

extra
mobile

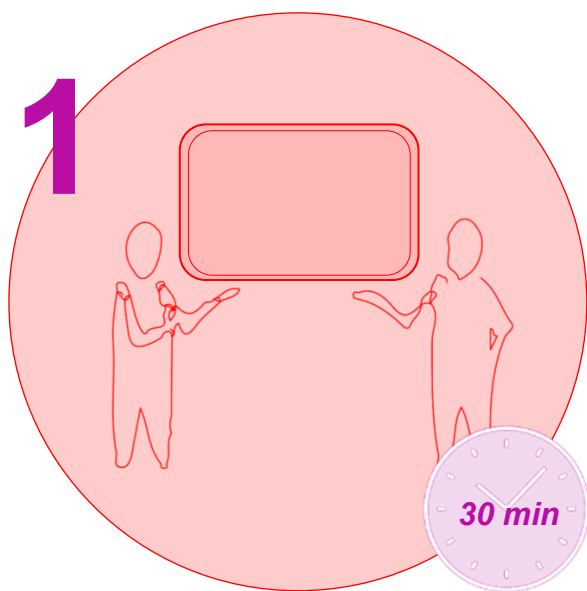
tramway

Atelier participatif

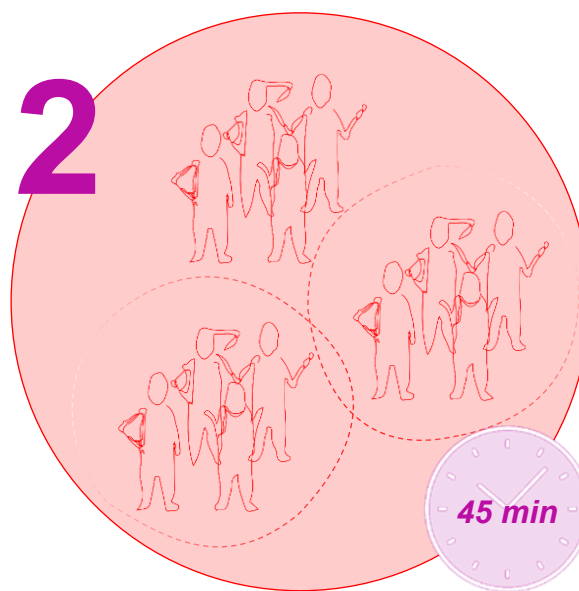
Tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne

28 janvier 2026

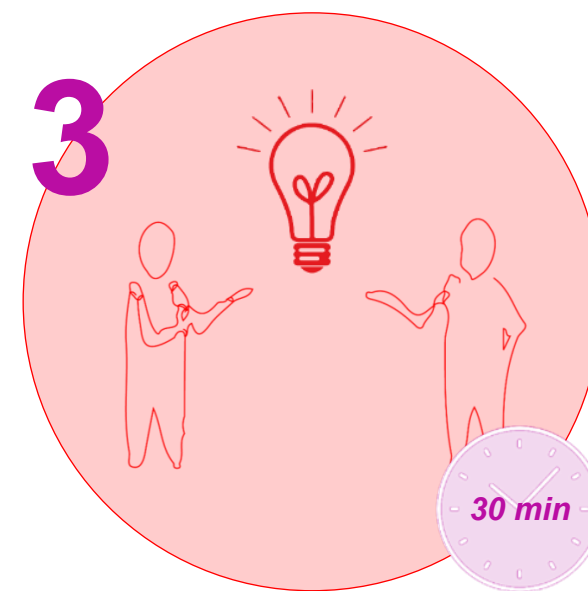
Organisation de l'atelier



1/ Présentation générale



2/ Réflexions par table



3/ Restitution des réflexions

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

LES ATELIERS PARTICIPATIFS

Septembre 2025

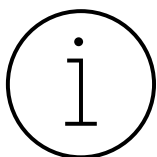
Mars 2026

Période pré-électorale

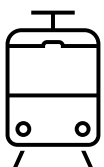
Période électorale



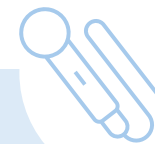
Le présent atelier organisé par la **Métropole Européenne de Lille** porte sur son projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne.



Depuis le 1^{er} septembre 2025, nous sommes en **période pré-électorale** liée aux prochaines élections municipales. A ce titre, la MEL précise que la présentation réalisée dans le cadre de cet atelier respecte le **devoir de neutralité**.



Il est demandé aux participant(e)s de respecter ce cadre et de concentrer leurs échanges en atelier **sur les sujets touchant au projet de tramway**.



Afin que les échanges soient constructifs, il est recommandé aux participants de :

- **Permettre à chacun de s'exprimer** en partageant le temps de parole au sein de chaque table
- **Bien écouter les points de vue** de chaque participant, et faire preuve de bienveillance.

1

EXTRAMOBILE

UNE AMBITION POUR LES
10 PROCHAINES ANNÉES

extra
mobile

la **MEL** fait bouger les lignes

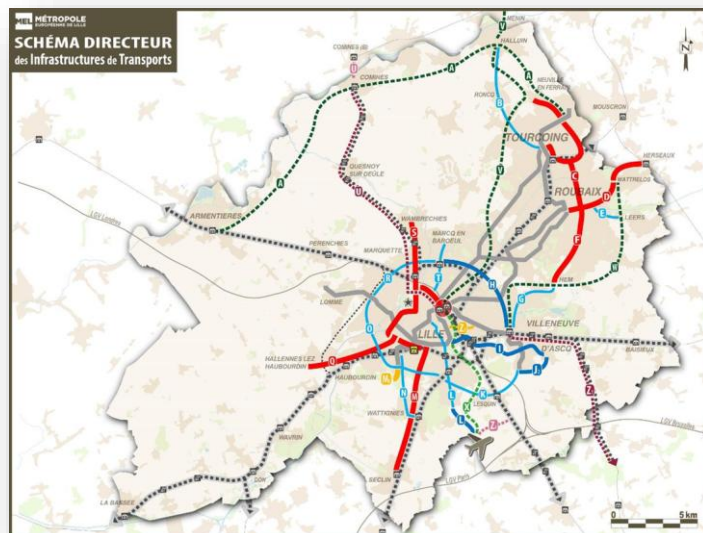


UN PROJET CONSTRUIT EN CONCERTATION

2019

CONCERTATION ET APPROBATION

Schéma Directeur des Infrastructures de Transport



21 février au 5 avril 2022

CONCERTATION PRÉALABLE

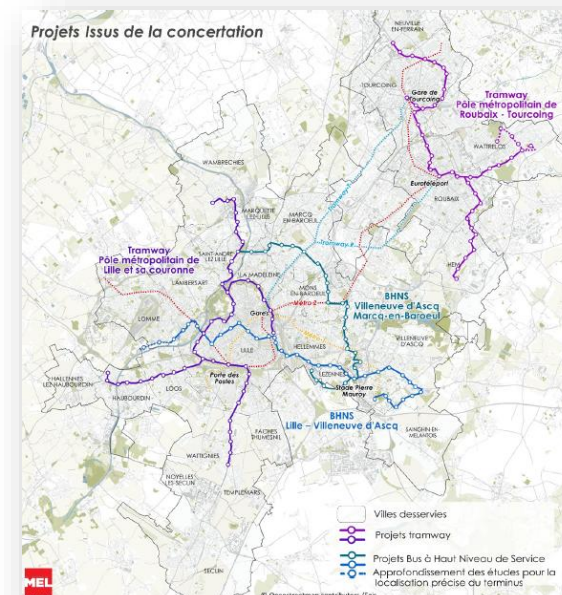
Sur chacun des 4 projets de Tramway et BHNS



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

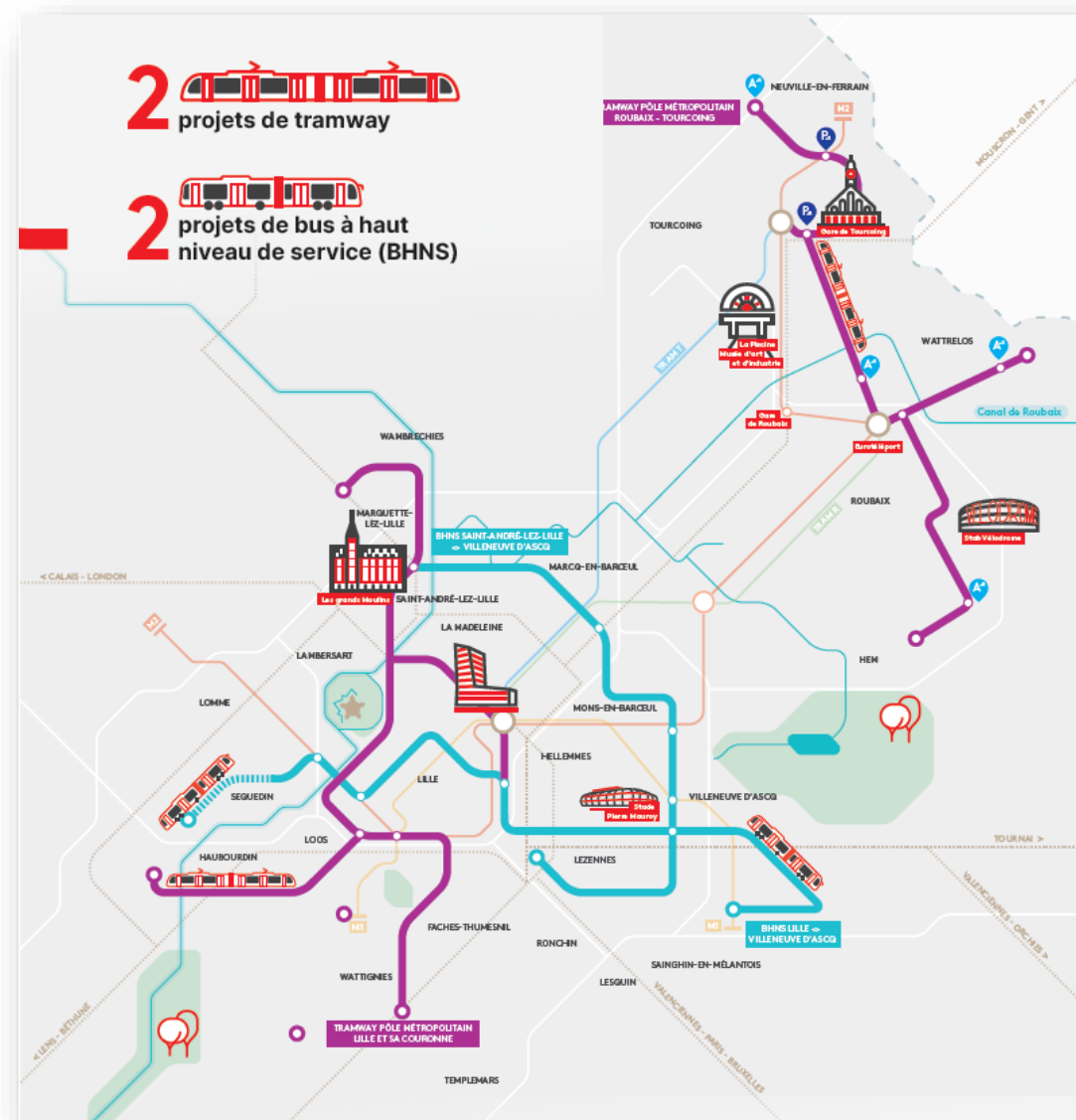
communes traversées
par les projets de
tramway et de BHNS



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)



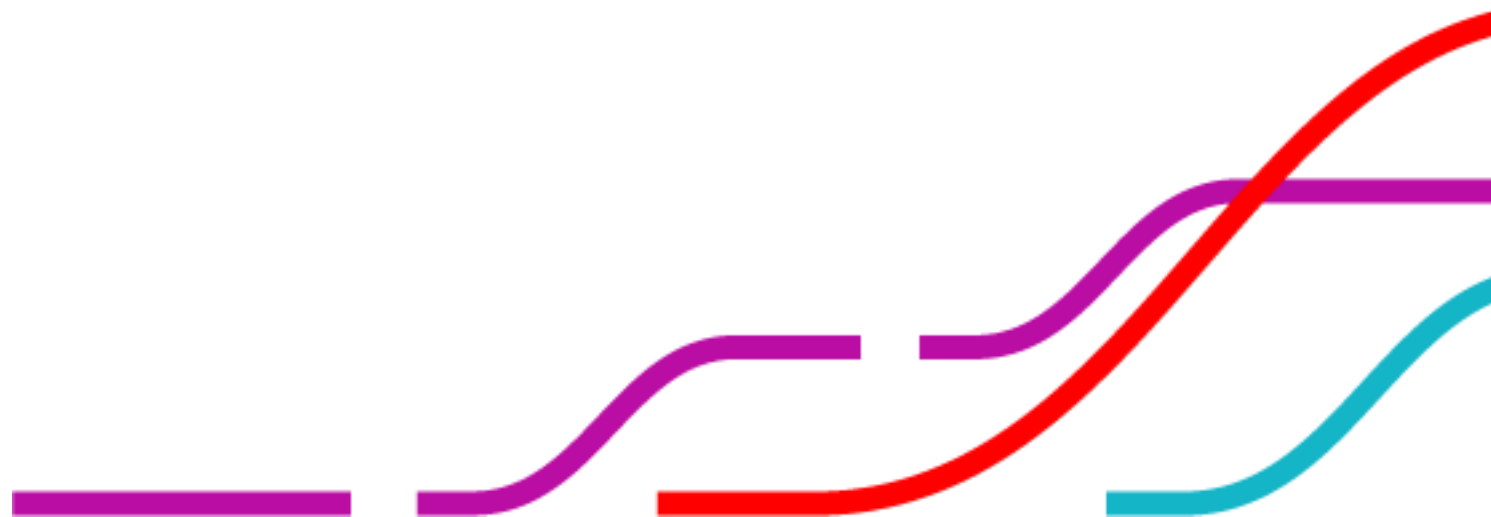
Montpellier (34)

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 favoriser 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



