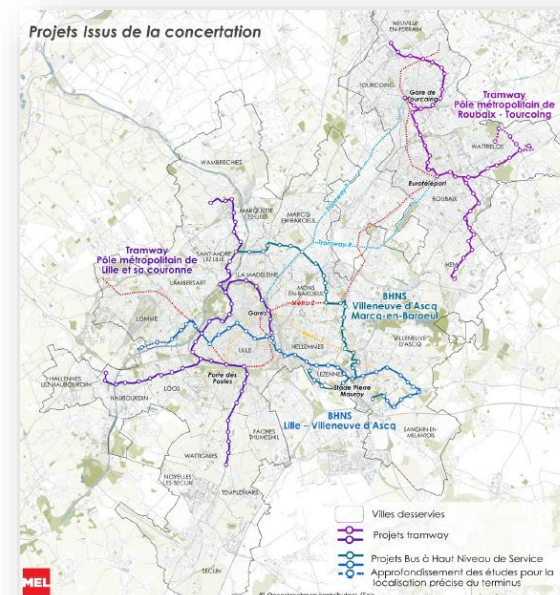
Sur chacun des 4 projets de Tramway et BHNS



Juin et décembre 2022

BILAN DE LA CONCERTATION

Arrêt des tracés des 4 projets de Tramway et BHNS



EXTRAMOBILE : 4 NOUVELLES LIGNES STRUCTURANTES



2 PROJETS DE TRAMWAY

- Pôle métropolitain de Roubaix - Tourcoing
- Pôle métropolitain de Lille et sa couronne



2 PROJETS DE BHNS

- BHNS Lille - Villeneuve d'Ascq
- BHNS Villeneuve d'Ascq – Saint-André-Lez-Lille

➔ 490 000 habitants et 340 000 emplois desservis

➔ Près de 180 000 voyages par jour

➔ Un réseau structurant x 2



26

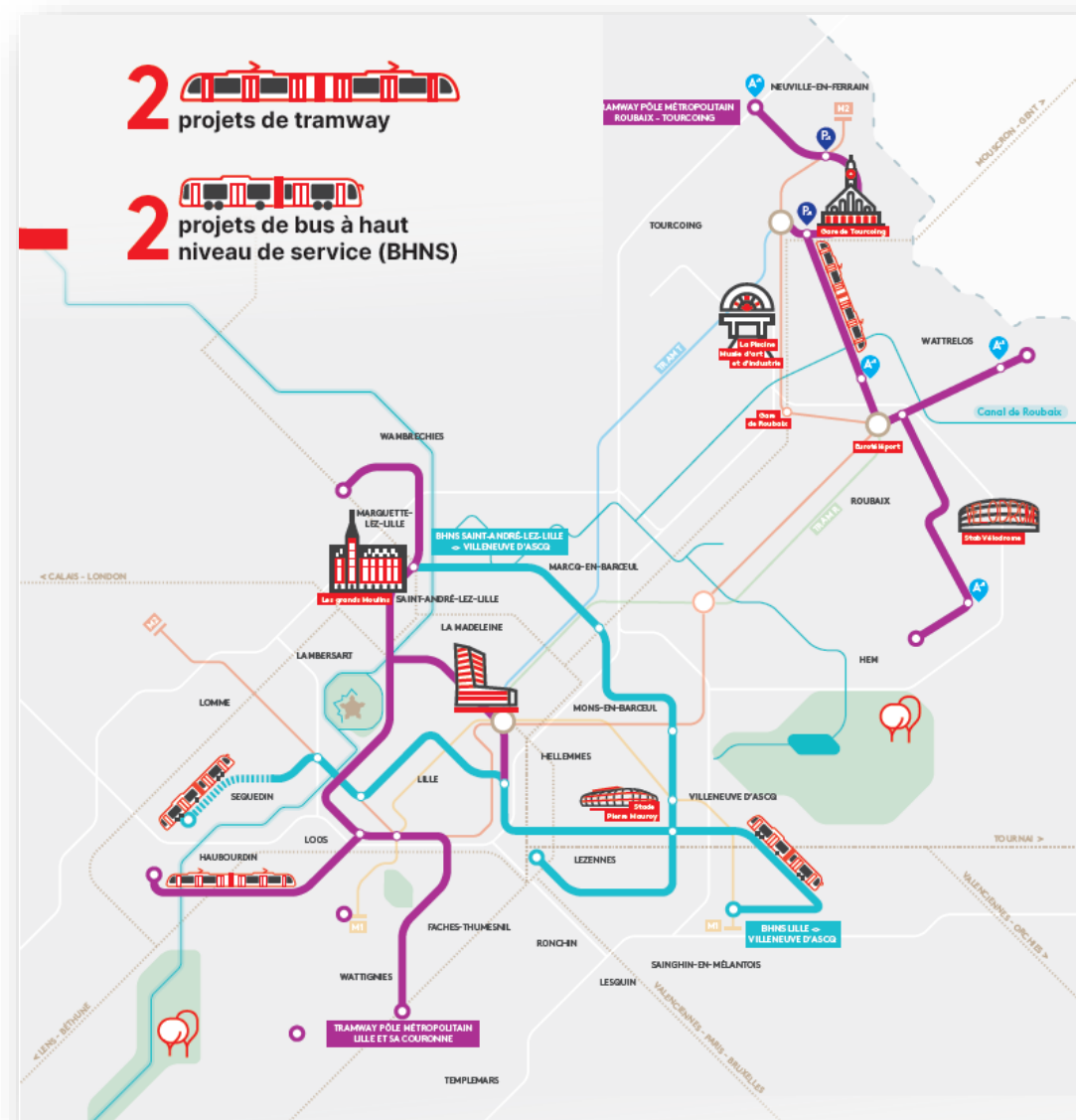
communes traversées
par les projets de
tramway et de BHNS



75 km
de nouvelles lignes
de transports en commun



2 milliards
d'euros investis



DES PROJETS AUX OBJECTIFS MULTIPLES

UN PROJET DE MOBILITE

- Renforcement du **maillage** du réseau de transports en commun.
- **Correspondances** avec le métro, le tramway T et R et le TER.
- Complémentarité avec le **réseau bus**.
- Développement des **modes actifs**.

UN PROJET SOCIAL

- Rendre la métropole (emplois, études, commerces...) **accessible à tous**.
- Desservir des **quartiers prioritaires** politique de la ville.

UN PROJET ENVIRONNEMENTAL

- Apporter une **alternative à la voiture** individuelle.
- Eco-conception des projets.

UN PROJET DE QUALITÉ URBAINE

- Repenser les **espaces publics** pour les apaiser.
- Accompagner la dynamique **d'aménagement urbain**.



Lyon (69)



Pessac (33)



Montpellier (34)

2

LE PROJET DE TRAMWAY DU PÔLE MÉTROPOLITAIN DE LILLE ET SA COURONNE

Découvrez le projet !



TRAMWAY MÉTROPOLITAIN LILLE ET SA COURONNE

DESSERVIR LES PÔLES MAJEURS DE LA METROPOLE

- Desservir les grands secteurs d'habitats, mais aussi les pôles économiques, d'activités et d'emplois, d'enseignement, de culture, de loisirs et d'évènements, dans l'objectif de les rendre accessibles à tous.
- Accroître l'attractivité du territoire traversé et en favorise le dynamisme et le développement économique, culturel et touristique.



