

16 octobre 2025

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

Compte-rendu de l'atelier participatif du Tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne – Secteur lillois - du 16 octobre 2025

Maison des Mobilités Durables, Lille



2h de réunion

dont 45 minutes d'atelier
et 15 minutes de restitution



40 participants

divisés en 7 tables d'atelier



3 secteurs étudiés

Esplanade
Avenue Hoover et boulevard Dubuisson
Place Tacq et avenue Beethoven

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

Jacques RICHIR, adjoint au Maire de Lille, en charge des espaces publics, du cadre de vie et des mobilités, a introduit la réunion en remerciant les participants pour leur présence et en rappelant l'importance des temps de concertation et de réflexion collective sur un projet structurant pour la ville qu'est celui de l'arrivée du tramway. Il a rappelé qu'en complément du tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne (TLC), une ligne de BHNS (Bus à haut Niveau de Service Lille – Villeneuve d'Ascq) permettra également d'améliorer les dessertes sur Lille.

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 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.

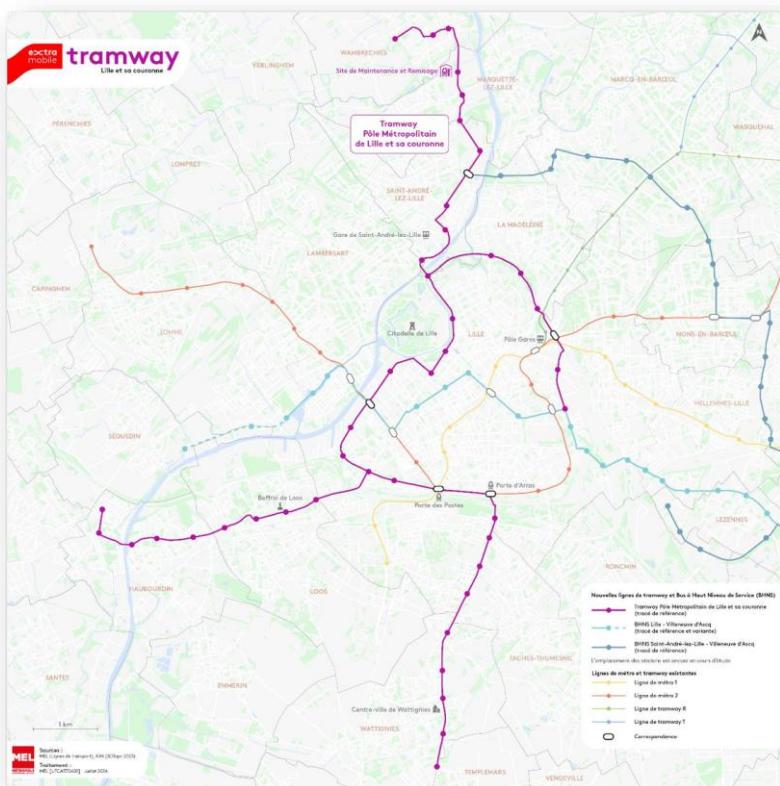
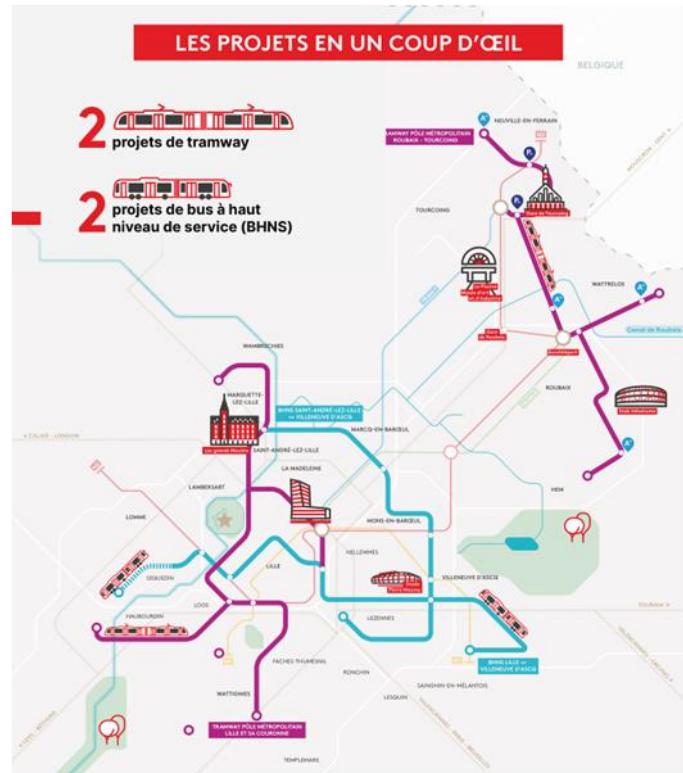
Le projet Extramobile