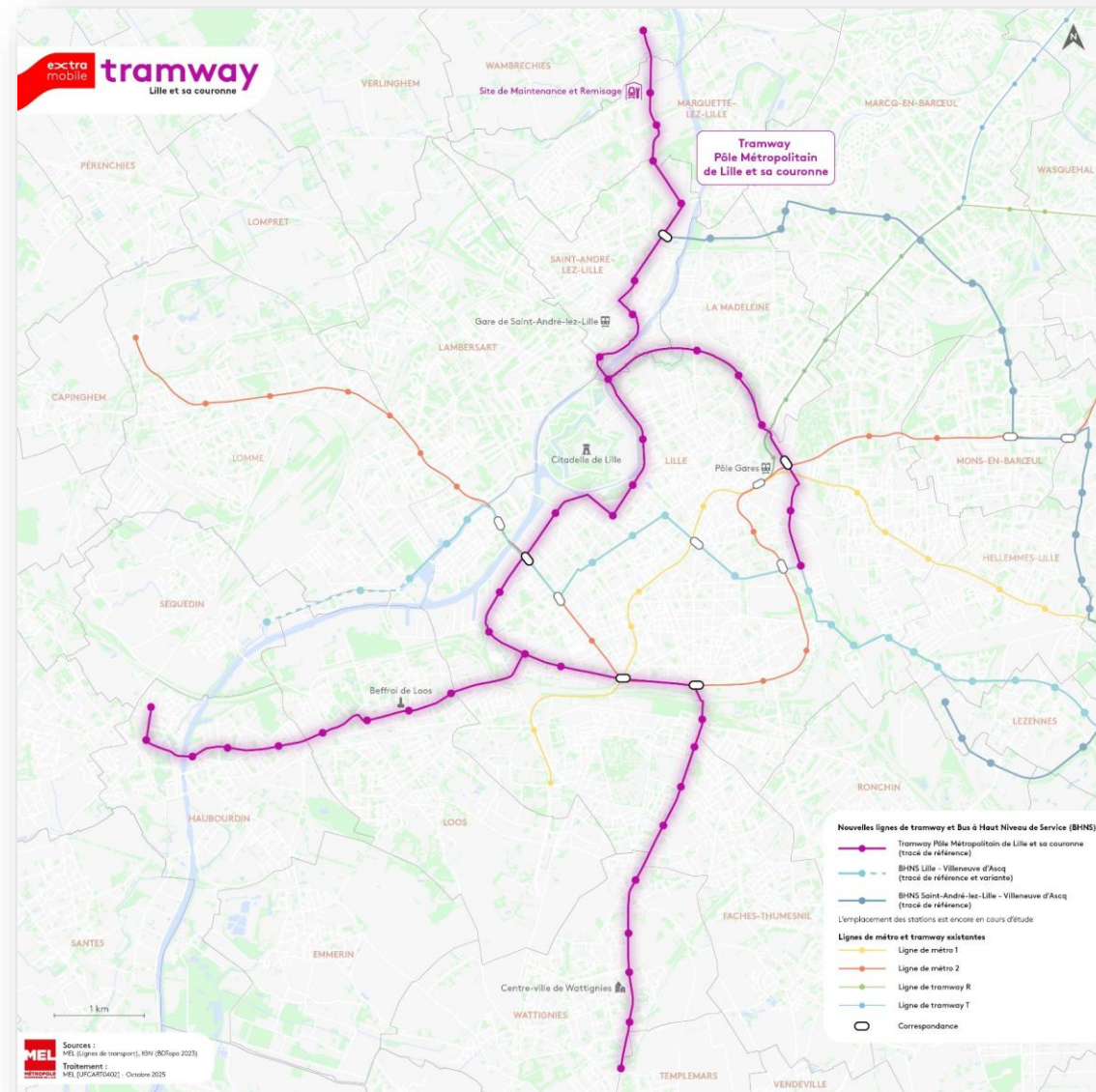
172 000
habitants



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

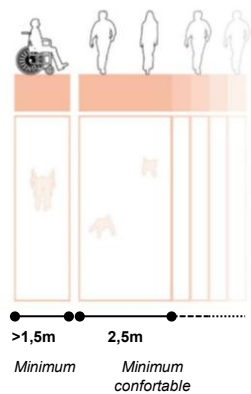
2026

2027

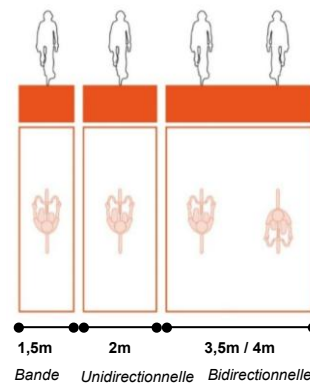
2028

PROFILS

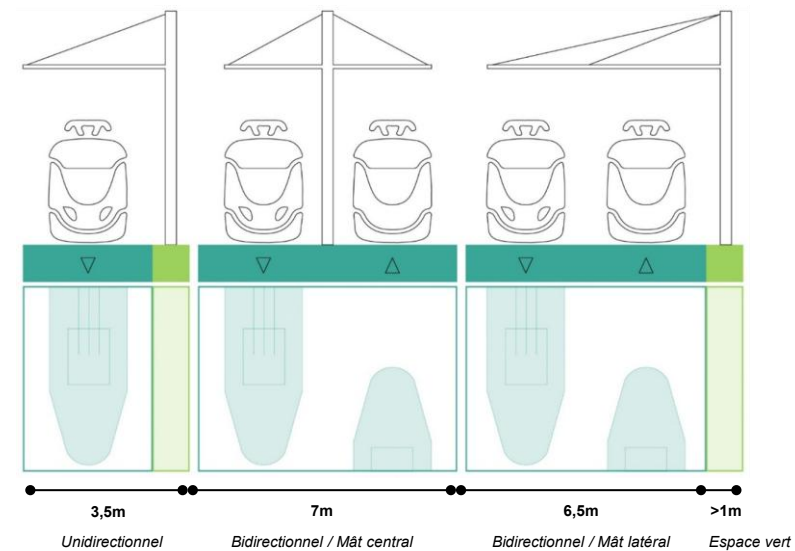
Le trottoir



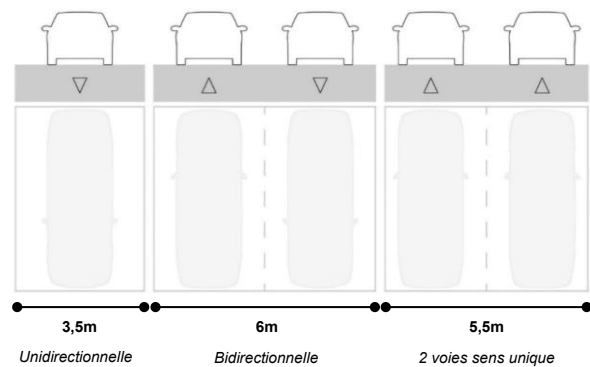
La piste cyclable



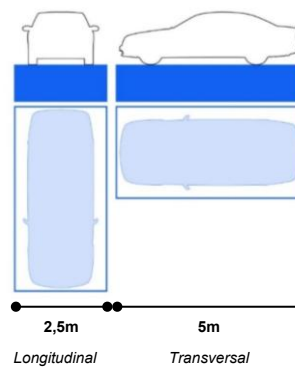
Le tramway



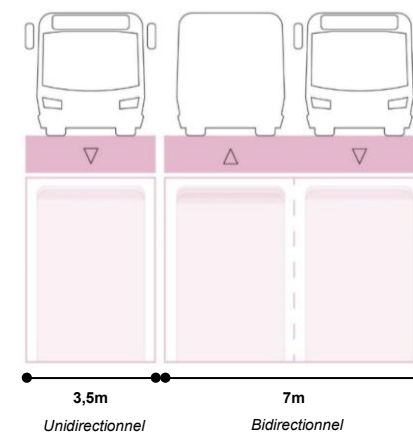
La voiture



Le stationnement



Le bus



Le tracé : Branche sud



Scénario 1 – Terminus Blanc Riez

Scénario 2 – Terminus Mairie de Wattignies

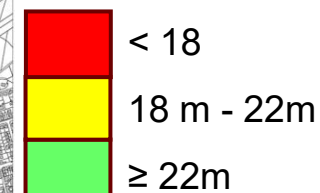
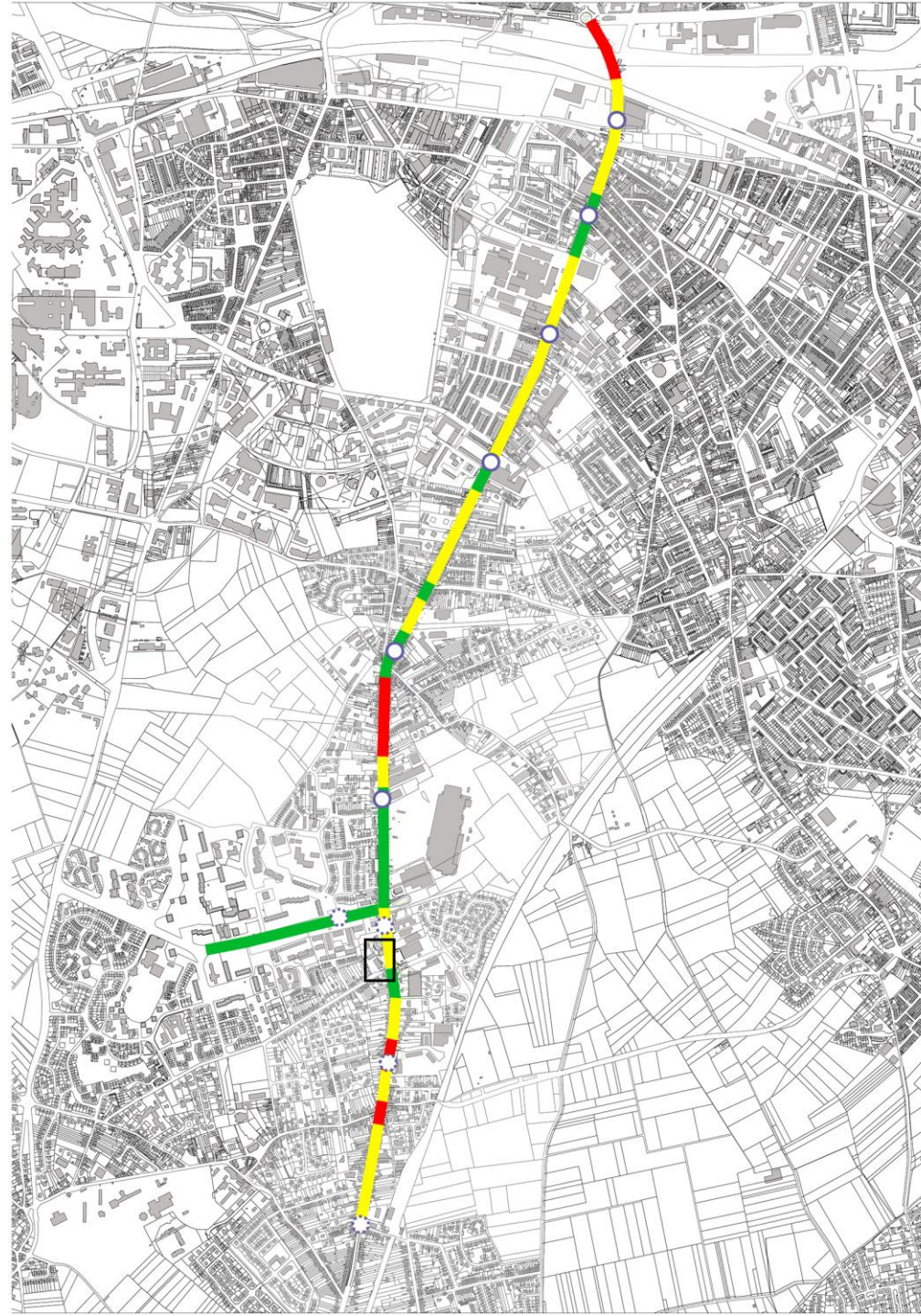
Scénario 3 – Terminus Amiteuse

**Scénario 4 – Terminus Gare de Wattignies /
Templemars**

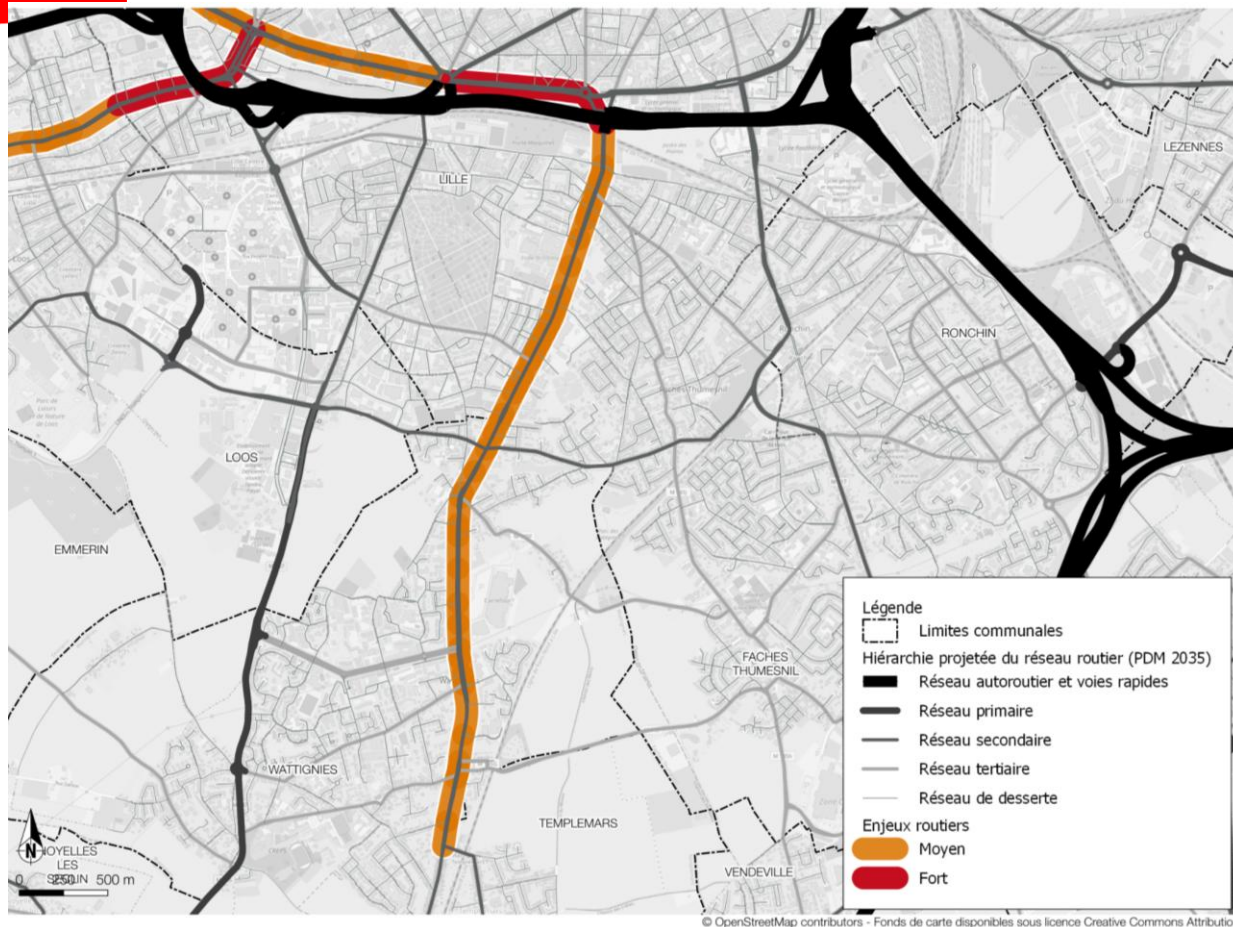
Les dimensions des corps de rue

Sur ce secteur, les dimensions de corps de rue sont majoritairement entre 19-20m :