11 villes desservies



25 km
d'infrastructure



47
stations



UN TRAMWAY TOUTES LES
6 à 7 min
EN HEURE DE POINTE



TEMPS DE PARCOURS
GARANTI
22 min
STATION OBERT - EURAFLANDRES



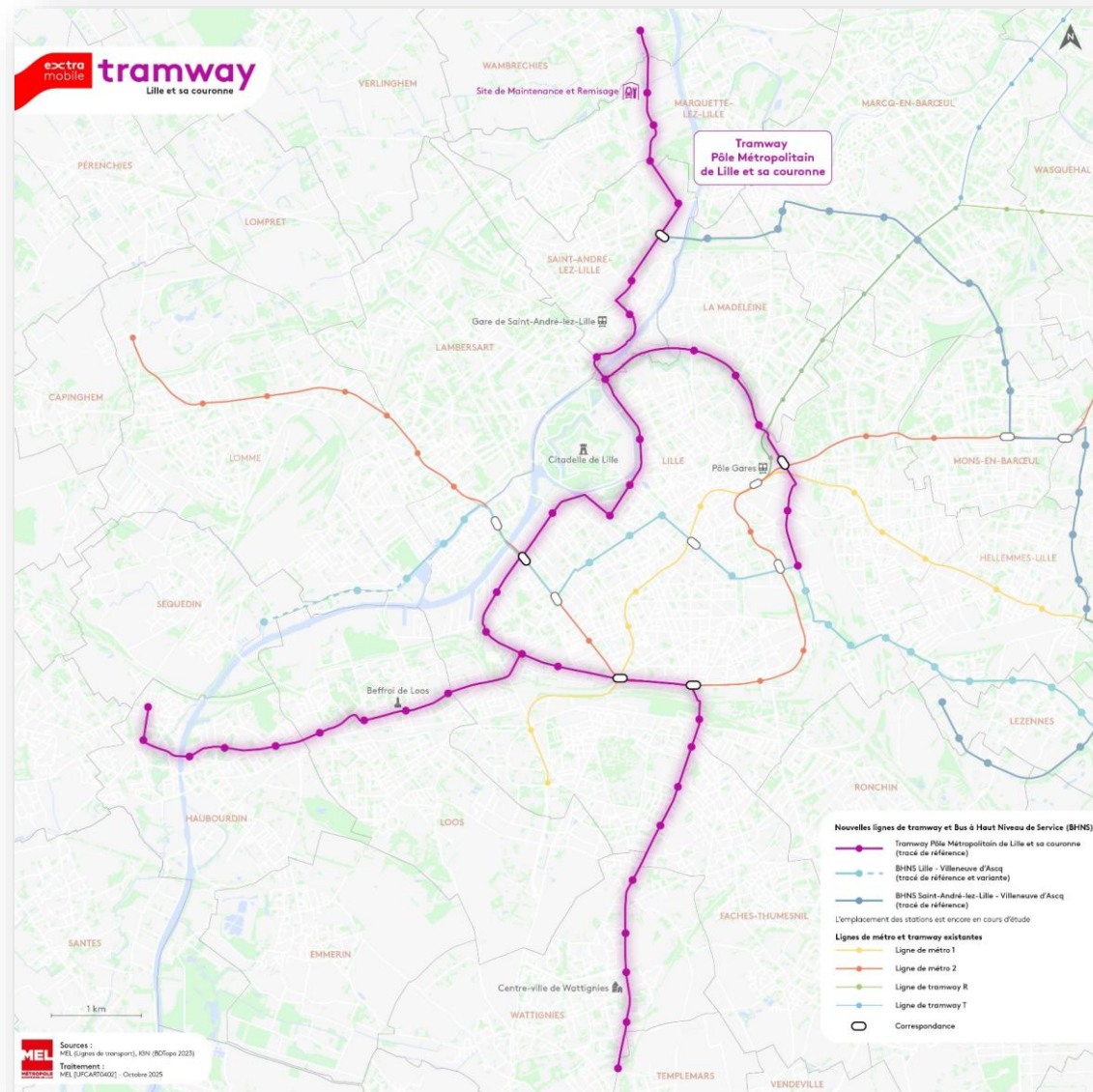
172 000
habitants



136 000
emplois



36 000
scolaires



LE DÉROULEMENT DES ÉTUDES DU TRAMWAY

Études préliminaires

- Définir la répartition de l'espace public et les usages
- Localiser les futures stations de la ligne
- Identifier les emprises foncières éventuellement nécessaires
- Commencer les investigations techniques
- Affiner le coût du projet et le planning

Avant Projet

- Restituer et localiser les fonctions de l'espace public (stationnements PMR, livraisons, ...)
- Définir les conditions de circulation automobile (sens de circulation, nombre de voies, signalisation lumineuse)
- Définir le projet d'aménagement de l'espace public : les principes de revêtements, les séquences végétales, les ambiances, ...
- Définir les principes de nivellement de l'espace public
- Intégrer les éléments fonctionnels du tramway (la ligne aérienne, les aménagements de station, ...)
- Préciser les impacts environnementaux et fonciers
- Définir les spécifications techniques
- Estimer les coûts et les délais

Projet

- Détailler l'aménagement de l'espace public : choix des revêtements, palette végétale, matériel lumineux, mobilier urbain
- Affiner le nivellement de l'espace public
- Implanter l'ensemble des émergences sur l'espace public
- Intégrer l'ensemble des contraintes de sécurisation de l'espace public et du tramway
- Positionner les réseaux futurs et restituer les réseaux existants
- Planifier en détail les travaux
- Décrire et rédiger les documents permettant la consultation des entreprises de travaux

2025

2026

2027

2028

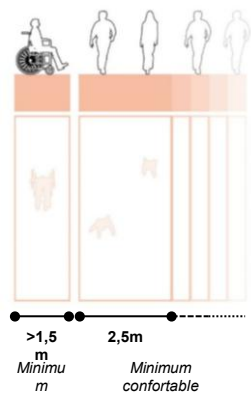
3

Temps de travail : Réflexions par table

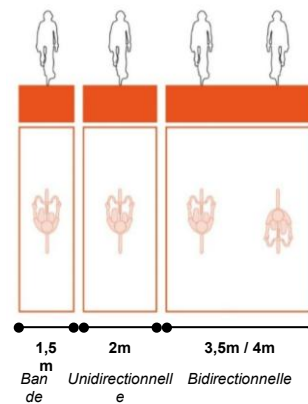


PROFILS

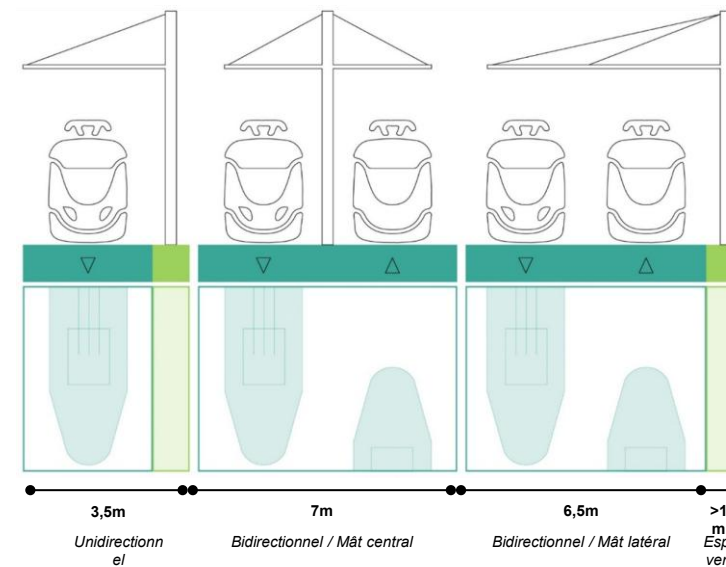
Le trottoir



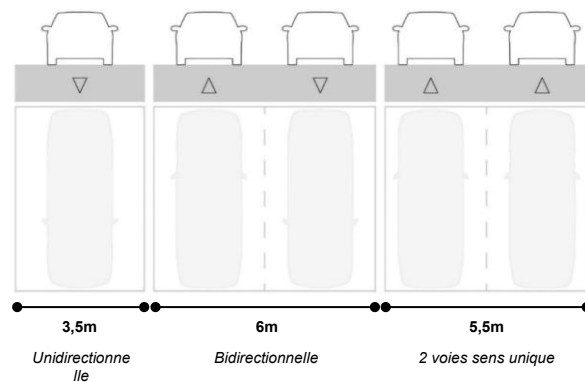
La piste cyclable



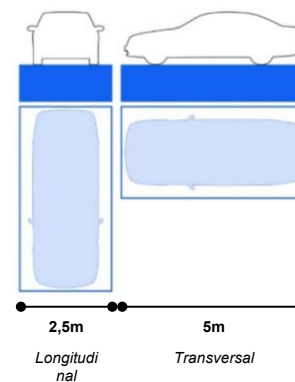
Le tramway



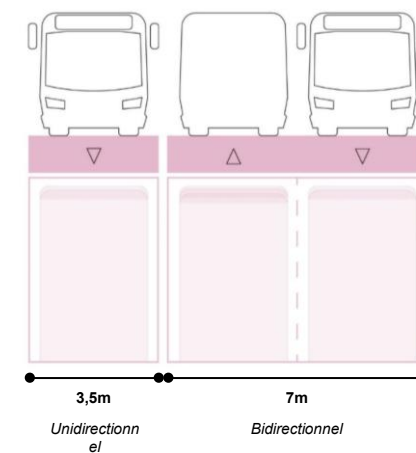
La voiture



Le stationnement



Le bus



Plan de la branche Nord

Station Canon d'or - Lambersart

Euralille à la Deûle

01.