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. 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, qui a succédé à une précédente phase de concertation préalable, menée entre février et avril 2022. Cette concertation préalable a permis d'échanger et de débattre sur les tracés des différents projets. Les tracés de chacun des projets ont pu ensuite, sur cette base, être adoptés en conseil métropolitain.

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 transports déterminants pour le territoire métropolitain, le projet porte également des ambitions sociales, pour rendre le territoire accessible à tous, notamment en desservant des 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. Ce choix doit être prochainement voté en conseil métropolitain (*post atelier* : adoption de la délibération n°25C029 le 17 octobre 2025).

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, pour l'heure, le projet est 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, en 2028. Les mises en service sont projetées entre 2030 et 2035.



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 interrogé sur le schéma d'exploitation, le matériel roulant qui sera adopté, le système d'alimentation privilégié, et les contraintes d'exploitation du tramway projeté.

La MEL répond qu'à ce stade des études, le schéma d'exploitation (c'est-à-dire les futures lignes de ce projet en plusieurs branches) n'est pas encore défini. Le schéma d'exploitation sera choisi en 2026.

Il est indiqué que le premier matériel roulant (rames de tramway) sera long d'environ 33m, mais les quais de station seront réalisés de manière à pouvoir accueillir des rames longues de 45m, afin de permettre des tramway plus long pour répondre à l'évolution de la demande.

Le système d'alimentation choisi sera une alimentation par ligne aérienne de contact (LAC, ou caténaire), un système qui a fait preuve de robustesse sur le temps long dans les différentes agglomérations ayant adopté un tramway moderne. C'est un système, efficace, est également moins coûteux que des systèmes sans LAC. Aujourd'hui la présence des LAC et de leurs mâts dans l'espace public peut se faire de manière discrète, comme à Strasbourg par exemple.

Concernant les contraintes d'exploitation, la MEL explique que les études de conception permettent d'explorer les différents cas de figure pouvant avoir des conséquences sur l'exploitation, afin de réaliser les meilleurs choix d'aménagement le plus en amont possible. En complément, un organisme, le STRMTG (Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés), contrôle les sujets liés à la sécurité et à la fiabilité du réseau projeté depuis les premières étapes de sa conception.

Un participant a demandé quel serait l'écartement de voie (c'est-à-dire l'écart entre les rails) du réseau de tramway projeté.

La MEL indique qu'il s'agira d'un écartement métrique (soit 1 m entre les 2 rails), car il n'y a pas d'intérêt à adopter un autre écartement que celui existant sur le territoire métropolitain (sur les actuelles lignes de tramway de Roubaix et de Tourcoing). En effet, l'écartement métrique permet une mise en concurrence des constructeurs tout aussi satisfaisante que celle d'un écartement de 1m435. De plus, entre les 2 écartements, seul les bogies sont modifiés, les autres éléments de la rame tramway sont identiques.