- 10% : <17m
- 59% : 19-20m
- 14% : 21-22m
- 17% : > 22m



Enjeux routiers sur l'axe de la branche sud



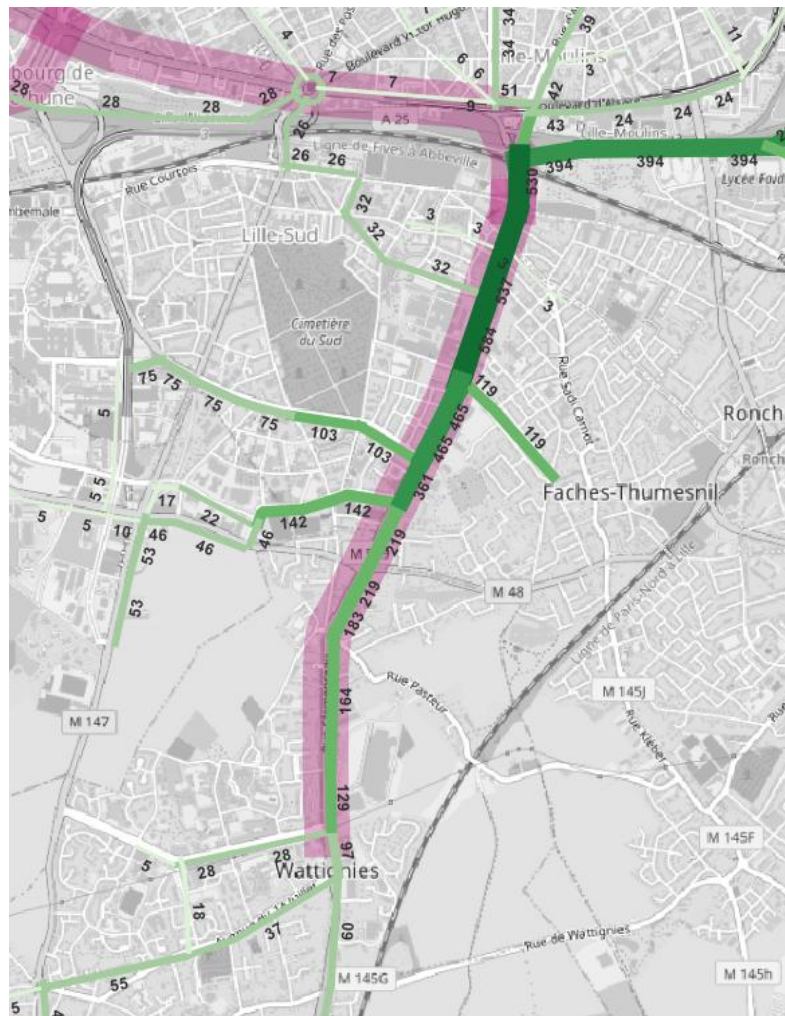
Des niveaux de trafics actuels **entre 600 et 800 véhicules par heure et par sens au nord** de la rue d'Haubourdin, et **entre 350 et 550 véhicules par heure et par sens au sud**.

Les niveaux d'enjeux routiers sont classés en quatre catégories :

- Faible : correspond à des voiries avec un niveau de trafic inférieur à 5000 véhicules par jour - double-sens ;
- **Moyen** : correspond à une voirie appartenant au maximum au réseau secondaire et avec un niveau de trafic compris entre 5000 et 15 000 véhicules par jour - double-sens ;
- **Fort** : correspond à une voirie du réseau primaire ou autoroutier et voies rapides avec un niveau de trafic compris entre 15 000 et 30 000 véhicules par jour - double-sens ;
- Très fort : correspond à un niveau de trafic supérieur à 30 000 véhicules par jour -double-sens

Des flux principalement en échange avec les quartiers

Arborescence des flux circulant sur le faubourg d'Arras dans le sens sud>nord le soir



Sur les 515 véhicules par heure en **nord>sud le soir** sur Faubourg d'Arras :

- Environ 315 véhicules par heure (60%) sont en échange avec les quartiers au nord de la rue Richard Wagner ou la rue Richard Wagner
- Environ 160 véhicules par heure (30%) sont en échange avec les quartiers entre Richard Wagner et la rue Charles Guillaïn
- **Moins de 50 véhicules par heure (10%) sont en transit vers le sud**
- La majorité du trafic est en provenance de l'autoroute (60%)

La majorité des flux circulant sur le secteur sont en origine ou destination des quartiers le long de l'axe. Les flux de grand transit ne représentent que 10% des usagers.

3

Réflexions par table



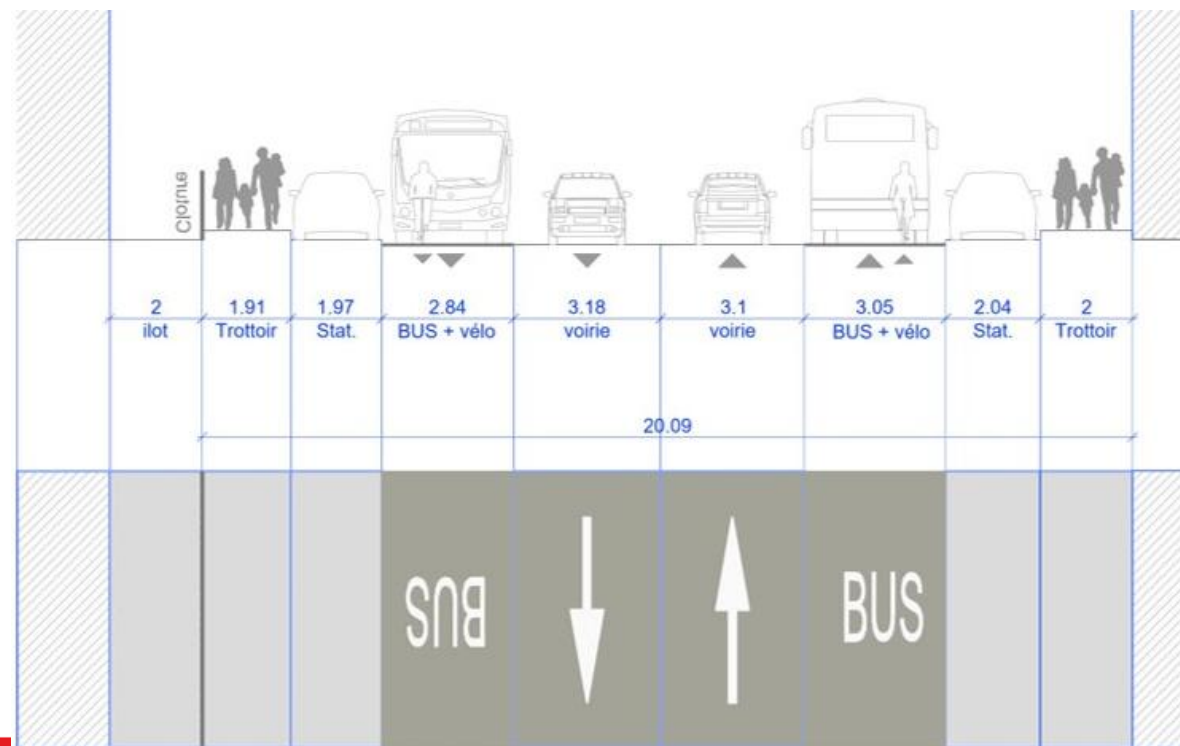
Axe Faubourg d'Arras / route d'Arras

depuis la rue Abélard jusqu'à la rue Pasteur

Profil type de la rue

Un espace public majoritairement de l'ordre de 19m de large (en dehors du tronçon Arras Europe).

Un espace non végétalisé avec des trottoir parfois très peu larges avec des obstacles, et des places pour les personnes à mobilité réduite ne respectant pas les normes.



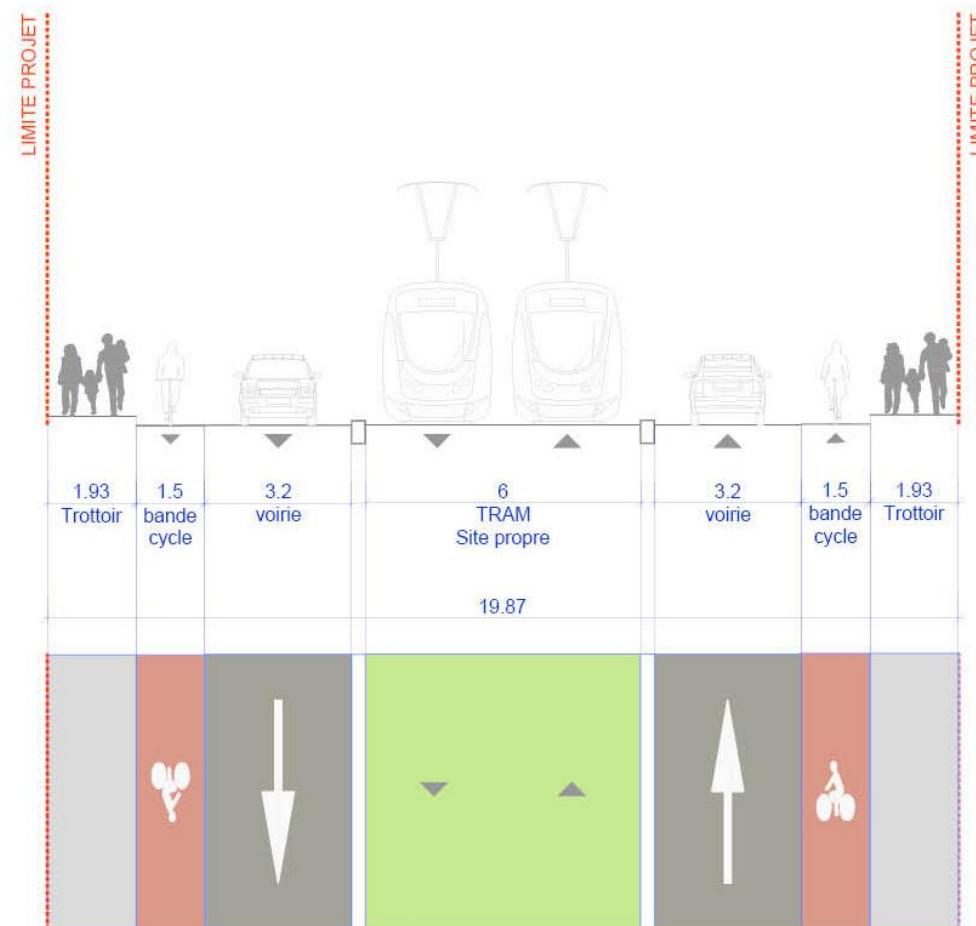
Des voies bus avec vélos d'environ 3m de large (la norme prévoit : 3,5m mini, 4,5m pour mixité bus + vélo).

Des stationnements longitudinaux parfois étroits (moins de 2m).

Insertion d'un tramway en site propre dans l'espace public actuel

L'insertion d'un tramway en site propre dans l'espace public actuel avec maintien du double sens de circulation n'est pas envisageable car ne respectant pas les normes :

- Bandes cyclables sur la route : peu confortable et peu sécuritaire pour les cyclistes
- Aucun stationnement reconstitué
- Très peu de passages piétons pour traverser l'axe et impossibilité de mettre des îlots piétons centraux
- Aménagement urbain très minéralisé
- Nécessité de surlargeurs aux stations et aux carrefours : comment les intégrer ?
- Trottoirs peu larges et donc peu confortables : du mobilier urbain (feux de signalisation, potelets, ...) va nécessairement s'ajouter.