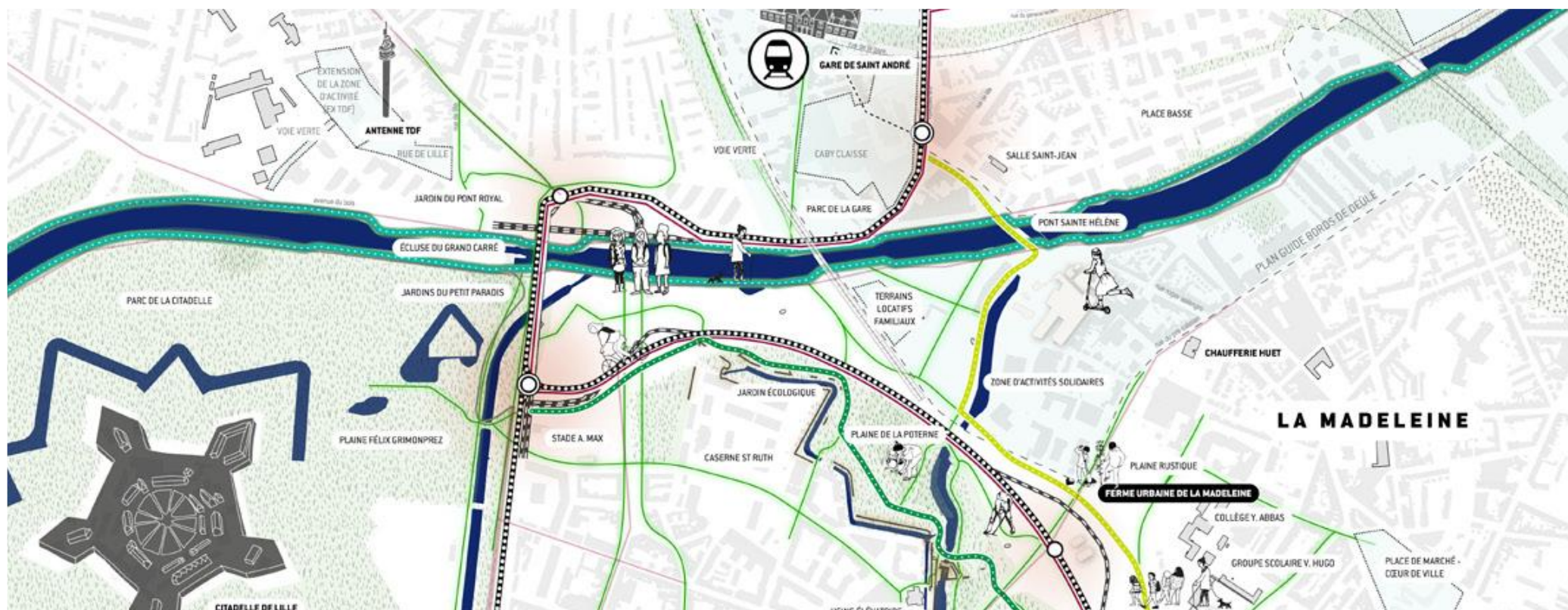
Mettre en place une **nouvelle offre de mobilité**, grâce à la mutation de l'infrastructure routière accueillant le **tramway** (Extramobile - SDIT)

02.

Développer une **armature support de continuités écologiques**, et d'un rapport renouvelé à la nature en ville au bénéfice des métropolitains

03.

Accompagner le **développement du territoire** et la **régénération urbaine** du cœur historique d'Euralille



An aerial photograph showing a complex road interchange with multiple lanes and curves, surrounded by dense green trees. A river flows along the right side of the interchange. In the background, there are residential buildings with red roofs and modern commercial buildings with curved facades. A bridge crosses the river in the lower right.

Station canon d'or - Lambersart

Station Canon d'or

Objectifs :

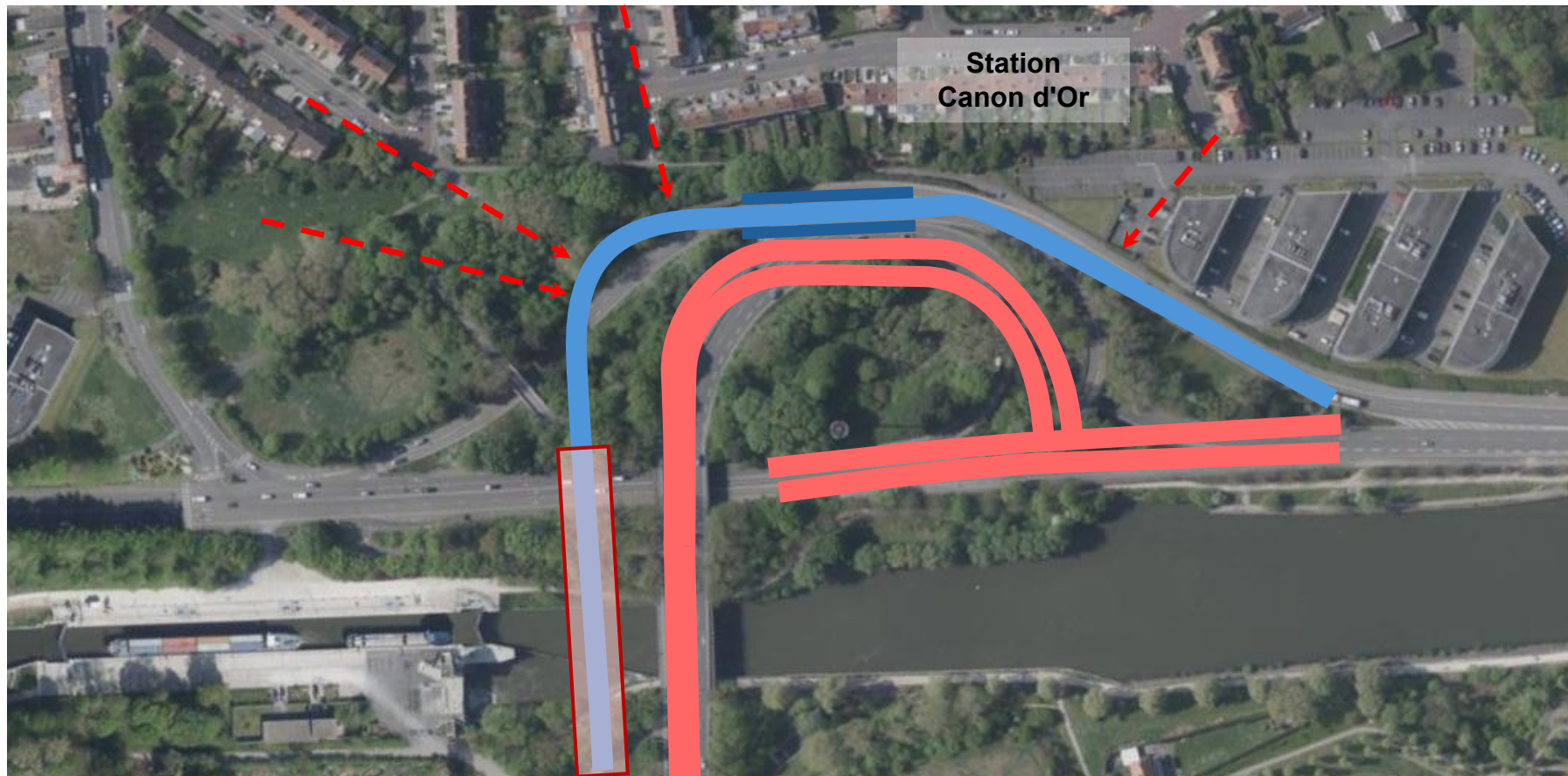
- Renforcement des accès piétons depuis Lambersart ;
- Positionner la station de manière à permettre une accessibilité aisée pour tous ;
- Réaménager le secteur pour le rendre plus urbain et moins autoroutier ;
- Améliorer la lisibilité des circulations des modes actifs (piétons / vélos).



Station Canon d'or

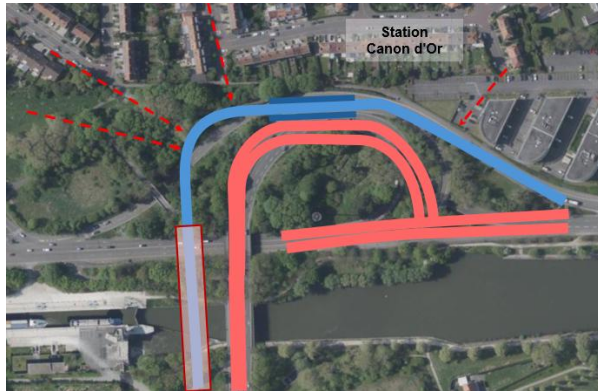
Objectifs :

- Renforcement des accès piétons depuis Lambersart ;
- Positionner la station de manière à permettre une accessibilité aisée pour tous ;
- Réaménager le secteur pour le rendre plus urbain et moins autoroutier ;
- Améliorer la lisibilité des circulations des modes actifs (piétons / vélos).



Comment imaginez-vous organiser le lien entre le quartier "canon d'or" et la future station tramway ?

Le travail : se mettre dans la peau des usagers



Avantages

+

Limites

-

Questions

?

Habitant / Visiteur / Salarié / Commerçant / Entreprise
(cadre de vie, nuisance, insertion locale...)

Usagers des transports en commun (accès au TC, vitesse d'exploitation, ...)

Piétons (sécurité, confort dans l'espace public, ...)

Cyclistes (sécurité, confort de circulation, intermodalité,...)

Automobilistes (sécurité, stationnement, intermodalité,...)