Par ailleurs, cela permettra à l'exploitant d'avoir des systèmes cohérents à l'ensemble de la MEL. Une connexion physique entre la ligne de tramway historique et le réseau futur est par ailleurs étudiée mais sa faisabilité n'est pas à ce stade avérée.

Un participant a demandé si le tracé présenté pour le projet de tramway était considéré comme définitif.

La MEL répond que le tracé présenté a fait l'objet suite à des études de faisabilité, d'un temps de concertation préalable, puis des délibérations en conseil métropolitain en 2022. La partie qui restait en suspens jusqu'à l'été 2025 était la localisation du terminus de la branche Nord, fixée au croisement des rues Foch et Obert depuis le mois de juillet et prochainement validée en conseil métropolitain (*post atelier* : adoption par le conseil métropolitain du 17 octobre 2025 de la délibération n°25C029), ainsi que la position exacte du terminus de la branche Sud. Le tracé est à présent considéré comme définitif.

Un participant a demandé à quoi allait ressembler le futur carrefour Pasteur réaménagé, à l'entrée de Lille.

La MEL répond que le secteur du projet compris entre le Pont Royal et le Pont de Flandres (dont le carrefour Pasteur) ne sera pas traité en atelier ce jour car les études, à travailler en lien avec le projet « Euralille à la Deûle », ne sont pas suffisamment avancées. De plus, le projet « Euralille à la Deûle » a fait l'objet d'une concertation préalable spécifique. La MEL indique néanmoins que ce carrefour sur 3 niveaux comprend un rôle de distribution du trafic dans différentes directions fréquentées, et que ce rôle resterait d'actualité après l'arrivée du tramway. Dès lors, la réduction de capacité, si elle est nécessaire, doit être bien calibrée.

Un participant a demandé si des zones de stationnement allaient être créées pour favoriser le report vers le tramway.

La MEL répond que des espaces sont à l'étude, et notamment des aires-relais, pour favoriser le report modal. Les localisations précises de ces aires doivent se clarifier mais les secteurs de Wambrechies ou Haubourdin ont des avantages pour ce type d'usage, du fait des enjeux de rabattement.

Un participant a demandé comment le secteur du boulevard de Lorraine serait aménagé.

La MEL répond que cet espace fait actuellement l'objet de réflexions et d'échanges notamment en lien avec l'étude urbaine « Lorraine-Moselle ». La MEL et la Ville de Lille indiquent qu'il est bien prévu d'associer les habitants à cette réflexion au cours d'un atelier, lorsque les études seront plus avancées.

Le temps d'atelier, secteur par secteur

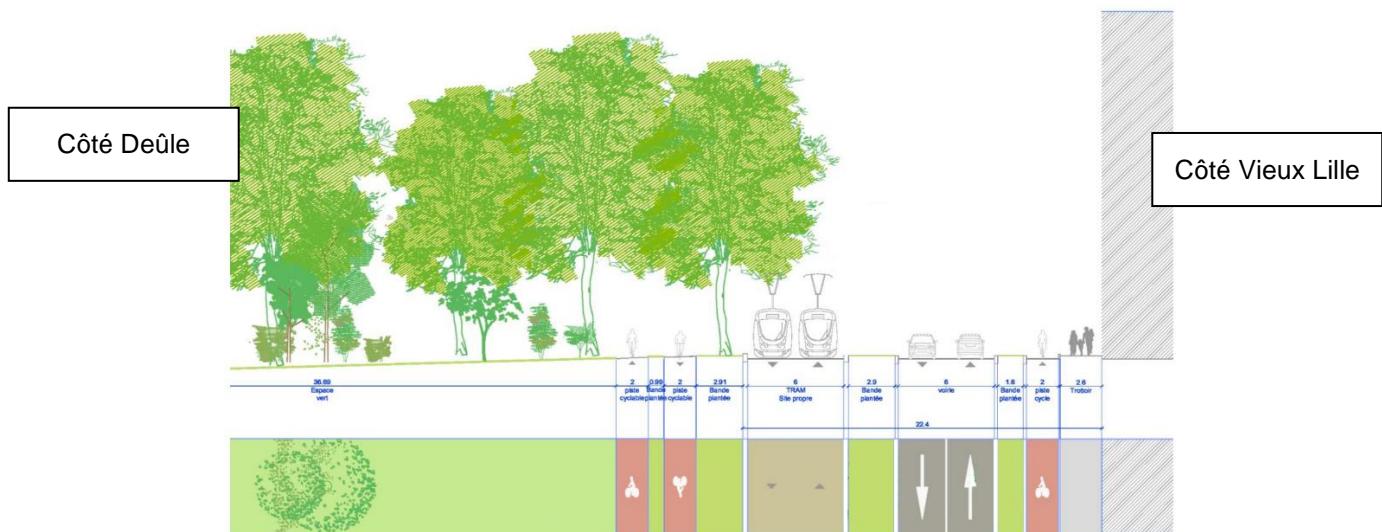
Pour cet atelier, seule la partie en contournement du Lille intra-muros est étudiée (les branches nord, ouest et sud du projet ne sont donc pas concernées)