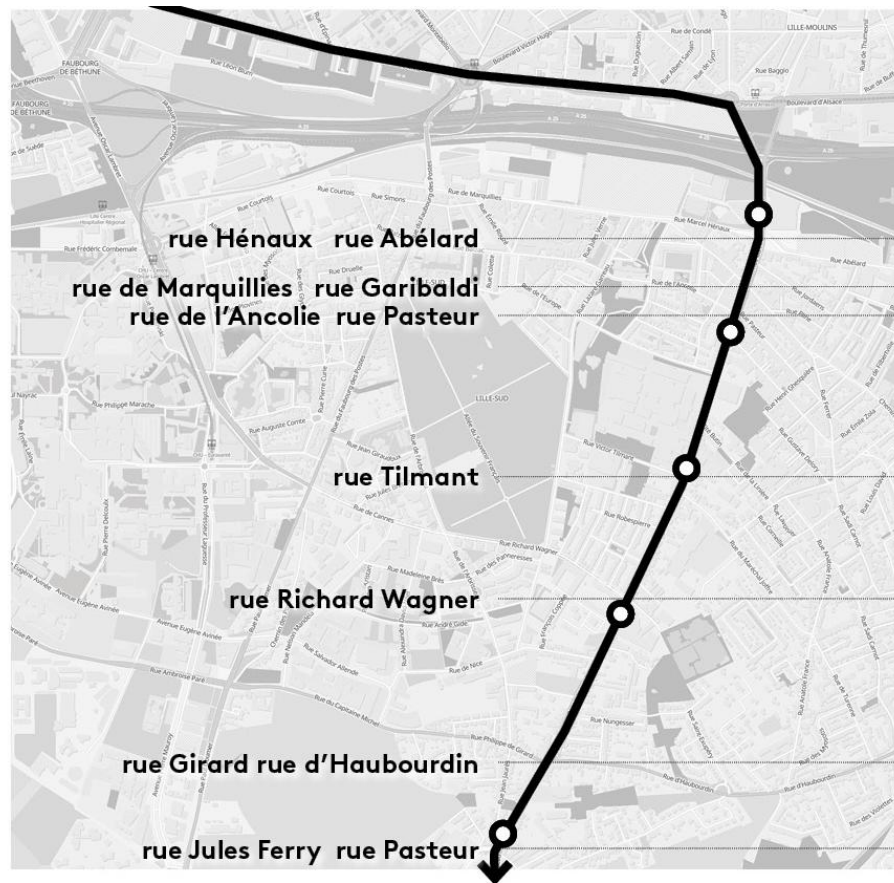


Des zones de respirations ou des possibilités d'élargissements fonciers ponctuels

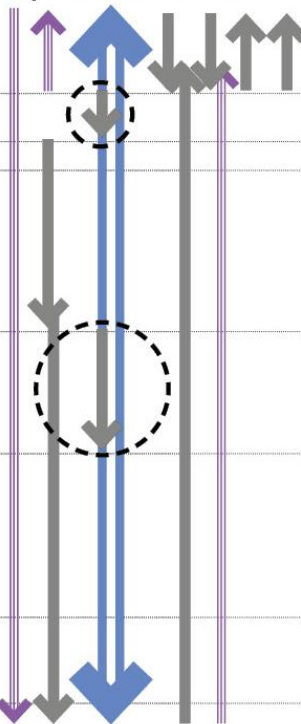
Le long de l'axe, quelques tronçons permettraient des élargissements, ou ont déjà fait l'objet d'un élargissement :

- Tronçon Arras Europe
- Exide
- Projets de nouvelles constructions autour de la rue JB Clément prévus en retrait
- Quelques biens propriétés MEL/Villes

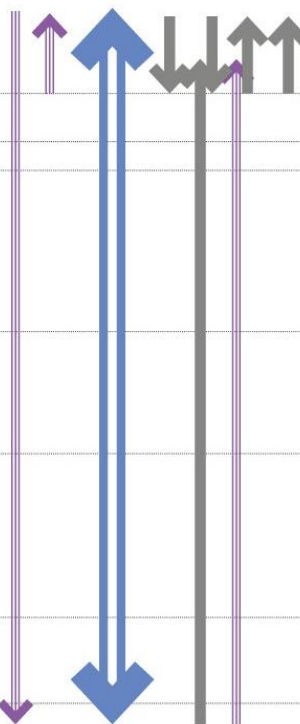
Les scénarios soumis à la concertation



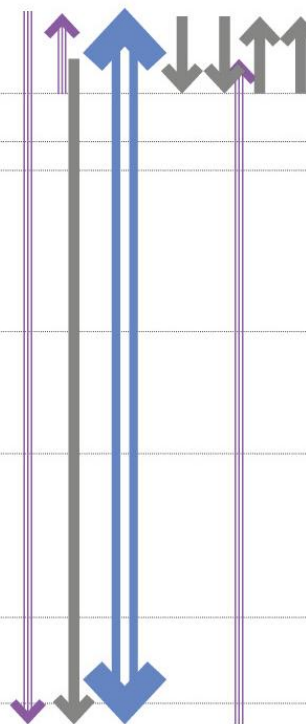
scénario 1
double sens avec
pistes cyclables et
portion en banalisé



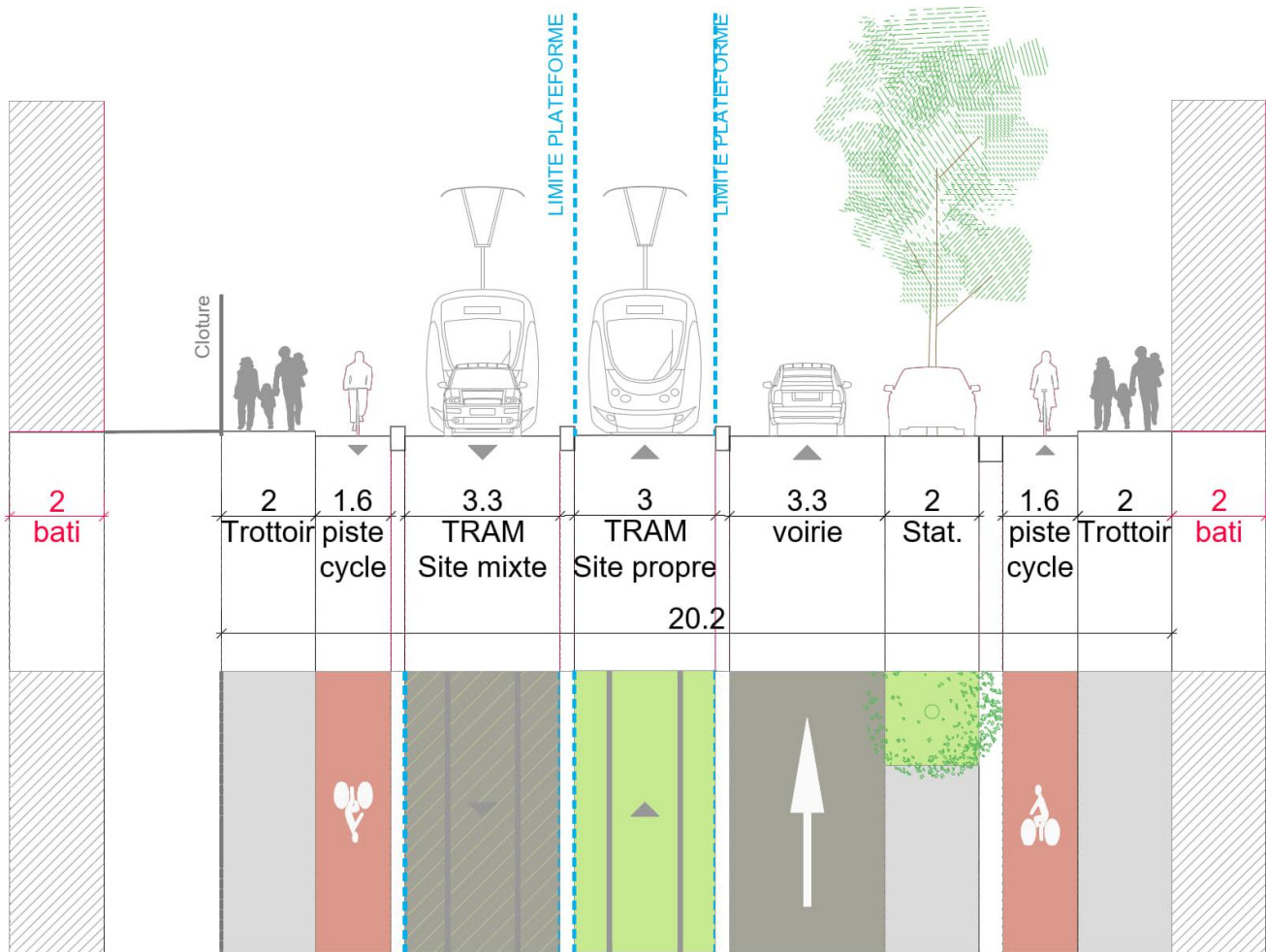
scénario 2
sens unique
Sud-Nord



scénario 3
sens unique
Nord-Sud



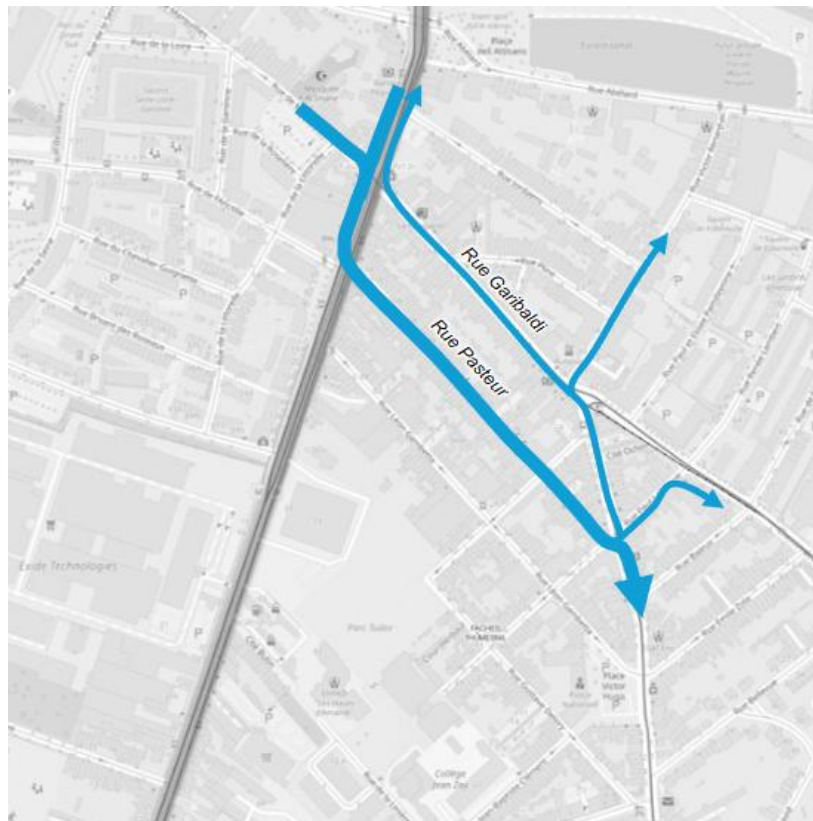
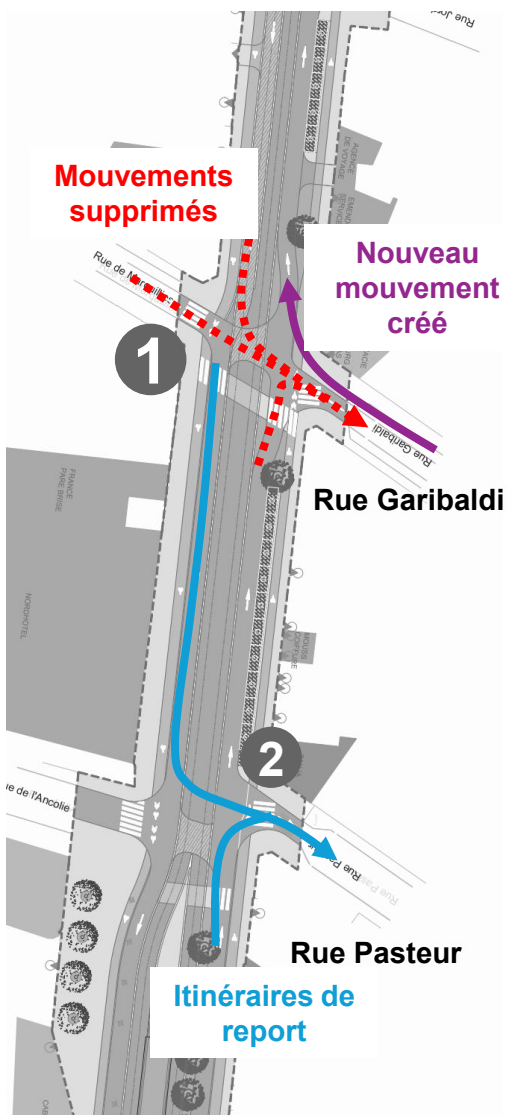
Scénario 1 – Double sens



Pour permettre la réalisation de ce scénario :

- Nécessité sur certains tronçons (2) de faire rouler les voitures sur la plateforme tramway dans un sens (vers le sud) : "site banalisé"
 - Contrainte pour l'exploitation
 - Limiter les carrefours sur ces tronçons et n'avoir, au maximum, que des voies sortantes
 - Pas de stationnement le long de ces tronçons en banalisé
- Nécessité d'achats fonciers complémentaires, en cherchant à les limiter tout particulièrement concernant les bâtis.