Rue Gambetta / Rue de Lille – Saint-André-Lez-Lille

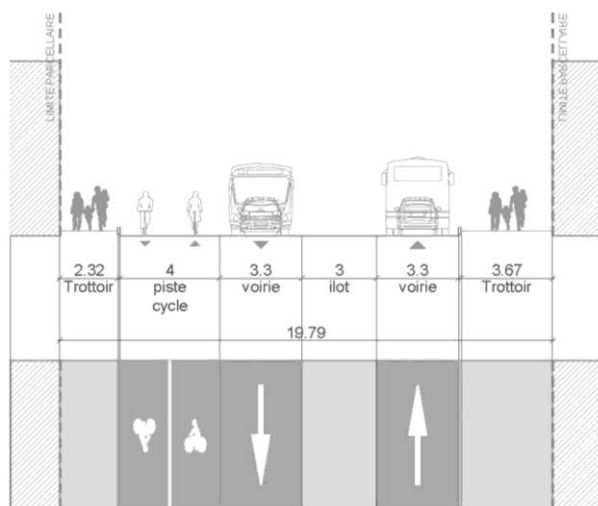
Rue Gambetta / Rue de Lille

Objectifs :

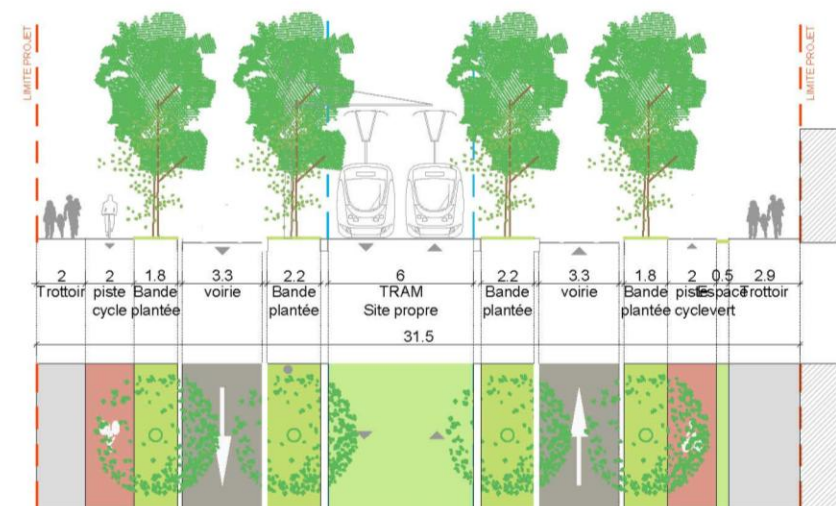
- Renforcement de l'intermodalité et valorisation du lien avec la gare
- Synergie avec le projet d'entrée de ville et le projet sur le périmètre « Caby-Claisse »
- Apaiser la circulation et renforcer la place des végétaux



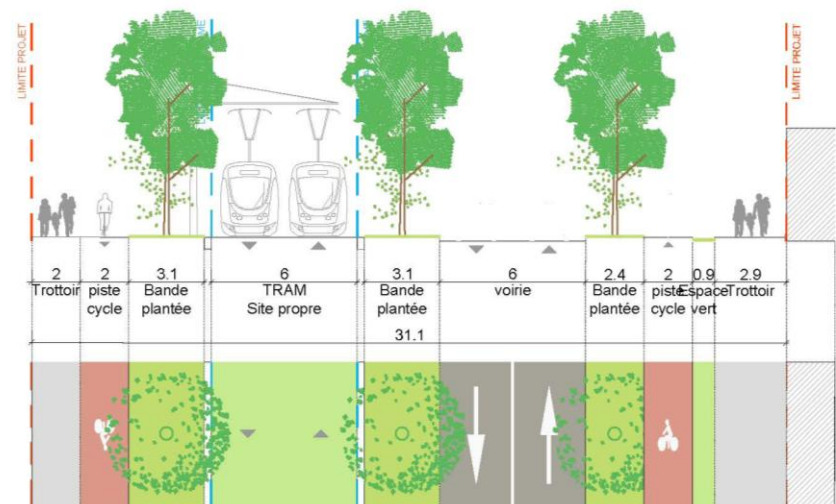
Rue Gambetta / Rue de Lille



Existant

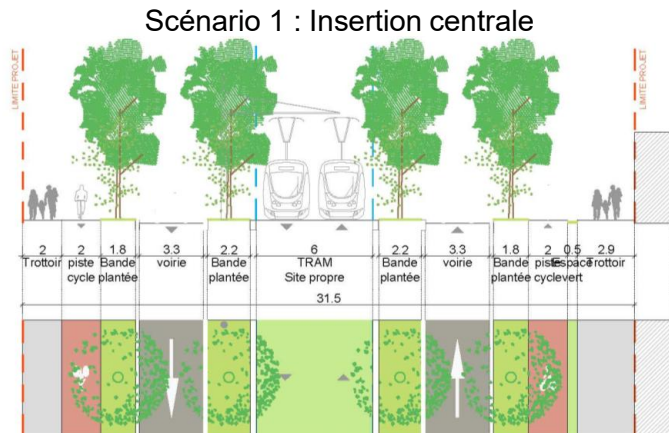


Scénario 1 : Insertion centrale



Scénario 2 : Insertion latérale

Le travail : se mettre dans la peau des usagers



Avantages

+

Limites

-

Questions

?

Habitant / Visiteur / Salarié / Commerçant / Entreprise
(cadre de vie, nuisance, insertion locale...)

Usagers des transports en commun (accès au TC, vitesse d'exploitation, ...)

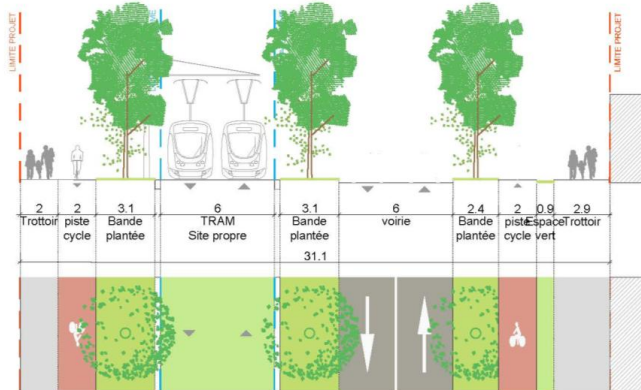
Piétons (sécurité, confort dans l'espace public, ...)

Cyclistes (sécurité, confort de circulation, intermodalité,...)

Automobilistes (sécurité, stationnement, intermodalité,...)

Le travail : se mettre dans la peau des usagers

Scénario 2 : Insertion latérale



Avantages

+

Limites

-

Questions

?

Habitant / Visiteur / Salarié / Commerçant / Entreprise
(cadre de vie, nuisance, insertion locale...)

Usagers des transports en commun (accès au TC, vitesse d'exploitation, ...)

Piétons (sécurité, confort dans l'espace public, ...)

Cyclistes (sécurité, confort de circulation, intermodalité,...)

Automobilistes (sécurité, stationnement, intermodalité,...)

Rue Carnot – Saint-André-Lez-Lille

Objectifs :

- Accompagner les transformations du secteur (Quai 22 notamment)
- Apaiser la circulation
- Intégrer le projet de tramway dans un secteur contraint en prenant en compte les usages
- Valoriser l'accès au centre ville au croisement Rue Leclerc-Rue Carnot
- Créer un pôle d'échanges avec le BHNS au niveau de Quai 22