Après une présentation des différents secteurs étudiés lors de l'atelier, réalisée par le représentant de l'équipe de maîtrise d'œuvre en charge du projet, les participants ont travaillé par table de 6 à 8 personnes autour d'un secteur choisi lors de leur inscription. Voici ci-dessous, pour chaque secteur étudié, les scénarios d'insertion qui y sont envisagés à ce stade des études, puis les observations formulées par les participants.

Esplanade de Lille

Façade l'Esplanade, entre la rue de la Barre et la rue du Magasin

Scénario n°1

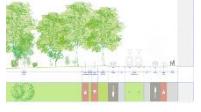


Scénario n°2



Esplanade de Lille

(synthèse des remarques 3 groupes de travail)

	Avantages ✓	Limites ✗
Scénario 1 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Plateforme du tramway plus distante des habitations x2 ■ Flux piétons sécurisés avec la présence de bandes végétalisées « refuges » ■ Traversées des voies de circulation routière et de transport en commun moins anxiogènes pour les piétons x2 ■ Amélioration de la place attribuée aux cyclistes avec une voie sécurisée supplémentaire x2 ■ Profil plus végétalisé. ■ Meilleure séparation entre voitures et tramway. ■ Meilleure insertion urbaine à l'esplanade 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Manque de stationnement ■ « Tourne-à-gauche » vers les parkings de l'Esplanade / du Champ de Mars ou le boulevard de la Liberté contraints x2
Scénario 2 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Trottoirs plus larges, plus confortables ■ Equité des flux entre les deux côtés de la voie, esplanade comme la limite du Vieux-Lille ■ Maintien des voies cyclables existantes x3 ■ Crédit d'une nouvelle bande cyclable ■ Plateforme végétalisée 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Implantation du tramway plus proche des zones résidentielles x2 ■ Plus de nuisances sonores pour les riverains ■ Difficulté rencontrée dans les « tourne-à-gauche » x2 ■ Perte d'une continuité paysagère ■ Traversée difficile d'une rive à l'autre ■ Proximité du trottoir de sortie du tramway avec le flux automobile ■ Mauvaise connexion entre l'esplanade et la station de tramway ■ Bande cyclable côté Vieux-Lille limitrophe du flux automobile 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 ou x3 : Ce qui a été indiqué par 2 ou 3 des groupes de travail

Remarques complémentaires :

- L'ensemble des groupes ayant travaillé sur ce secteur ont exprimé une préférence pour le scénario n°1.
- Un groupe s'est interrogé sur le devenir des deux tourne-à-gauche permettant d'accéder aux parkings du Champ de Mars / de l'esplanade dans les schémas proposés, et de manière générale sur le maintien des accès aux parkings de l'esplanade.

La MEL précise que l'accès au parking sera bien maintenu.