Scénario 1 : rues Pasteur et Garibaldi



Pour fluidifier la circulation sur la section banalisée entre la rue Héniaux et la rue de Marquillies, et ne pas bloquer le tramway dans le trafic automobile, il est nécessaire de fermer le carrefour Marquillies / Garibaldi, et donc de supprimer le tourne-à-gauche de la rue du Faubourg d'Arras vers la rue Garibaldi :

- 1 → Inversion du sens de la rue Garibaldi (nouveau sens est-ouest)
- 2 → Accès dans le quartier via la rue Pasteur

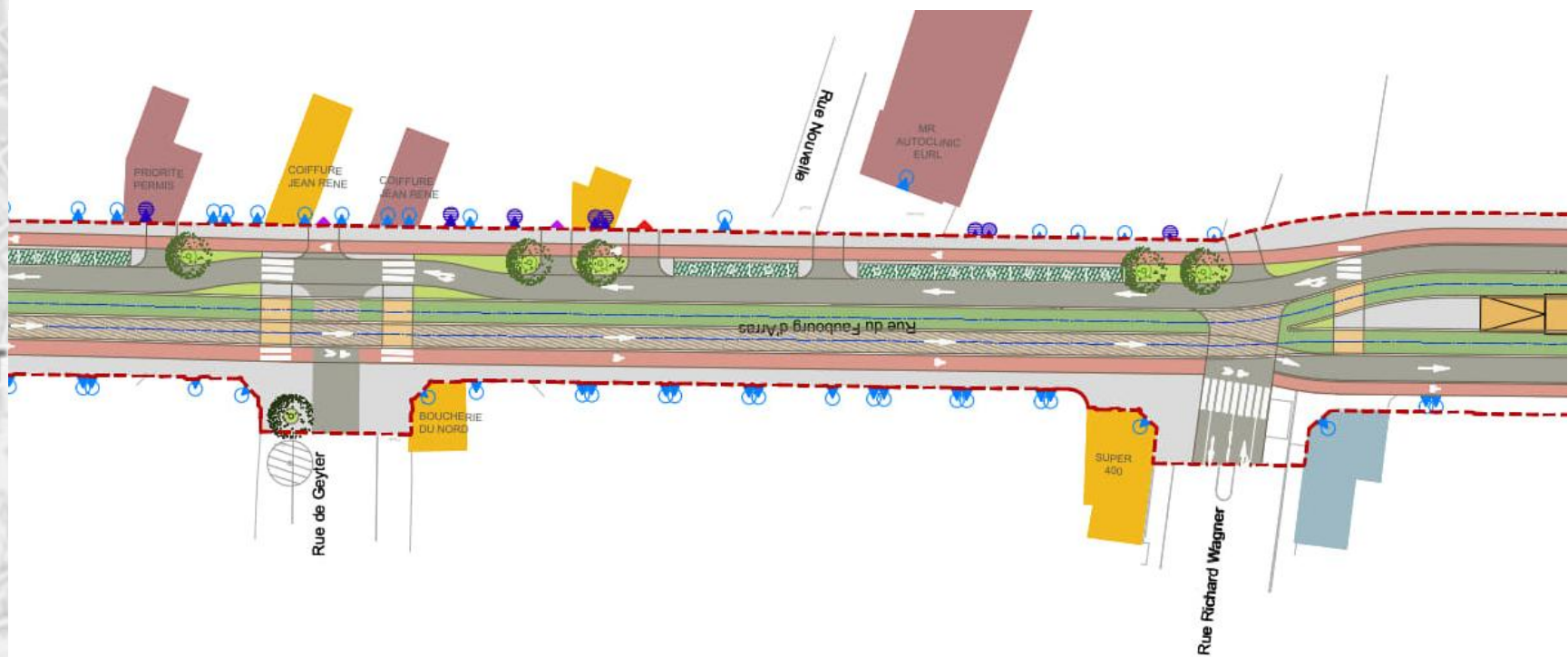
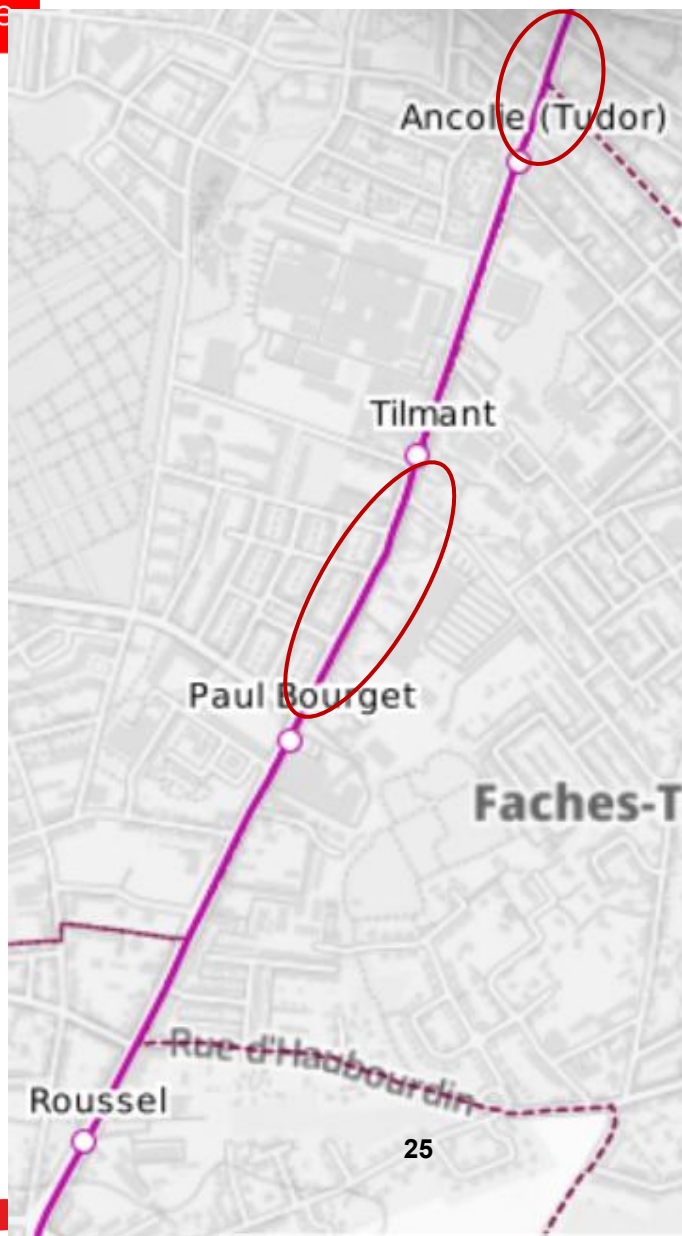
Pour les mêmes raisons, il est prévu l'inversion du sens de la rue Eugène Vermersch (nouveau sens est-ouest).

De manière plus générale : réorganisation de certains circuits autour de l'axe, car l'insertion centrale du tramway nécessite de supprimer certains tourne-à-gauche et à-droite le long de l'axe ou sur des rues transversales.

- Le **schéma de circulation** sera précisé dans la phase d'études d'avant-projet, en fonction du scénario retenu.

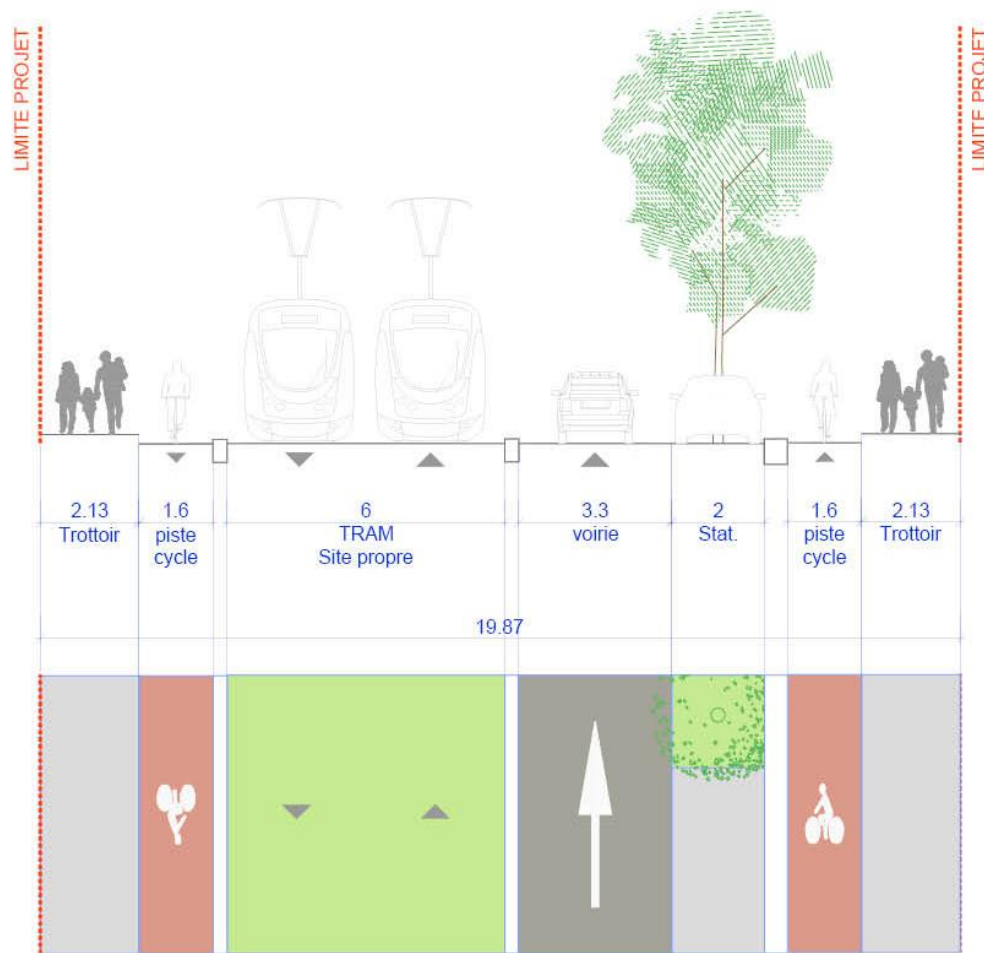
Scénario 1 – Exemple de section banalisée

extra
mobile



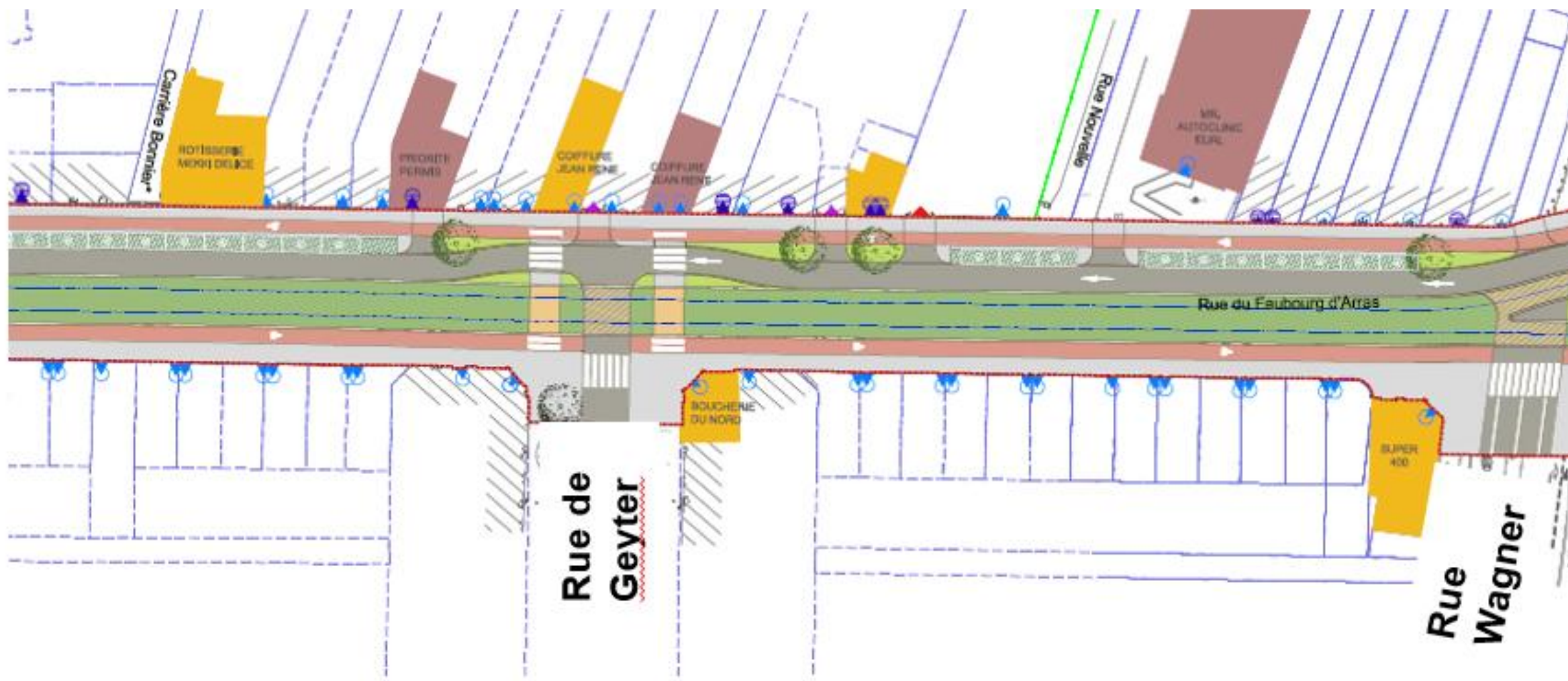
n-tête Pied

Scénario 2 – Mise à sens unique du Sud vers le Nord

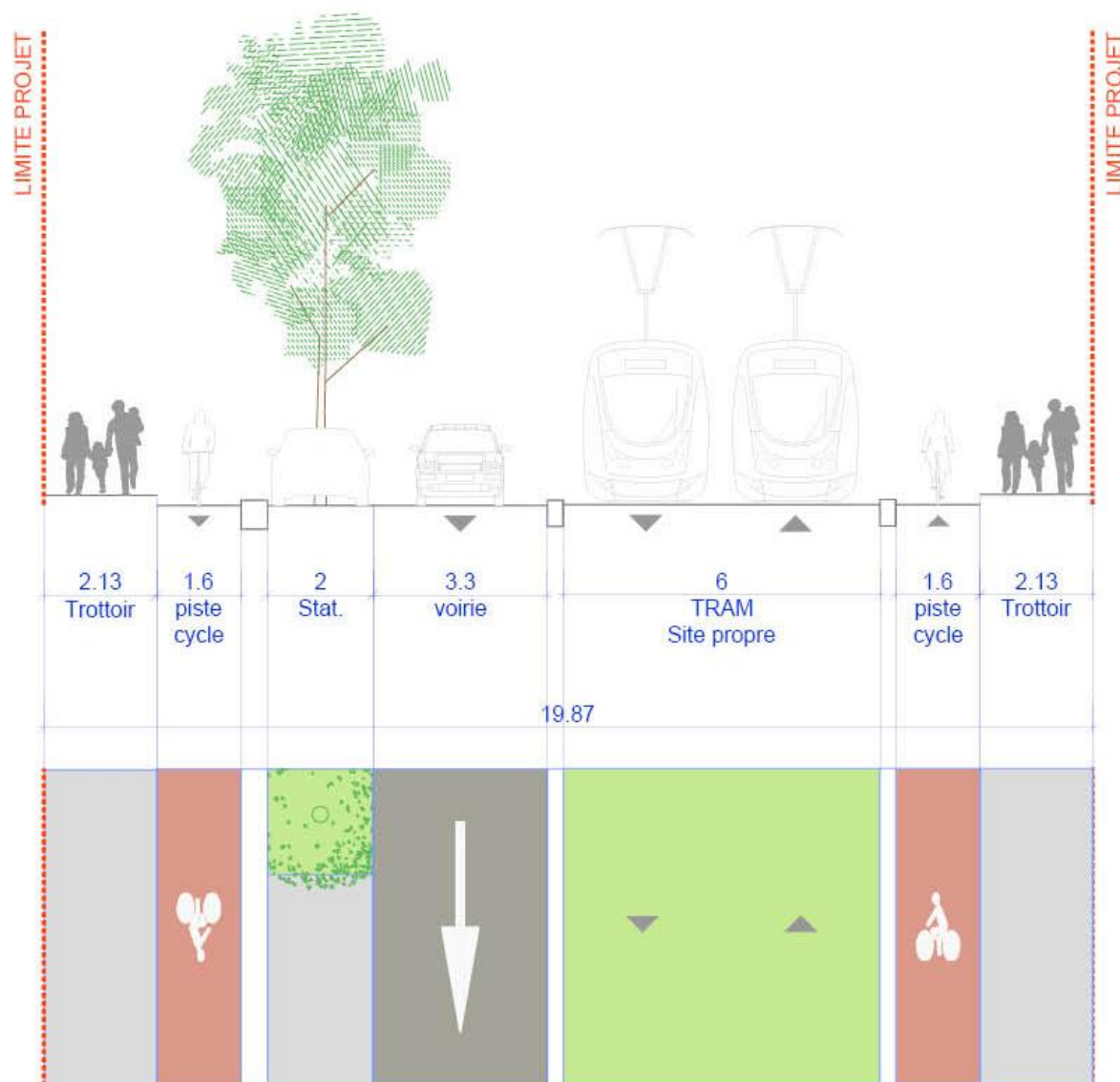


Peut se faire essentiellement dans les emprises actuelles.