Présence d'un emplacement réservé (ER) sur le tronçon au Nord de la voie ferrée

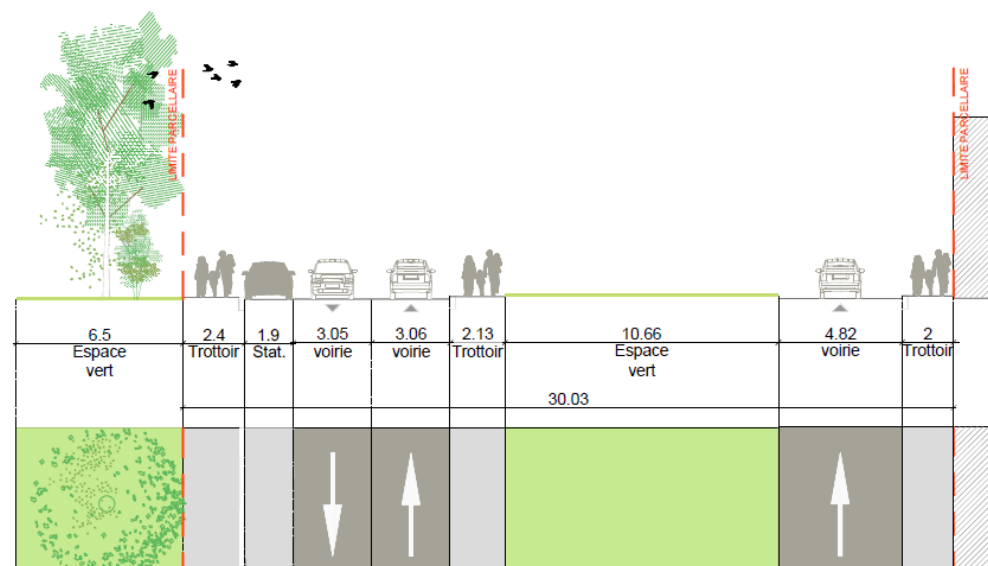


Rue Carnot

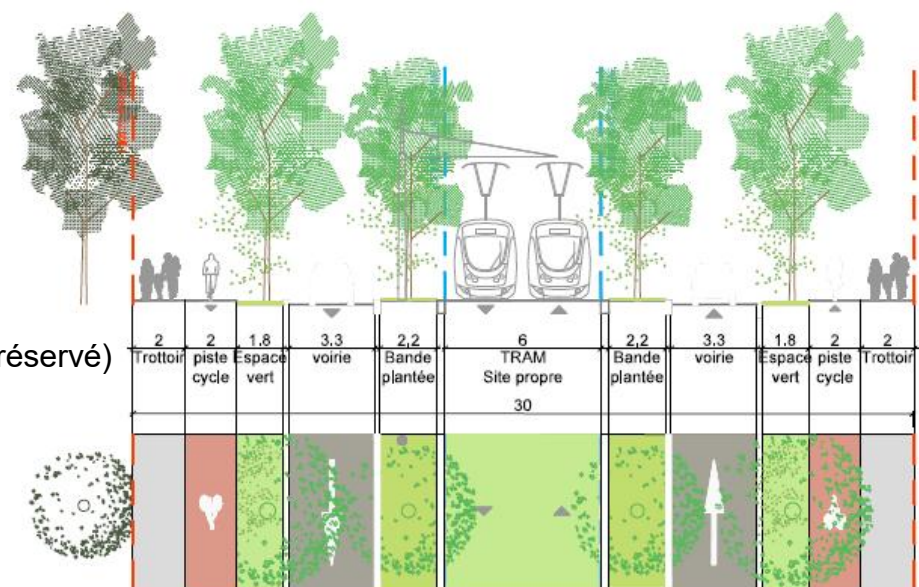
Rue Carnot (tronçon Nord)



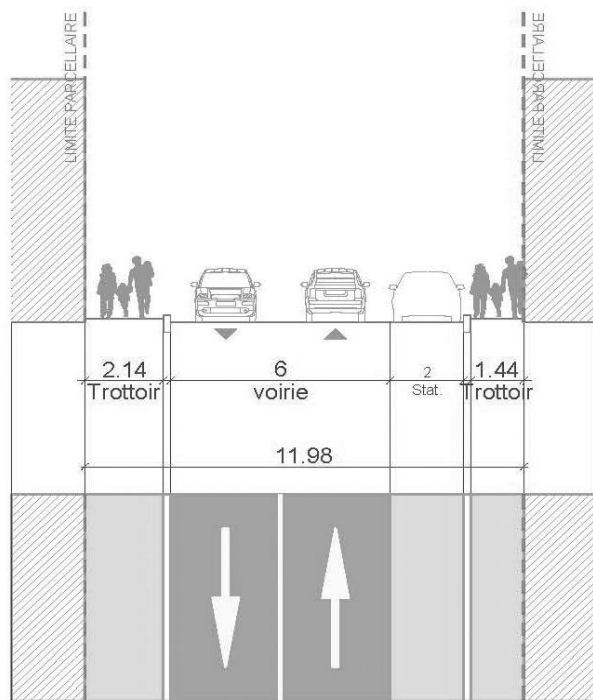
Existant (espace public actuel)



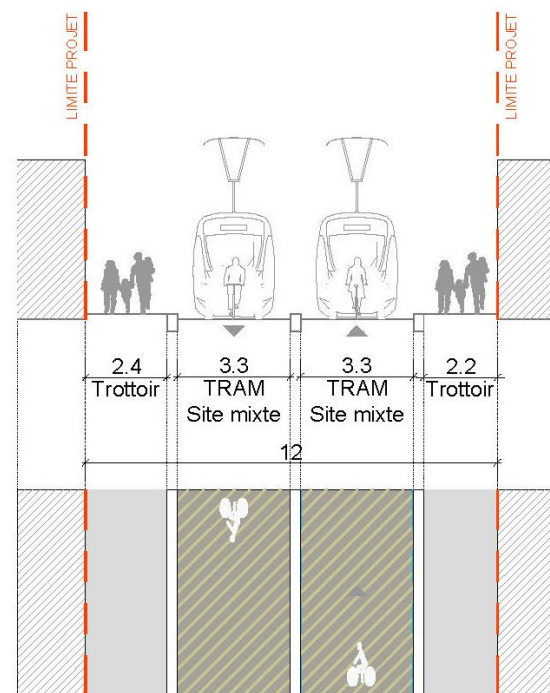
Projet (après ajout de l'emplacement réservé)



Rue Carnot (tronçon Sud)



Existant



Projet

Rue Carnot – circulation (tronçon Sud)

Niveau actuel : 8 000 véhicules / jours

Niveau projeté (sans tramway) : 10 500 véhicules / jours

Niveau tramway visé avec apaisement : 5000 véhicules / jour

Rue Carnot – Saint André Lez Lille

Impact sur le stationnement

Donnée issue d'un relevé de stationnement effectué fin d'année 2024 (octobre / décembre 2024)

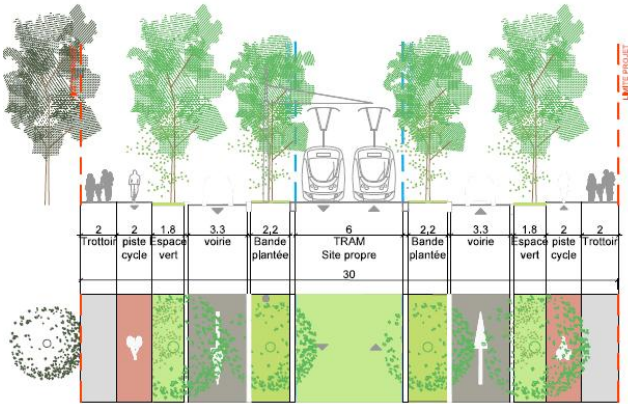
Rue Carnot : 60 places de stationnement

- Taux d'occupation en journée : 80%
- Taux d'occupation de nuit : 100% (60 véhicules garés le long de la rue)

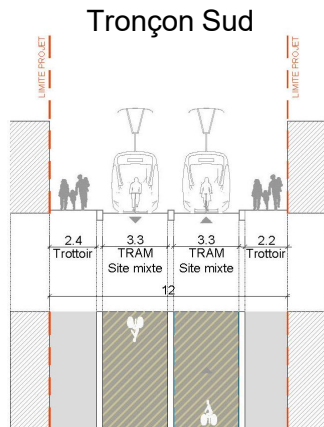
⇒ Recherche de solutions pour réalisation de places de stationnement sur 3 secteurs de la rue Carnot (portion de rue entre le carrefour Leclerc et la voie ferrée) :

- À proximité du carrefour Rue Leclerc / Rue Carnot
- au milieu du tronçon contraint de la rue Carnot
- A proximité du passage à niveau

Le travail : se mettre dans la peau des usagers

Tronçon Nord 	Avantages +	Limites -	Questions ?
Habitant / Visiteur / Salarié / Commerçant / Entreprise (cadre de vie, nuisance, insertion locale...)			
Usagers des transports en commun (accès au TC, vitesse d'exploitation, ...)			
Piétons (sécurité, confort dans l'espace public, ...)			
Cyclistes (sécurité, confort de circulation, intermodalité,...)			
Automobilistes (sécurité, stationnement, intermodalité,...)			

Le travail : se mettre dans la peau des usagers



Avantages

+

Limites

-

Questions

?

Habitant / Visiteur / Salarié / Commerçant / Entreprise
(cadre de vie, nuisance, insertion locale...)

Usagers des transports en commun (accès au TC, vitesse d'exploitation, ...)

Piétons (sécurité, confort dans l'espace public, ...)

Cyclistes (sécurité, confort de circulation, intermodalité,...)

Automobilistes (sécurité, stationnement, intermodalité,...)