- Un groupe s'est interrogé sur le maintien d'un bon accès vers l'intérieur du quartier du Vieux-Lille et ses écoles, activités, etc.
- Un groupe souhaite qu'on étudie la possibilité d'améliorer la desserte de l'école Jean-Jacques Rousseau.
- Un groupe s'est interrogé sur la possibilité pour les véhicules d'urgence de circuler dans le secteur. La MEL précise que les situations d'urgence sont étudiées, en lien avec le Service départemental d'incendie et de secours (SDIS). Il est précisé que le secteur de l'esplanade ne présente pas de problématique particulière d'accès pour les véhicules de secours.
- Un groupe s'est interrogé sur la possibilité d'emprunter le tramway avec son vélo.

La MEL indique que le mode de fonctionnement des tramways actuels (lignes Roubaix et Tourcoing) devrait a priori être maintenu, c'est-à-dire un vélo autorisé à chaque extrémité du tramway en dehors

des heures de pointe. La MEL indique également privilégier des solutions de stationnement confortables pour les vélos à proximité des stations pour favoriser l'intermodalité.

- Un groupe s'est exprimé en faveur de l'installation d'arceaux à vélos plus nombreux.
- Un groupe souhaite que l'implantation d'une piste cyclable bidirectionnelle côté Vieux-Lille soit également étudiée.
- Un groupe s'est questionné sur l'éventuelle présence d'une séparation physique entre la bande cyclable côté Vieux-Lille et le flux automobile, dans le scénario n°2.
- Un groupe a demandé le marquage des voies cyclables côté esplanade en rouge, comme cela est observé sur les aménagements récents de la MEL.
- Il a été remarqué par les participants qu'aucun des deux profils de rue présentés ne laisse de place à du stationnement.
- Un groupe a répondu que l'introduction de stationnement dans les profils présentés n'est pas opportune, et va à l'encontre des objectifs du projet en faveur des mobilités douces.
- Un groupe s'est interrogé sur la suppression des arbres existants le long des voies circulées de l'esplanade.
- Un groupe a souhaité intégrer davantage de plantations aux profils présentés.
- Un groupe s'est exprimé en faveur d'une alimentation du tramway par le sol et non par ligne aérienne de contact (caténaire), pour des raisons esthétiques.
- Un participant a fait remarquer que le site propre du tramway (voie dédiée), dans ce secteur où la voie ne présente pas de courbe importante, risquait d'entraîner une allure plus importante du tramway.

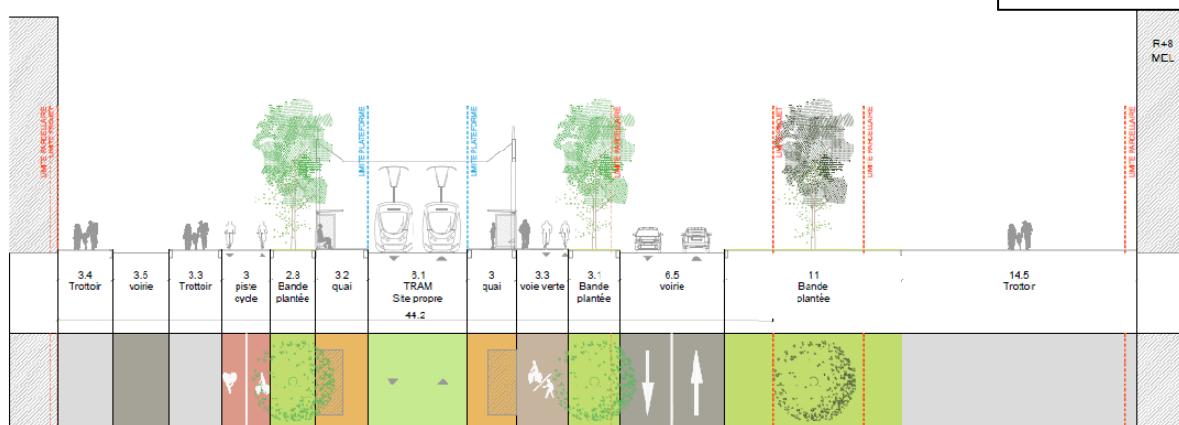
La MEL répond que l'objectif ici n'est pas tant de circuler vite que d'être régulier et efficace. La vitesse du tramway dépendra effectivement de l'environnement traversé : la MEL indique à ce sujet que l'esplanade connaît de nombreuses zones de traversées piétonnes, des zones mobilisées lors d'évènements à forte fréquentation, incompatibles avec une allure du tramway importante.