Scénario 2 - Exemple d'insertion

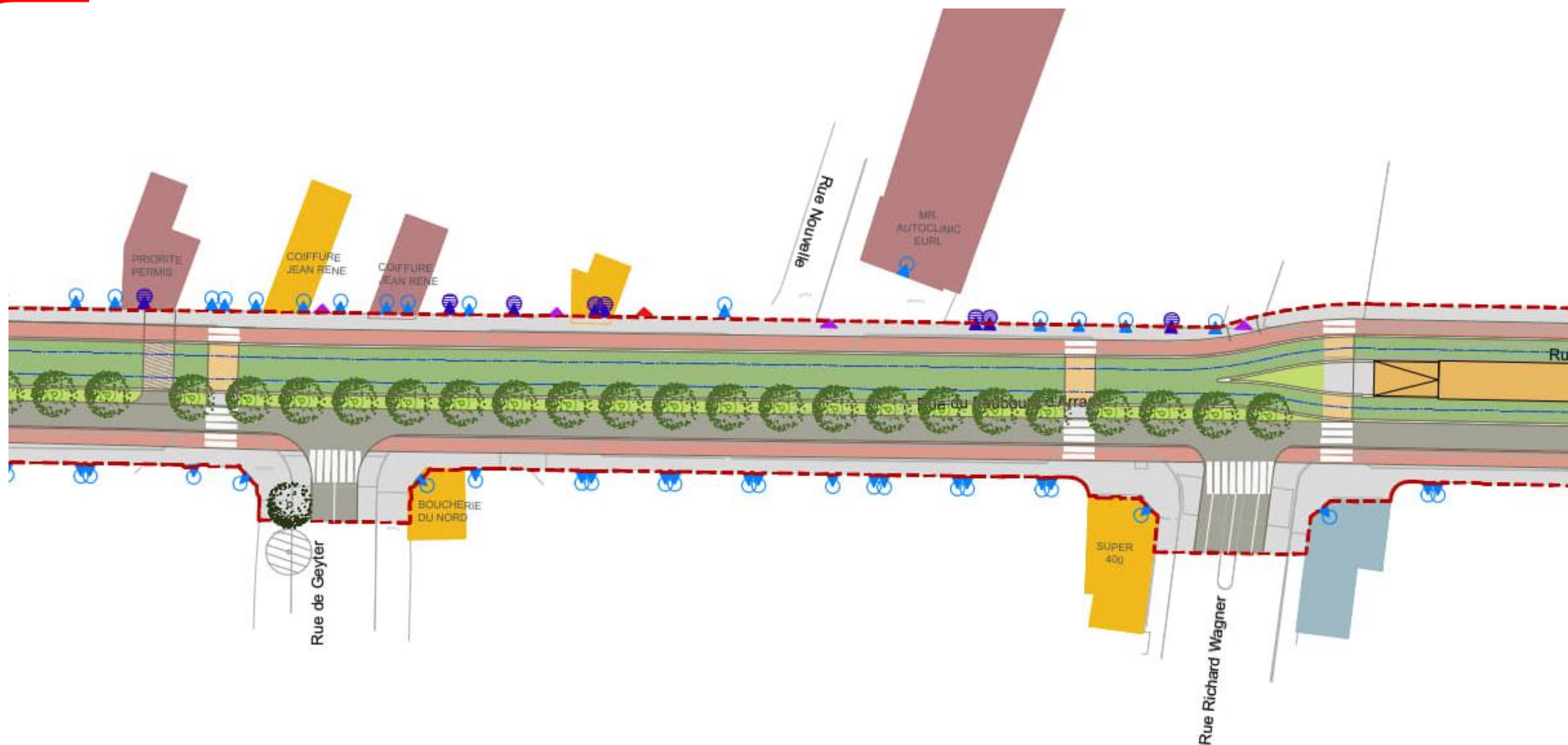


Scénario 3 – Mise à sens unique du Nord vers le Sud

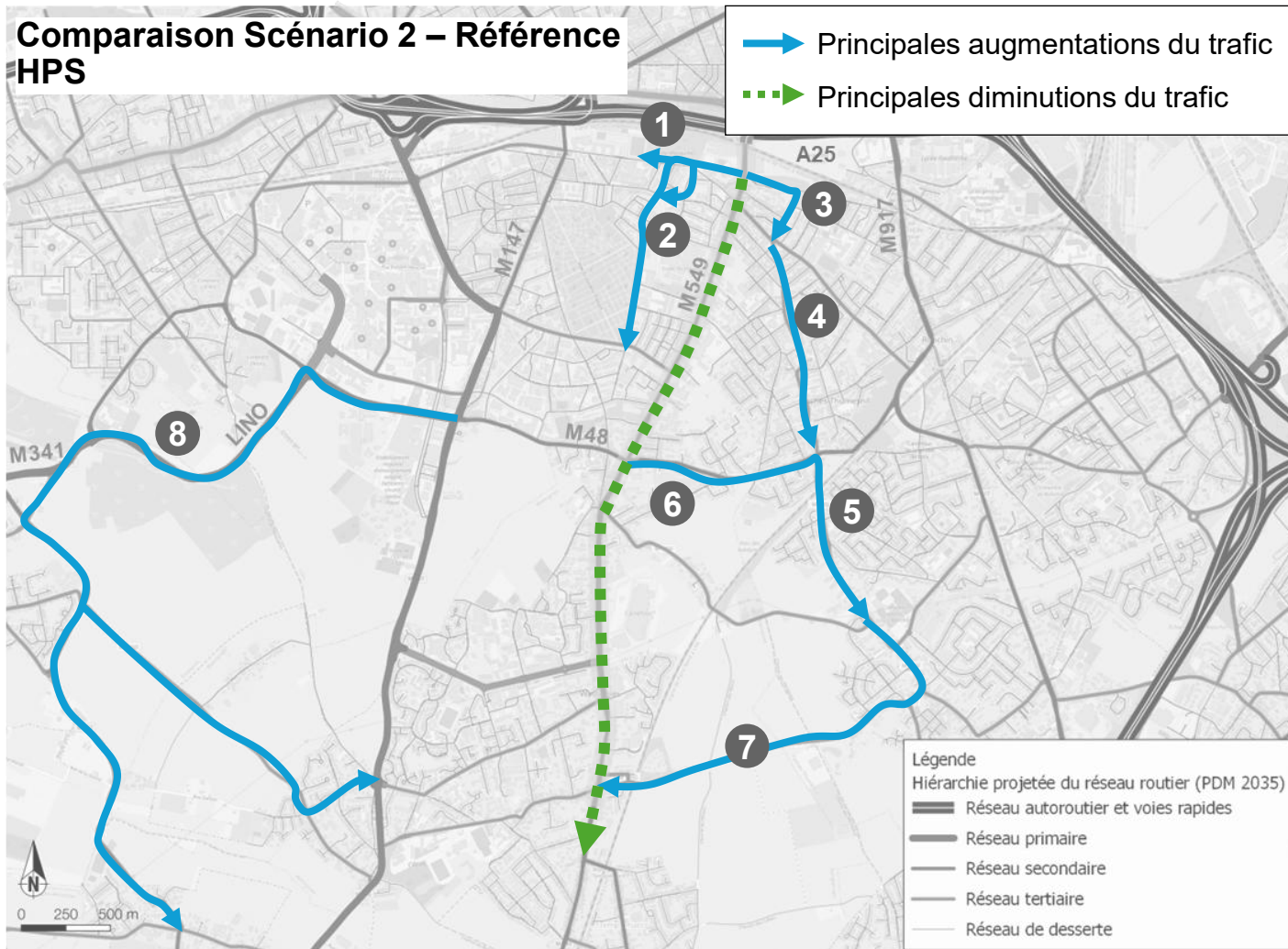


Peut se faire essentiellement dans les emprises actuelles.

Scénario 3 - Exemple d'insertion



Scénario 2 : quels reports d'itinéraires à l'Heure Pleine du Soir (la plus chargée) ?



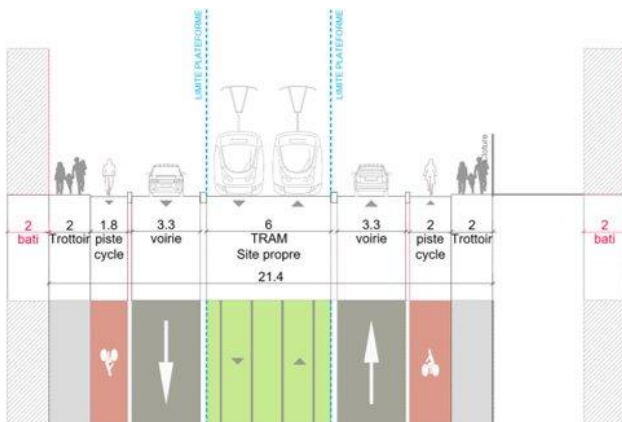
- Le passage à sens unique Nord → Sud de la majeure partie de la rue du Faubourg d'Arras engendre les reports d'itinéraires suivants :

- 1 sur la rue Marcel Hénaut
- 2 sur la rue Lazare Garreau et la rue de la Seine
- 3 sur la rue Abélard
- 4 5 sur les rues Ferrer et Kléber
- 6 sur la rue d'Haubourdin
- 7 sur la rue de Wattignies
- 8 sur le nouvel axe créé avec la LINO puis Sadi Carnot ou rue d'Emmerin

- Un scénario 3 avec un rayonnement des reports globalement comparables mais dans le sens opposé (recherche d'alternatives vers Lille).

* HPS : Heure Pleine du Soir

Le travail : se mettre dans la peau des usagers



Avantages

+

Limites

-

Questions

?

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

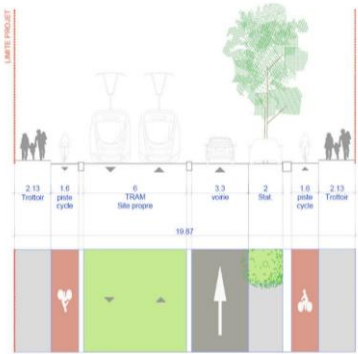
Usagers des transports en commun (accès au TC, vitesse d'exploitation, ...)

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



Avantages

+

Limites

-

Questions

?

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

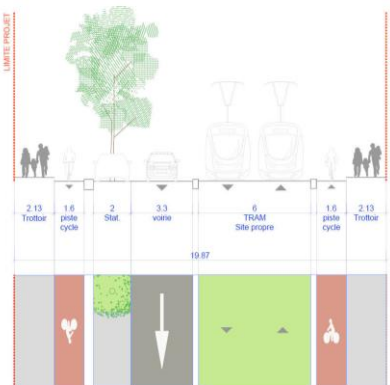
Usagers des transports en commun (accès au TC, vitesse d'exploitation, ...)

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,...)