Rue Felix Faure – Saint André-Lez-Lille
Avenue Decauville – Marquette-Lez-Lille
Avenue Industrielle – Marquette-Lez-Lille

Rue Felix Faure – Saint André-Lez-Lille

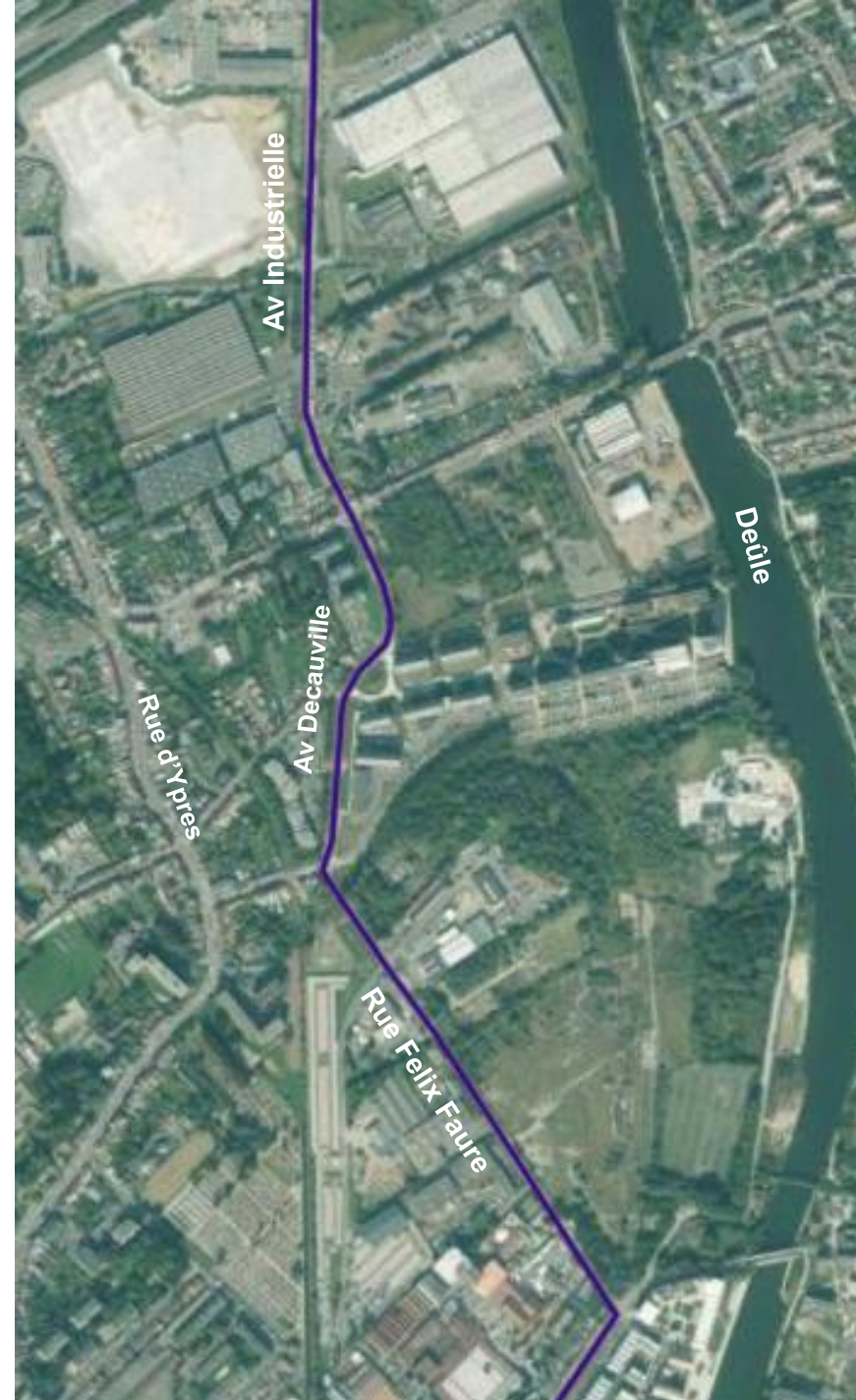
Avenues Decauville et Industrielle

– Marquette-Lez-Lille

Objectifs :

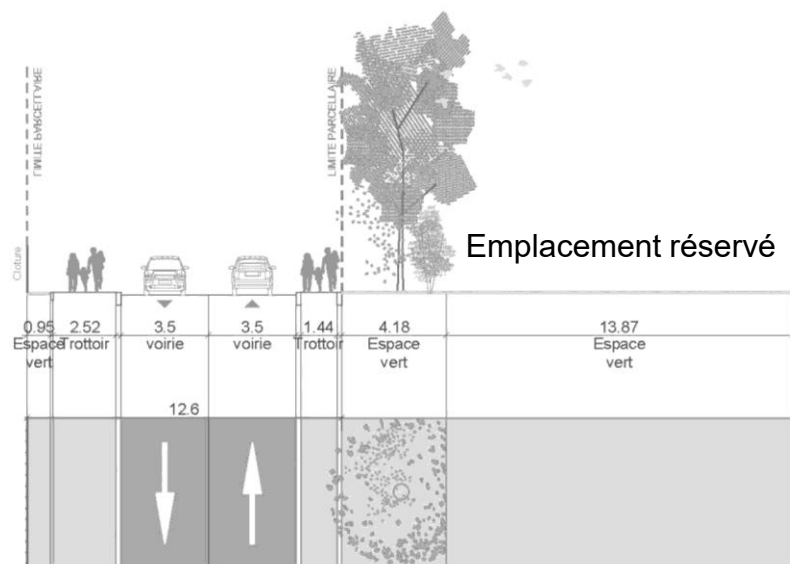
- Accompagner les projets urbains et les différentes activités – synergie avec Bords de Deûle
- Rendre l'axe plus urbain et valoriser les espaces publics
- Renforcer la desserte

Présence d'un emplacement réservé

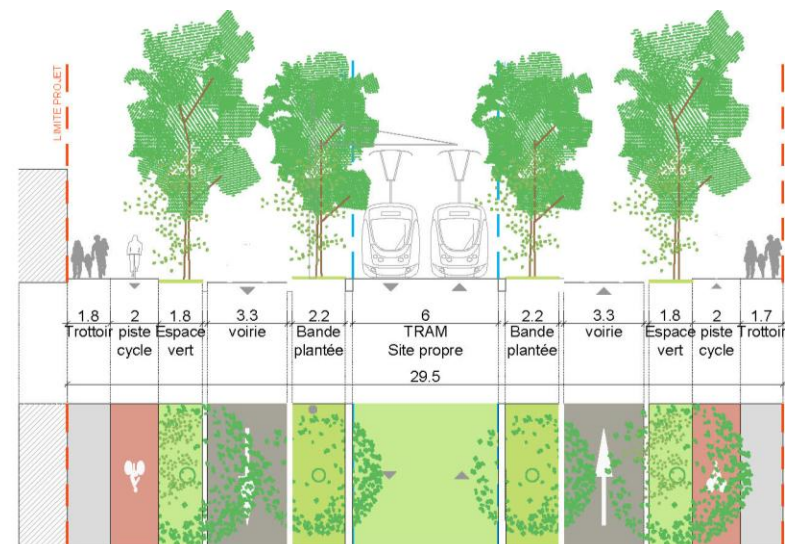


Rue Felix Faure – Saint André-Lez-Lille

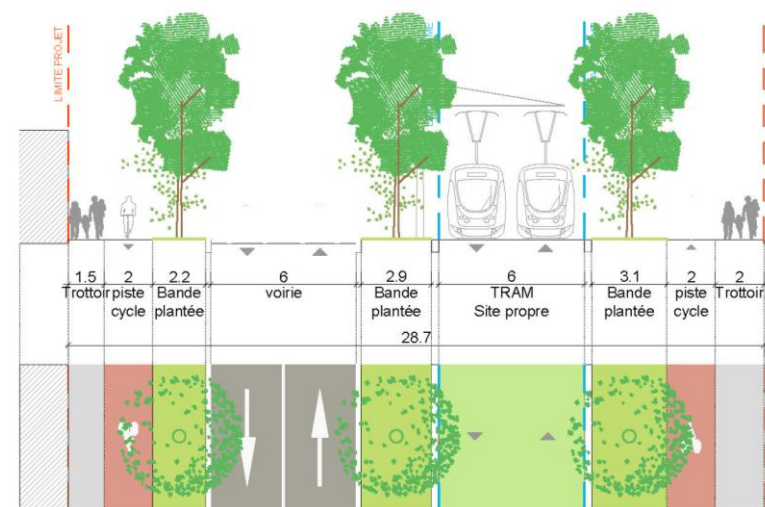
Avenues Decauville et Industrielle – Marquette-Lez-Lille



Existant



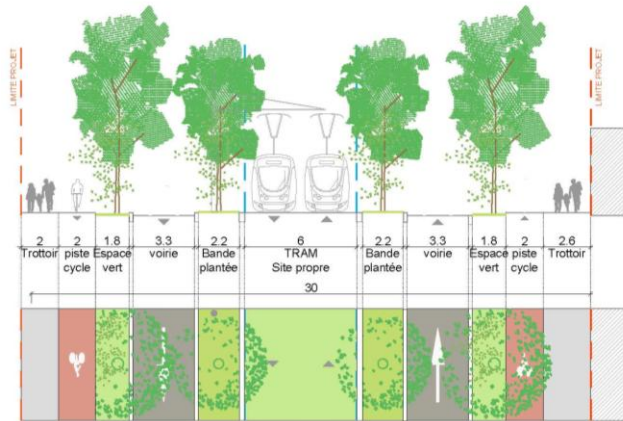
Scénario 1 : Insertion centrale



Scénario 2 : Insertion latérale

Le travail : se mettre dans la peau des usagers

Scénario 1 : Insertion centrale



Avantages

+

Limites

-

Questions

?

Habitant / Visiteur / Salarié / Commerçant / Entreprise
(cadre de vie, nuisance, insertion locale...)