Avenue Hoover et boulevard Dubuisson

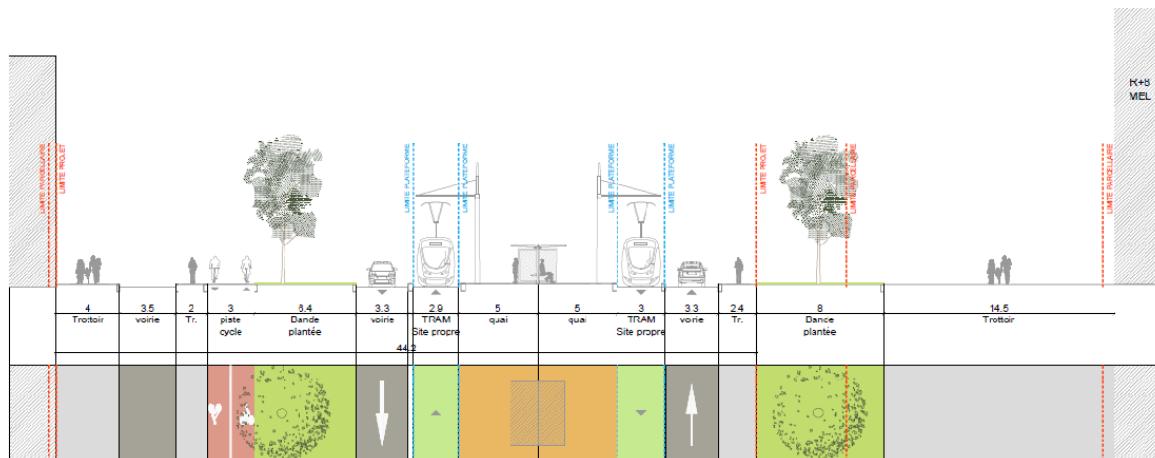
Scénario n°1

Côté Hôtel de Ville

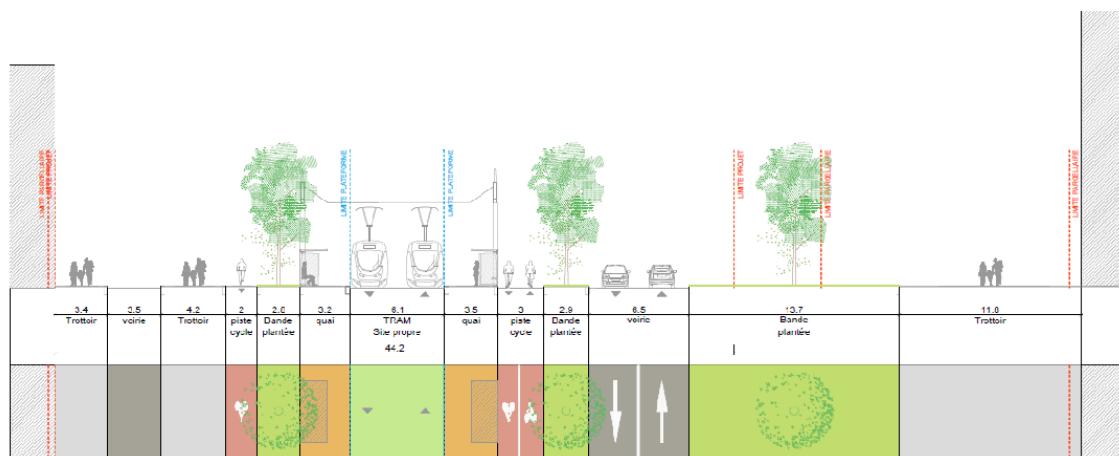
Côté Lille Grand Palais



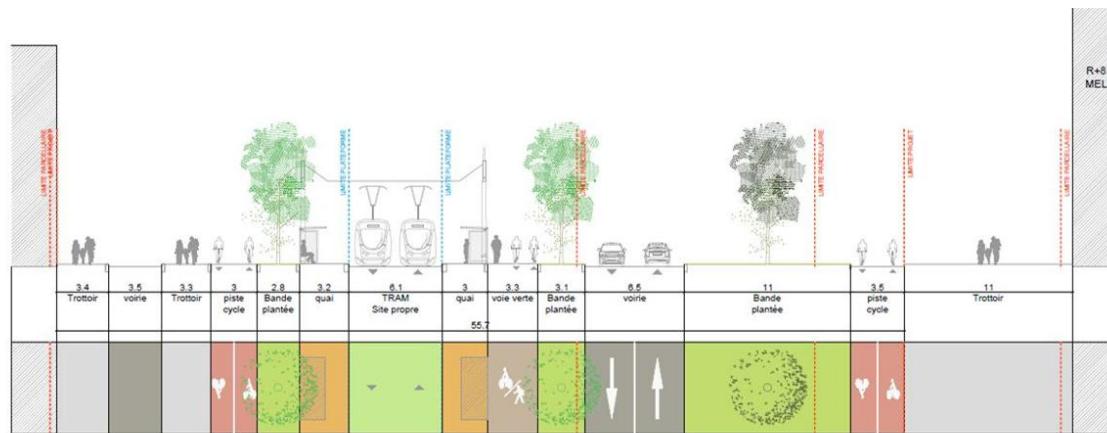
Scénario n°2



Scénario n°3

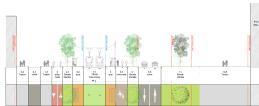
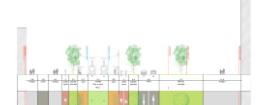
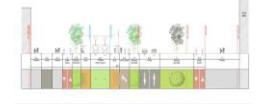


Scénario complémentaire



Avenue Hoover et boulevard Dubuisson

(1 groupe de travail)

	Avantages ✓	Limites ✗
Scénario 1 	<ul style="list-style-type: none"> Eloignement du flux automobile des zones habitées Trottoirs plus larges 	<ul style="list-style-type: none"> La voie partagée entre cyclistes et piétons n'offre pas un cadre sécurisé Accès vers Lille Europe complexifié pour les cyclistes
Scénario 2 	<ul style="list-style-type: none"> Meilleur accès aux quais du tramway Trottoirs plus larges 	<ul style="list-style-type: none"> Circulations rendues nettement plus complexes les soirs d'événements au Zénith.
Scénario 3 		<ul style="list-style-type: none"> Accès aux quais du tramway plus complexes Traversée d'une rive à l'autre plus complexe pour les piétons. Risque de débordement de groupes attendant le tramway sur les voies cyclables
Scénario complémentaire 	<ul style="list-style-type: none"> Eloignement du flux automobile des zones habitées Les cyclistes et usagers du tramway sont suffisamment séparés La présence de voies cyclables des deux côtés du profil 	<ul style="list-style-type: none"> La voie partagée entre cyclistes et piétons n'offre pas un cadre sécurisé Trottoirs réduits en bordure du Grand Palais et du Zénith

- 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 :