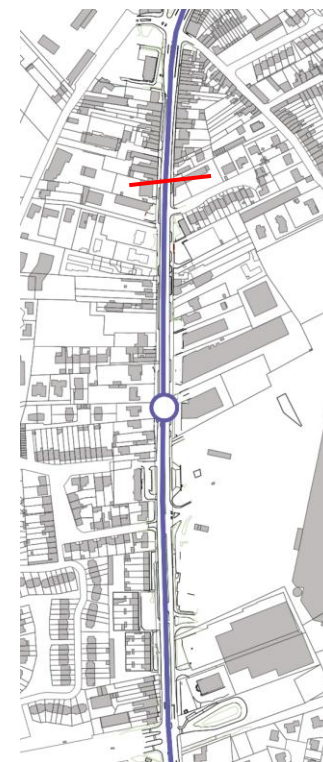
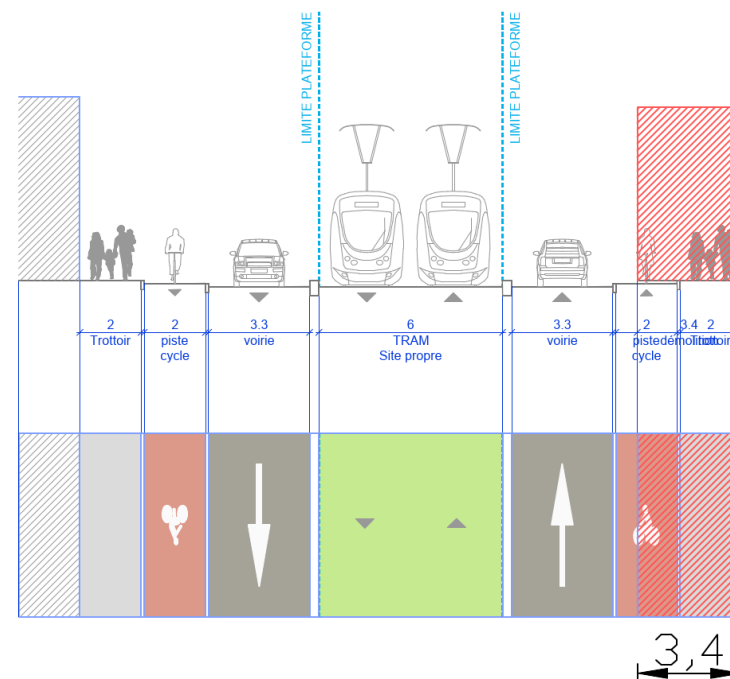
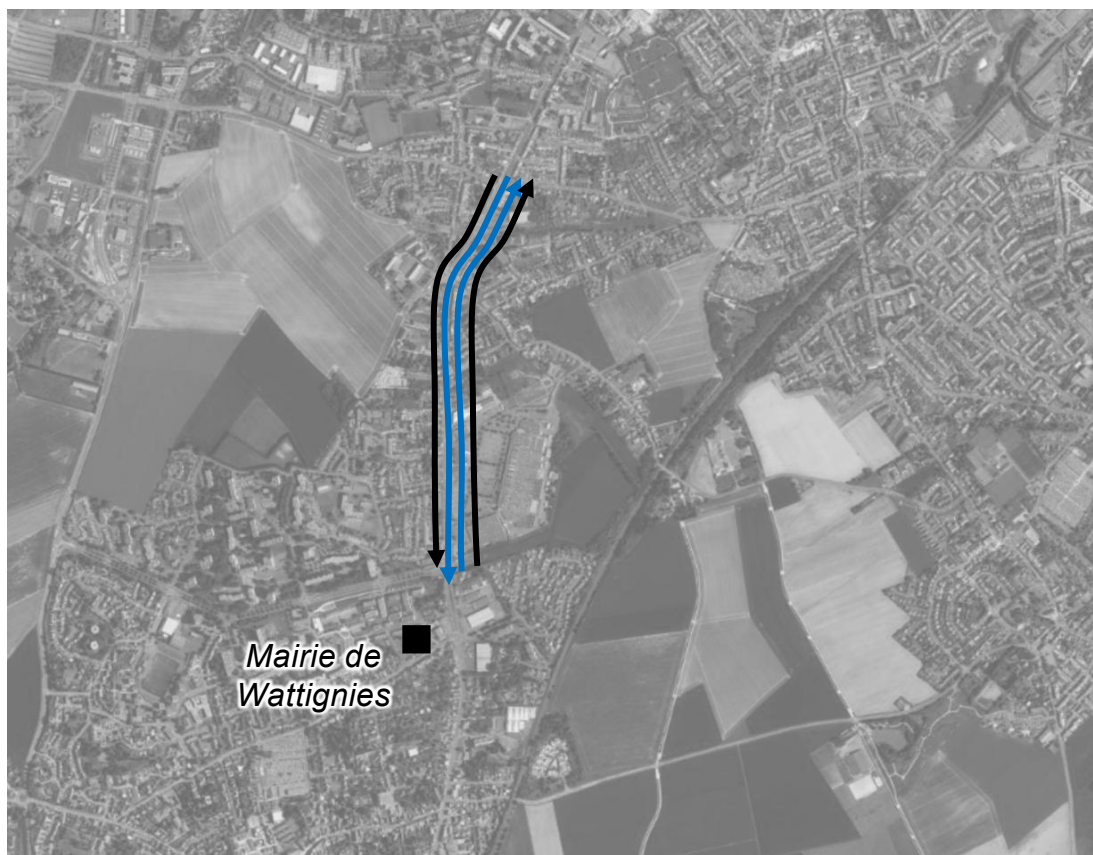
Automobilistes (sécurité, stationnement, intermodalité,...)

Centre-ville Wattignies

(rue Clémenceau puis rue du Général de Gaulle)

Rue Pasteur/Avenue Charles Guillaumin

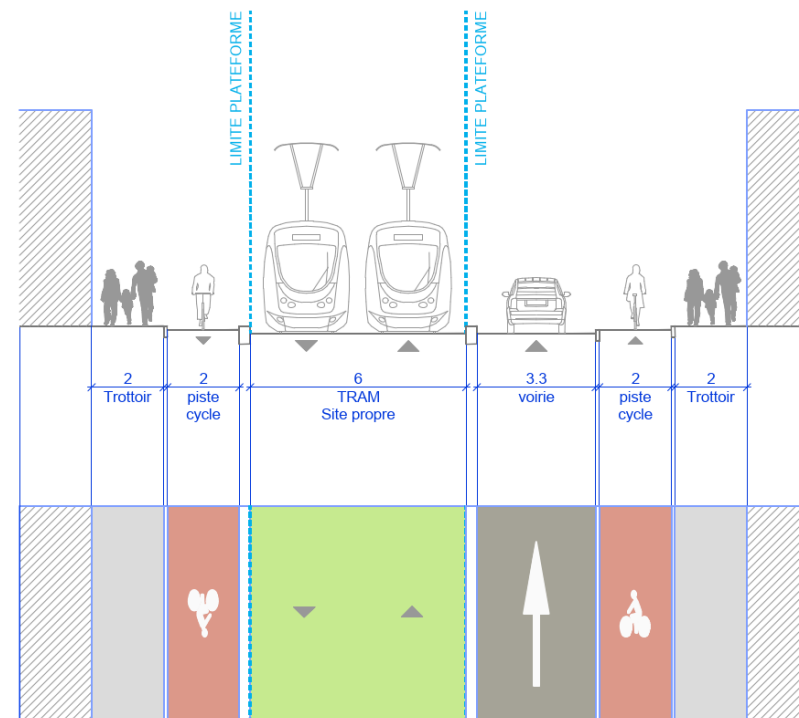
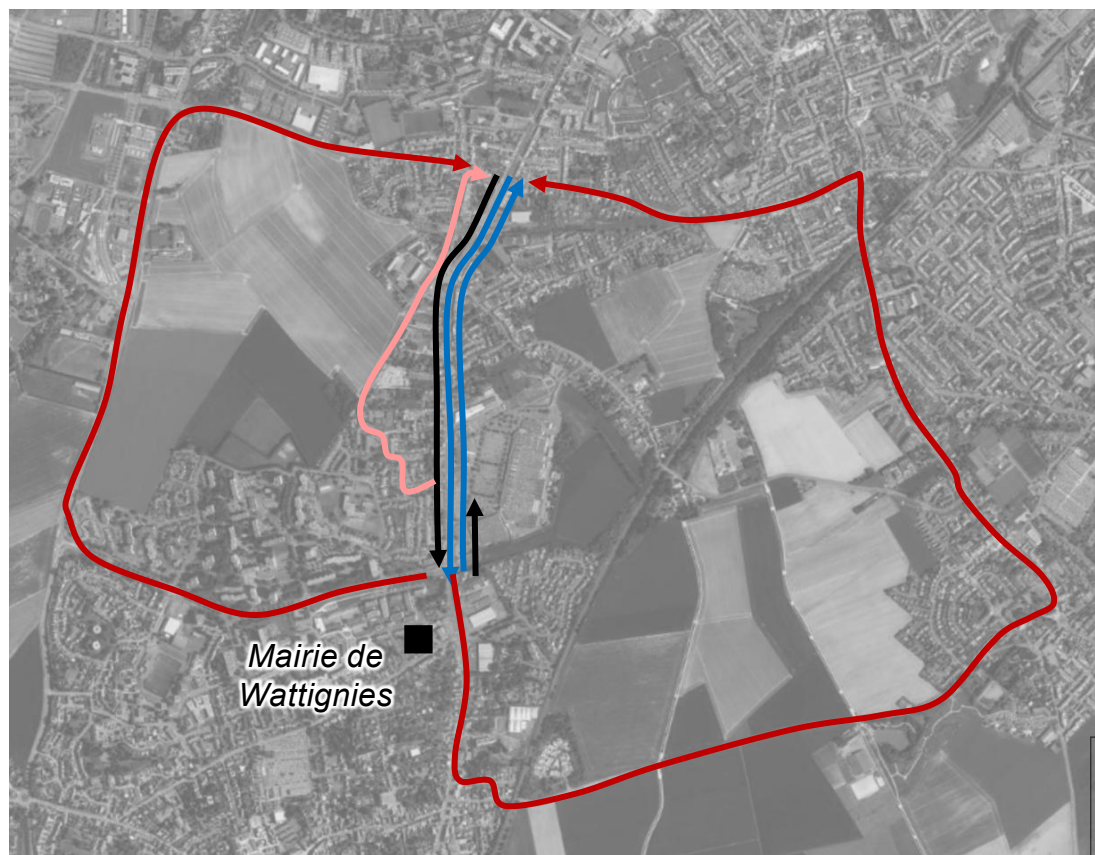
Scénario 1 : Tramway en axial. Double sens de circulation, impact foncier strictement nécessaire.



N.B : Les coupes sont présentées à titre d'illustration des possibilités d'insertion. Les cotes ne sont pas stabilisées à date.

Rue Pasteur/Avenue Charles Guillain

Scénario 2 : Tramway en latéral Est. Sens unique automobile Nord → Sud.

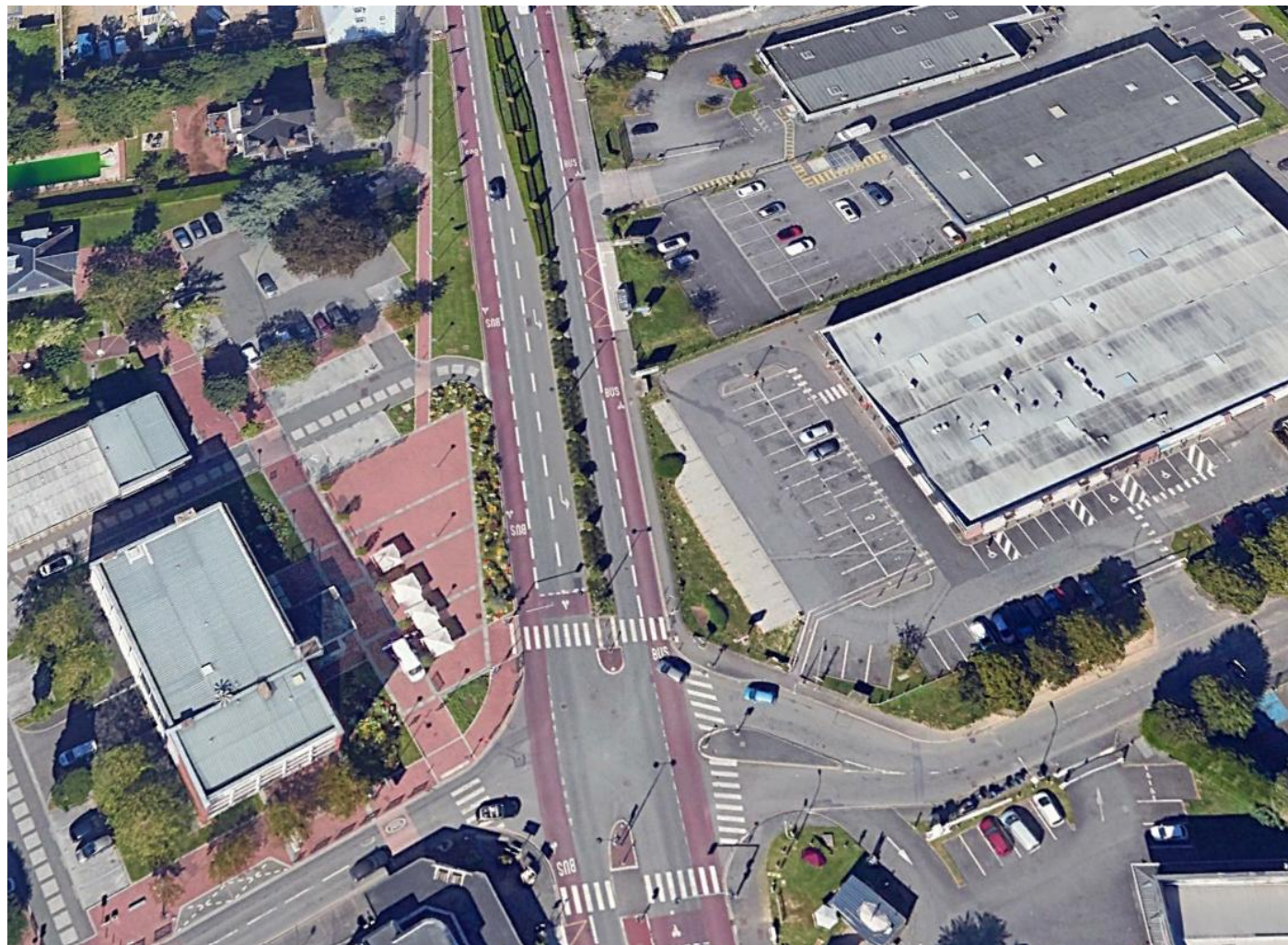
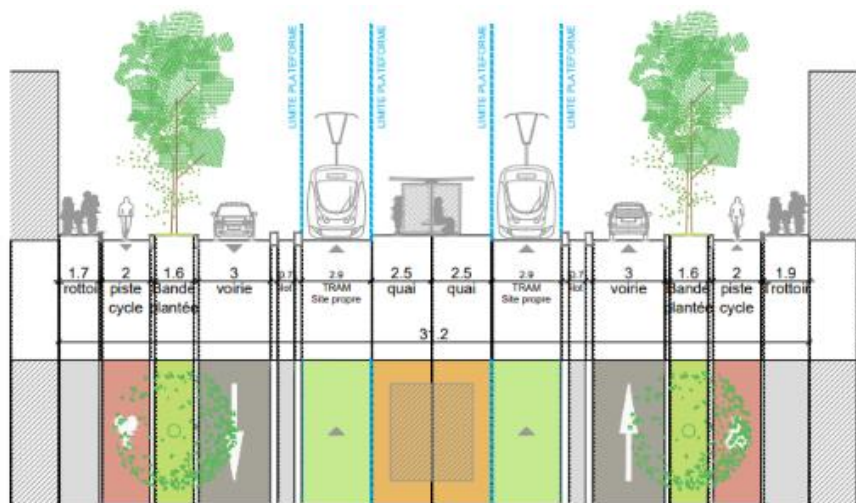
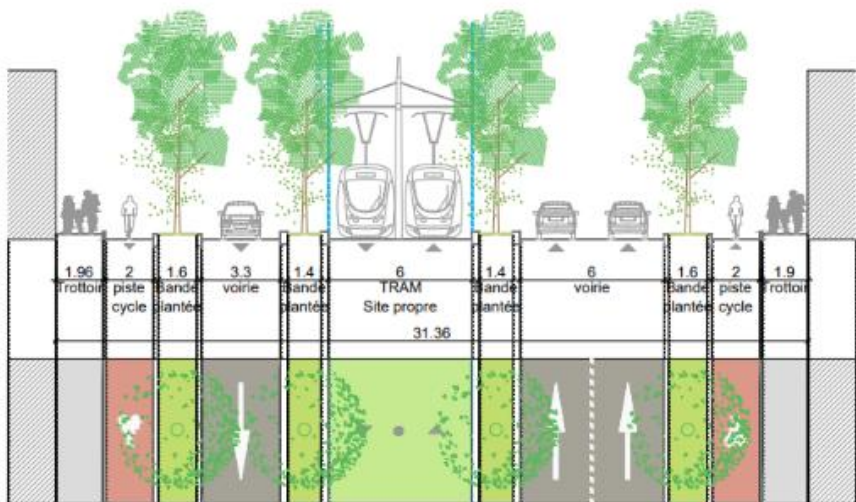