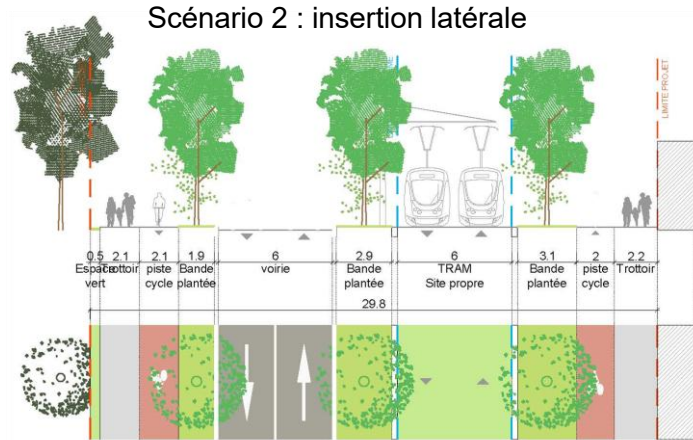
Usagers des transports en commun (accès au TC, vitesse d'exploitation, ...)

Piétons (sécurité, confort dans l'espace public, ...)

Cyclistes (sécurité, confort de circulation, intermodalité,...)

Automobilistes (sécurité, stationnement, intermodalité,...)

Le travail : se mettre dans la peau des usagers



Avantages

+

Limites

-

Questions

?

Habitant / Visiteur / Salarié / Commerçant / Entreprise
(cadre de vie, nuisance, insertion locale...)

Usagers des transports en commun (accès au TC, vitesse d'exploitation, ...)

Piétons (sécurité, confort dans l'espace public, ...)

Cyclistes (sécurité, confort de circulation, intermodalité,...)

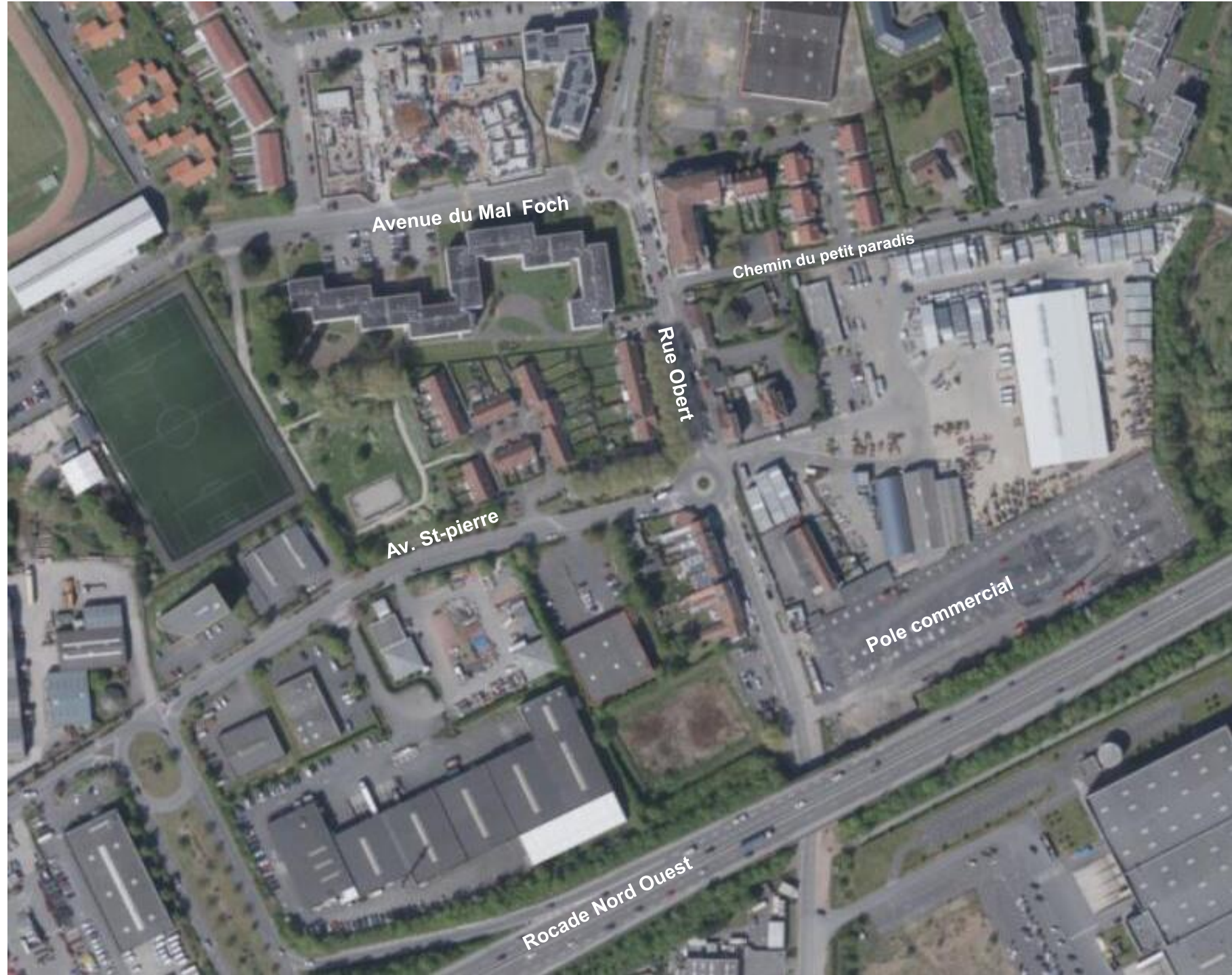
Automobilistes (sécurité, stationnement, intermodalité,...)

Rue Obert – Wambrechies

Rue Obert

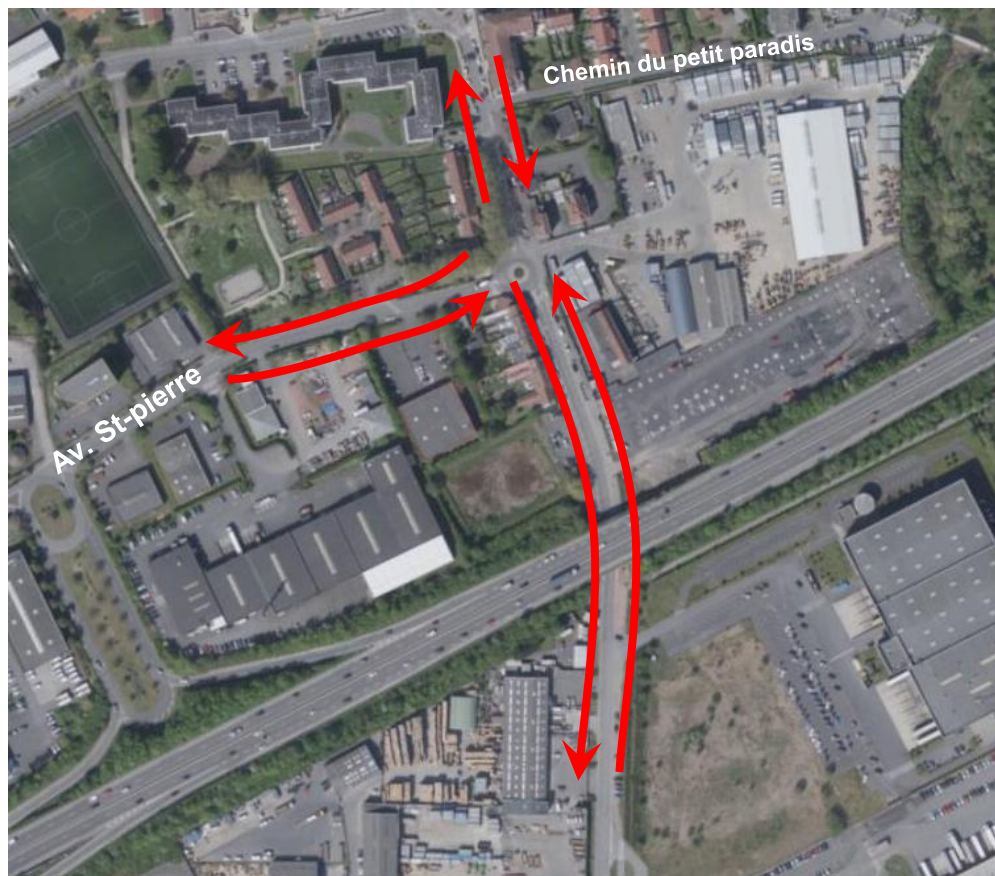
Objectifs :

- Renforcer l'intermodalité et favoriser le rabattement tout mode
- Desserte de Wambrechies et du centre ville à proximité
- Valoriser les espaces publics



Rue Obert

Scénario d'aménagement proposé : 2 principes de circulation véhicule (en rouge les sens circulation automobiles maintenus)



Scénario 1 :

- Double sens de circulation entre l'avenue industrielle et l'avenue St Pierre avec feux tricolore pour le sens descendant permettant de laisser passer le tramway