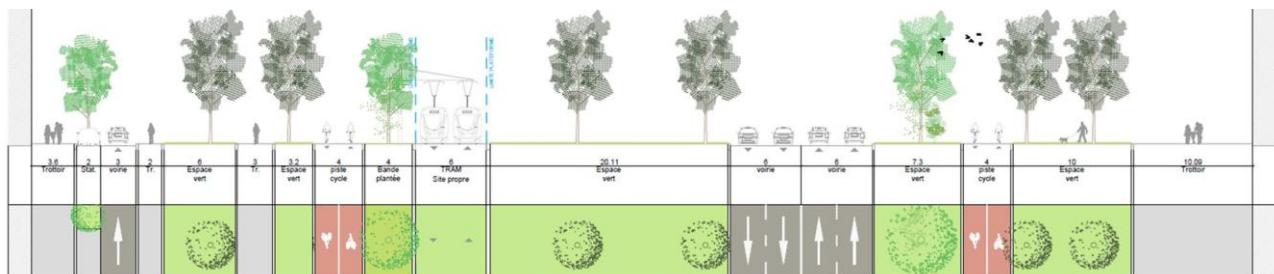
- Le groupe s'est demandé comment regagner Lille Europe à vélo avec le premier et le deuxième scénario.
- Le groupe a exprimé une nette préférence pour le scénario complémentaire, en indiquant qu'il serait opportun de remplacer la voie partagée par un espace strictement piéton.
- Le groupe a exprimé un avis négatif sur les scénarios 2 et 3.
- Le groupe a exprimé des craintes sur la gestion de l'activité du Zénith, l'affluence suscitée et sa bonne complémentarité avec le tramway.

Place Tacq et avenue Beethoven

Scénario Avenue Beethoven



Scénario n°2



Réflexion Place Tacq



Place Tacq et avenue Beethoven

(3 groupes de travail)

	Avantages ✓	Limites ✗
Scénario 1 	<ul style="list-style-type: none"> Meilleure séparation entre les voies dédiées aux automobiles Traversées piétonnes plus segmentées 	<ul style="list-style-type: none"> Manque de sécurité au sein des cheminements piétons Espaces verts plus segmentés
Scénario 2 	<ul style="list-style-type: none"> Présence d'un grand espace vert Traversées piétonnes facilitées et plus confortables, avec une grande traversée concentrée plutôt que des successives, peu coordonnées et donc ignorées 	<ul style="list-style-type: none"> Manque de sécurité sur la concentration de quatre voies pour VL dans une largeur contrainte La partie 2x2 voies, semblable à une autoroute urbaine Manque de sécurité au sein des cheminements piétons
Place Tacq 	<p><i>Comment imaginez-vous une place Tacq apaisée ?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Une place plus végétalisée x2 Intégration d'espaces de jeux pour les enfants dans un espace vert étendu Un aménagement qui favorise une circulation silencieuse du tramway Une réduction de la place de l'automobile, mais sans suppression d'accès Limiter les traversées de voies trop longues pour les piétons x2 Réduire l'emprise viaire donnant sur la rue de Loos, peu empruntée Gain de stationnement à explorer du côté de la rue d'Esquermes Introduction de stationnements à destination des cycles/d'une station V'Lille 	

- 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 2 groupes de travail

Remarques complémentaires :

- Une interrogation a été exprimée sur la situation du stationnement gratuit Boulevard de Metz et dans le quartier du Faubourg de Béthune, est-il amené à perdurer ?
- Le scénario 2 est jugé plus favorablement par les participants.

En conclusion

En conclusion de cet atelier, Jacques Richir, adjoint au Maire de Lille en charge des espaces publics, du cadre de vie et des mobilités, a souligné que le changement de comportements individuels en matière de mobilité passera par des transports en commun efficaces et confortables. C'est ce qui est en train de se construire, et il faut selon lui savoir se projeter dans la métropole qui existera en 2035.

Monsieur Richir a également rappelé l'intention de revenir vers les habitants du secteur des boulevards de la Moselle et de Lorraine, lorsque l'avancée des réflexions et des études le permettra.

Retour en images