- Sens de circulation projeté
- Itinéraires de report des flux de transit et d'accessibilité locale à grande échelle
- Itinéraires de report d'accessibilité locale
- Tramway en site propre

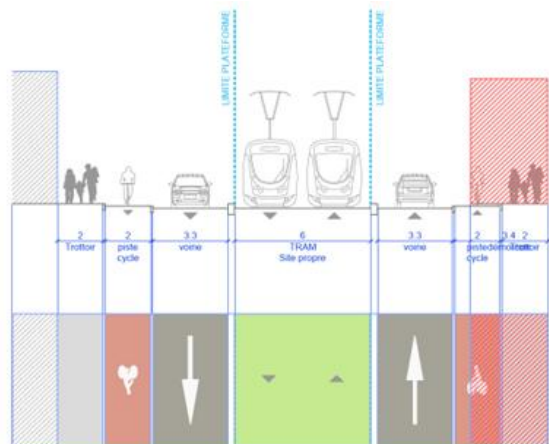
Avenue Charles Guillaumin / rue du 14 Juillet

Possibilité de mise à double sens et d'une insertion qualitative.

Comment le tramway peut-il participer à renforcer la centralité ?



Le travail : se mettre dans la peau des usagers



Avantages

+

Limites

-

Questions

?

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

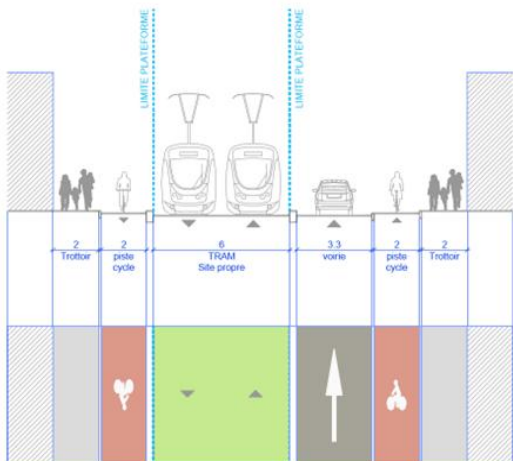
Usagers des transports en commun (accès au TC, vitesse d'exploitation, ...)

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



Avantages

+

Limites

-

Questions

?

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

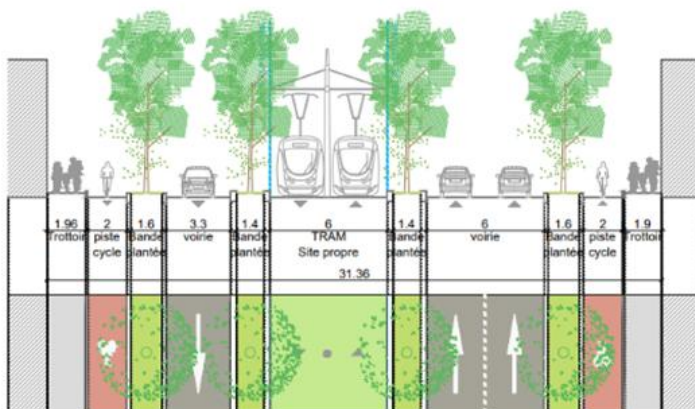
Usagers des transports en commun (accès au TC, vitesse d'exploitation, ...)

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,...)

Position du terminus

TERMINUS DE WATTIGNIES : 4 SCÉNARIOS À L'ÉTUDE

Avenue Charles Guillaïn

Mairie

Avenue du 14 juillet

Rue du Général
de Gaulle

Chemin de
L'Amiteuse

Gare TER

Rue Clémenceau

Rue du Général de Gaulle

Scénario 1 : Terminus Blanc Riez

Scénario 2 : Terminus Mairie de Wattignies

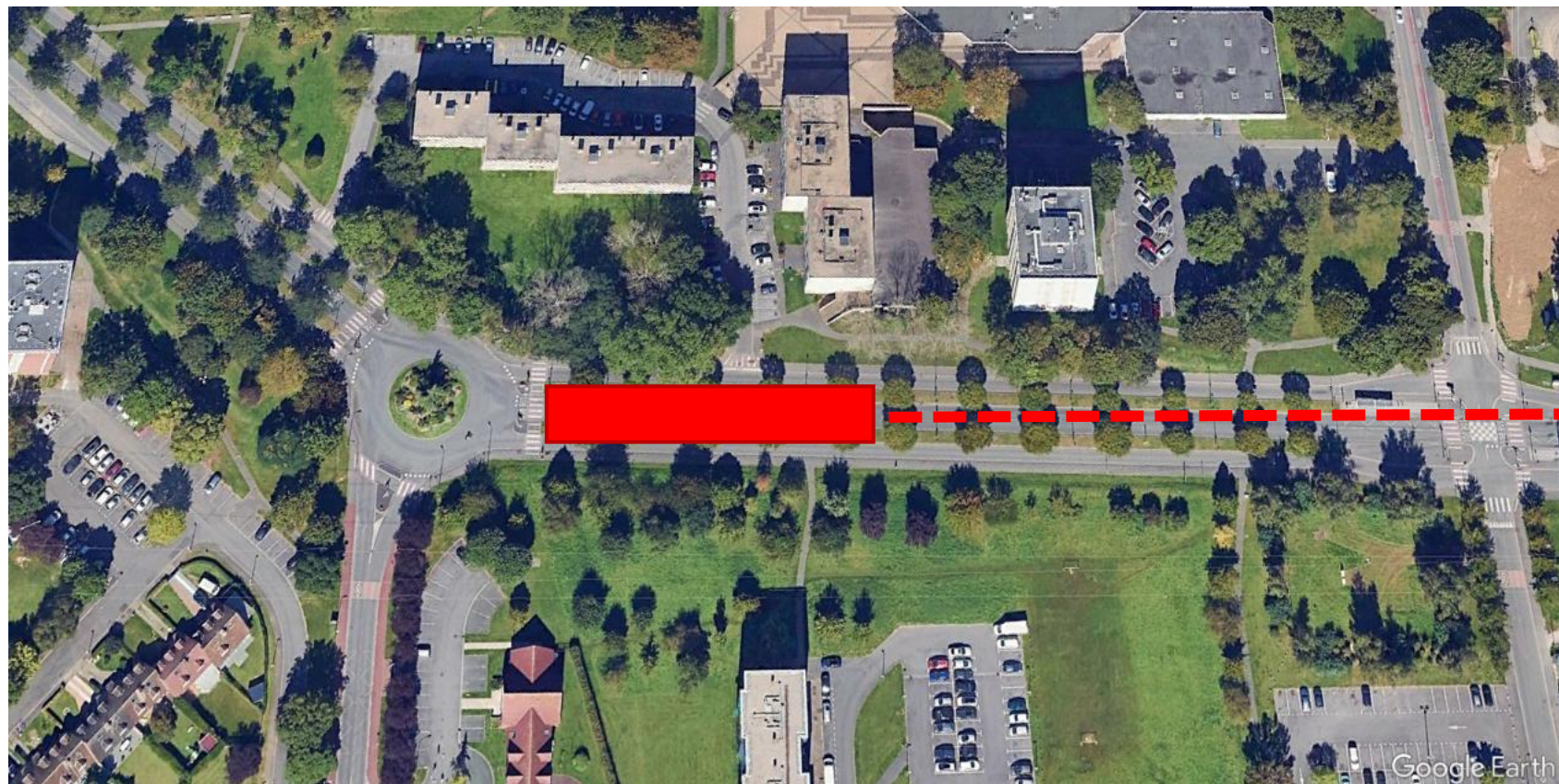
Scénario 3 : Terminus Amiteuse

Scénario 4 : Terminus Gare de Wattignies / Templemars



Scénario 1 – Blanc Riez

- Insertion sur la voie bus actuelle
- Positionnée au plus près de la rue du Docteur Schweitzer
- Intermodalité bus : passage actuellement en cet endroit des lignes 14, L92 et L2



Scénario 2 – Mairie de Wattignies

- Largeur disponible permettant une insertion qualitative
- Intermodalité bus : passage actuellement en cet endroit de plusieurs lignes de bus
- En interface direct avec le parvis de l'Hôtel de Ville



Scénario 3 – Amiteuse



Vers la gare :
500m environ

- Dans le prolongement du terminus précédent
- Largeur disponible contrainte à partir de la rue du 14 Juillet nécessitant quelques achats fonciers essentiellement sur des espaces non bâtis
- Positionnement au Nord de la rue de Montesquieu (pour ne pas gêner le débouché de la rue de Reims et de la rue Montesquieu)
- Environ 500m de la gare

Scénario 4 – Gare de Wattignies / Templemars



- Dans le prolongement du terminus précédent
- Largeur disponible très contrainte à partir du chemin de l'Amiteuse nécessitant des achats fonciers (y compris de bâtis)
- Positionnement au droit de la rue Louis Sury à 120m de la gare

Le travail : se mettre dans la peau des usagers

ANALYSE DES SCÉNARIOS

Critères	Implantation BLANC RIEZ
Desserte – intermodalité	
Insertion urbaine et paysagère du terminus, environnement	
Impact sur la circulation et stationnement	
Modes actifs	
Impacts divers	

ANALYSE DES SCÉNARIOS

Critères	Implantation MAIRIE
Desserte – intermodalité	
Insertion urbaine et paysagère du terminus, environnement	
Impact sur la circulation et stationnement	
Modes actifs	
Impacts divers	

ANALYSE DES SCÉNARIOS

Critères	Implantation AMITEUSE
Desserte – intermodalité	
Insertion urbaine et paysagère du terminus, environnement	
Impact sur la circulation et stationnement	
Modes actifs	
Impacts divers	

ANALYSE DES SCÉNARIOS

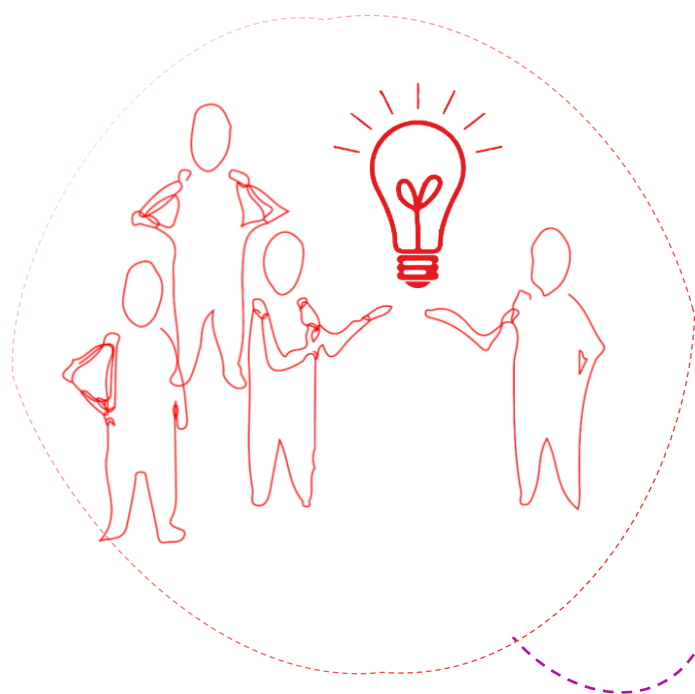
Critères	Implantation GARE
Desserte – intermodalité	
Insertion urbaine et paysagère du terminus, environnement	
Impact sur la circulation et stationnement	
Modes actifs	
Impacts divers	

4

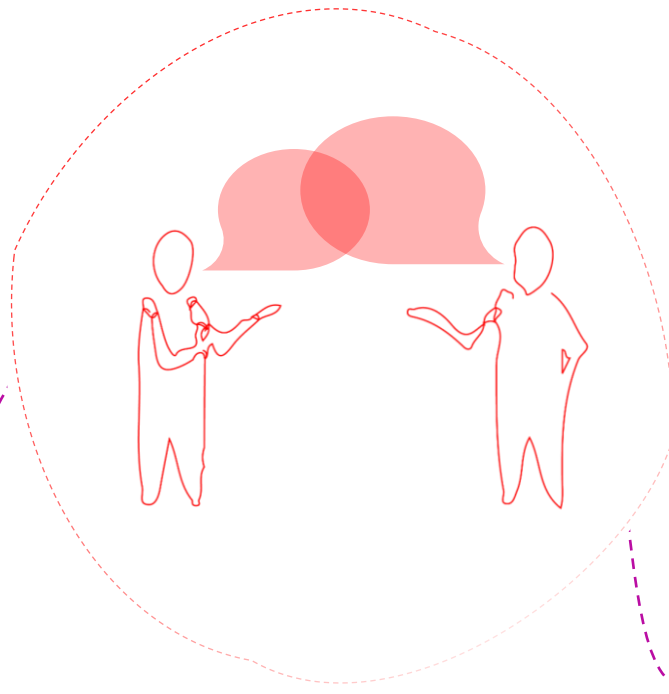
Restitution des réflexions



Restitution des réflexions



Présentation des réflexions / idées



Conclusion du groupe



*Rédaction et publication du compte-
rendu de cet atelier sur la plateforme
de la participation citoyenne*

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