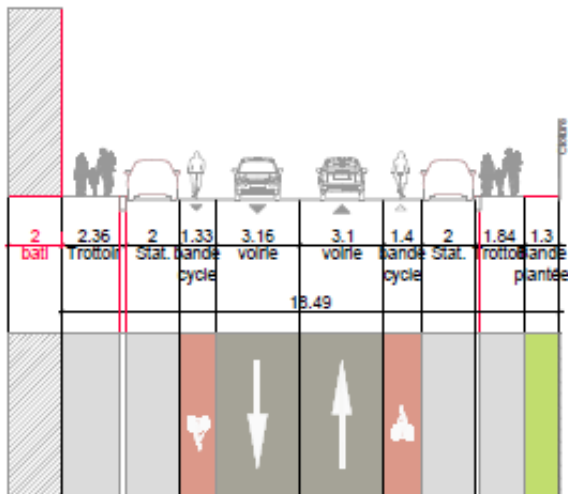
40



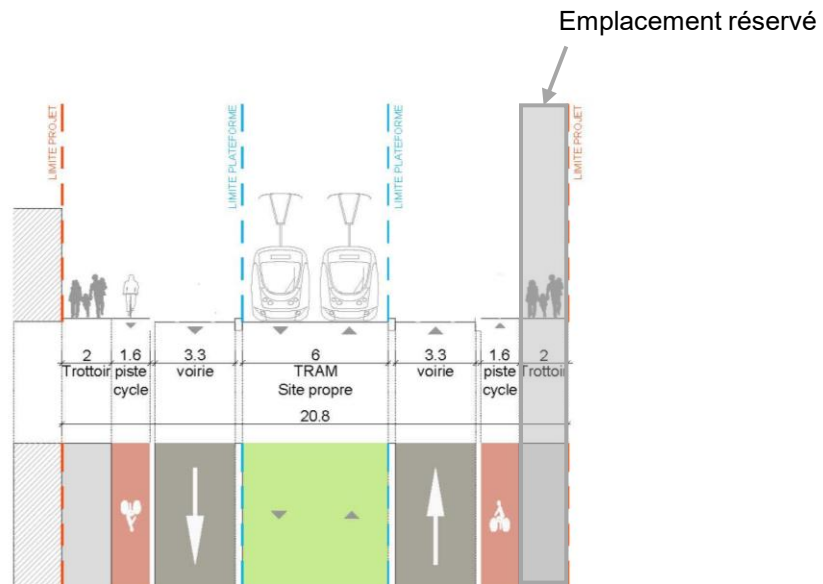
Scénario 2 :

- Sens unique de circulation entre l'avenue industrielle et l'avenue St Pierre (sans impact circulation lié au passage des tramways)

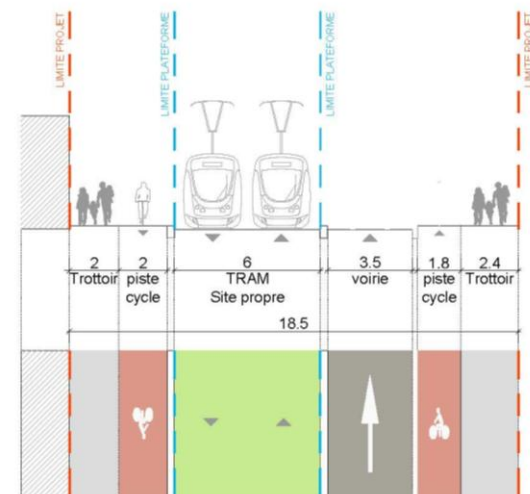
Rue Obert



Existant



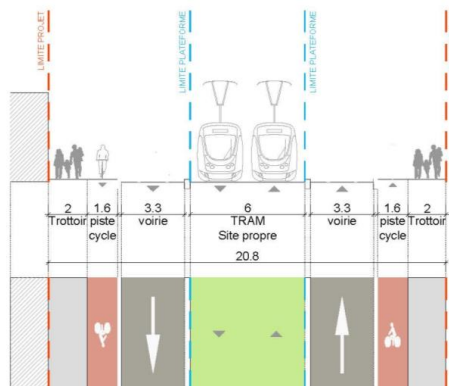
Scénario 1 : Insertion centrale



Scénario 2 : Insertion latérale

Le travail : se mettre dans la peau des usagers

Scénario 1 : Insertion centrale



Avantages

+

Limites

-

Questions

?

Habitant / Visiteur / Salarié / Commerçant / Entreprise
(cadre de vie, nuisance, insertion locale...)

Usagers des transports en commun (accès au TC, vitesse d'exploitation, ...)

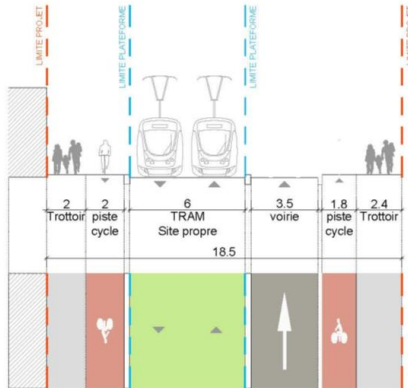
Piétons (sécurité, confort dans l'espace public, ...)

Cyclistes (sécurité, confort de circulation, intermodalité,...)

Automobilistes (sécurité, stationnement, intermodalité,...)

Le travail : se mettre dans la peau des usagers

Scénario 2 : insertion latérale



Avantages

+

Limites

-

Questions

?

Habitant / Visiteur / Salarié / Commerçant / Entreprise
(cadre de vie, nuisance, insertion locale...)

Usagers des transports en commun (accès au TC, vitesse d'exploitation, ...)

Piétons (sécurité, confort dans l'espace public, ...)

Cyclistes (sécurité, confort de circulation, intermodalité,...)

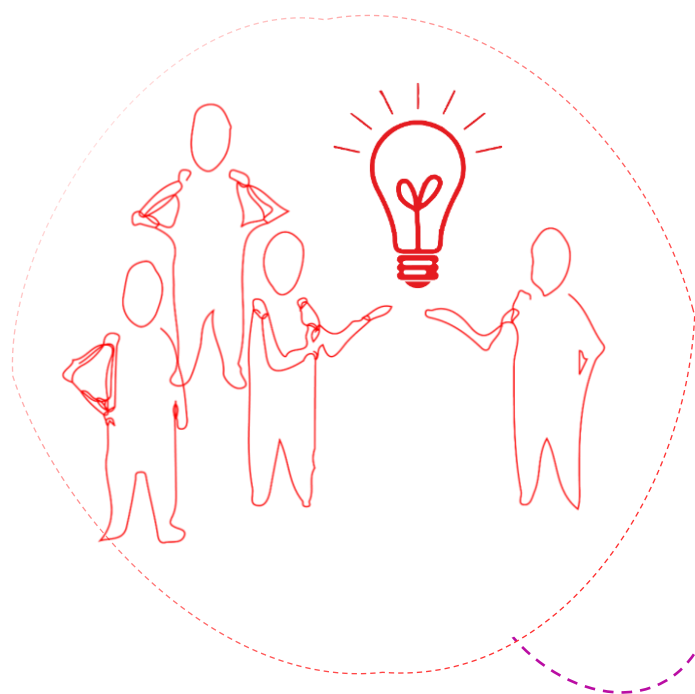
Automobilistes (sécurité, stationnement, intermodalité,...)

4

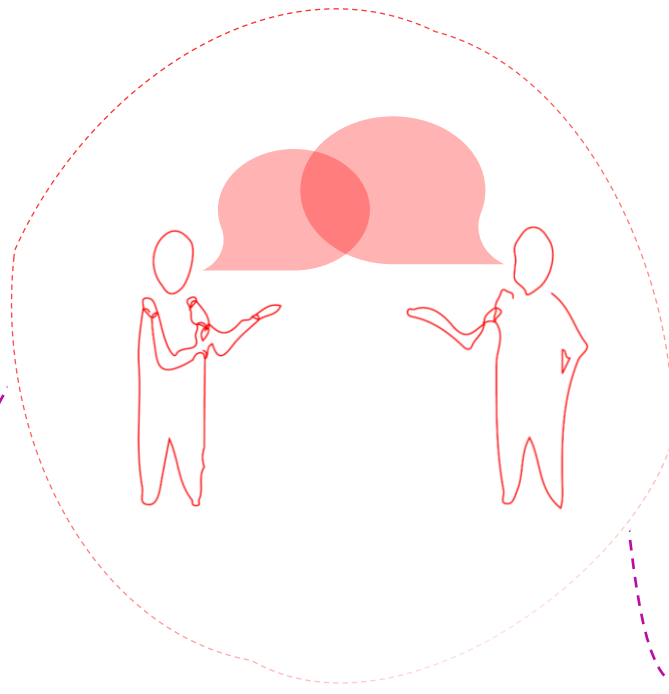
Restitution des réflexions



Restitution des réflexions



Présentation des réflexions / idées



Conclusion du groupe



Prochaine étape



La concertation sur le projet continue !

Continuez à contribuer sur le projet et à poser vos questions, l'équipe se tient à disposition pour vous répondre :

<https://participation.lillemetropole.fr/>



MERCI

