

Compte-rendu de la réunion publique du 9 juillet 2025

Salle Robert Walle, Wambrechies (18h30-20h30)

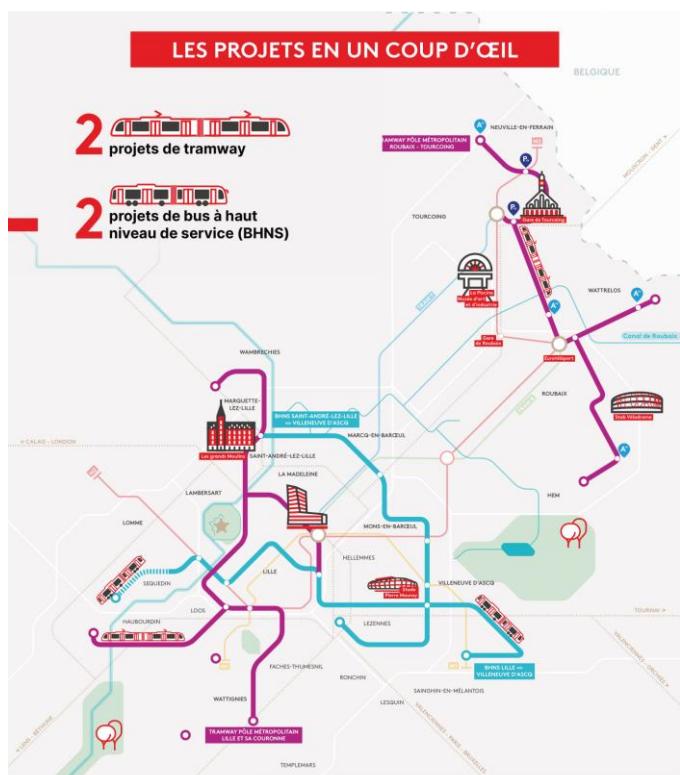
200 participants

Dans le cadre du projet Extramobile, et plus particulièrement du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne, une réunion publique s'est tenue à Wambrechies le 9 juillet 2025. Ce temps de présentation et d'échange portait sur le positionnement du futur terminus de la branche Nord à Wambrechies. Il faisait suite à un engagement de la MEL pris en réunion publique du 2 décembre 2022, de présenter les conclusions de ses études sur ce sujet précis, lorsque celles-ci seraient suffisamment avancées.

Sébastien Brognart, Maire, a salué, au travers de son mot d'accueil, la tenue de cette réunion et l'avancée du projet réalisé sur les dernières années. Il a également remercié Sébastien Leprêtre, Vice-Président en charge des mobilités et des transports publics à la MEL, pour son implication et celle de ses équipes, ainsi que le garant de la concertation pour sa présence. Il a enfin souligné le rôle de la ville dans cette démarche, s'assurant en particulier de la bonne prise en compte des avis des Wambrecitains exprimés tout au long de la concertation continue. Sébastien Leprêtre, Vice-Président en charge des mobilités et des transports publics à la MEL a présenté, après son mot d'accueil, le projet Extramobile.

Présentation du projet Extramobile par Sébastien Leprêtre

Sébastien Leprêtre est revenu dans un premier temps sur l'historique du projet Extramobile, issu du Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT), voté en conseil métropolitain en juin 2019. Ce dernier a



acté en particulier le lancement de quatre projets de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) structurants pour les transports métropolitains : 2 projets de lignes de tramway (pour les pôles métropolitains de Roubaix-Tourcoing et de Lille et sa couronne), et 2 projets de lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Le volet ferroviaire du SDIT, constitué désormais du projet de Service express régional métropolitain des Hauts-de-France (SERM) visant à améliorer les fréquences des trains régionaux, a également été mentionné.

Ces 4 projets de lignes de TCSP ont fait l'objet d'une concertation préalable en 2022. Ce temps fort d'échange et de débat a permis d'arrêter les tracés des 4 projets par délibération de la Métropole Européenne de Lille en juin et décembre 2022. Ces tracés représentent un saut historique pour la métropole, qui prévoit ainsi de doubler le nombre de kilomètres de tracé de son réseau structurant.

Suite à cette concertation, ces 4 lignes de TCSP sont devenues un projet à part entière : le projet Extramobile. Elles visent à bénéficier à environ 490 000 habitants et desservir 340 000 emplois.

Sébastien Leprêtre a rappelé qu'au-delà d'une réponse aux enjeux de mobilité et de transports déterminants pour le territoire métropolitain, le projet Extramobile porte également des ambitions sociales, pour rendre le territoire accessible à tous, des ambitions d'exemplarité environnementale, et des ambitions urbaines, avec un réaménagement de façade à façade et de requalification des espaces publics dans le respect et la mise en valeur du patrimoine riche du territoire.

Le tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne

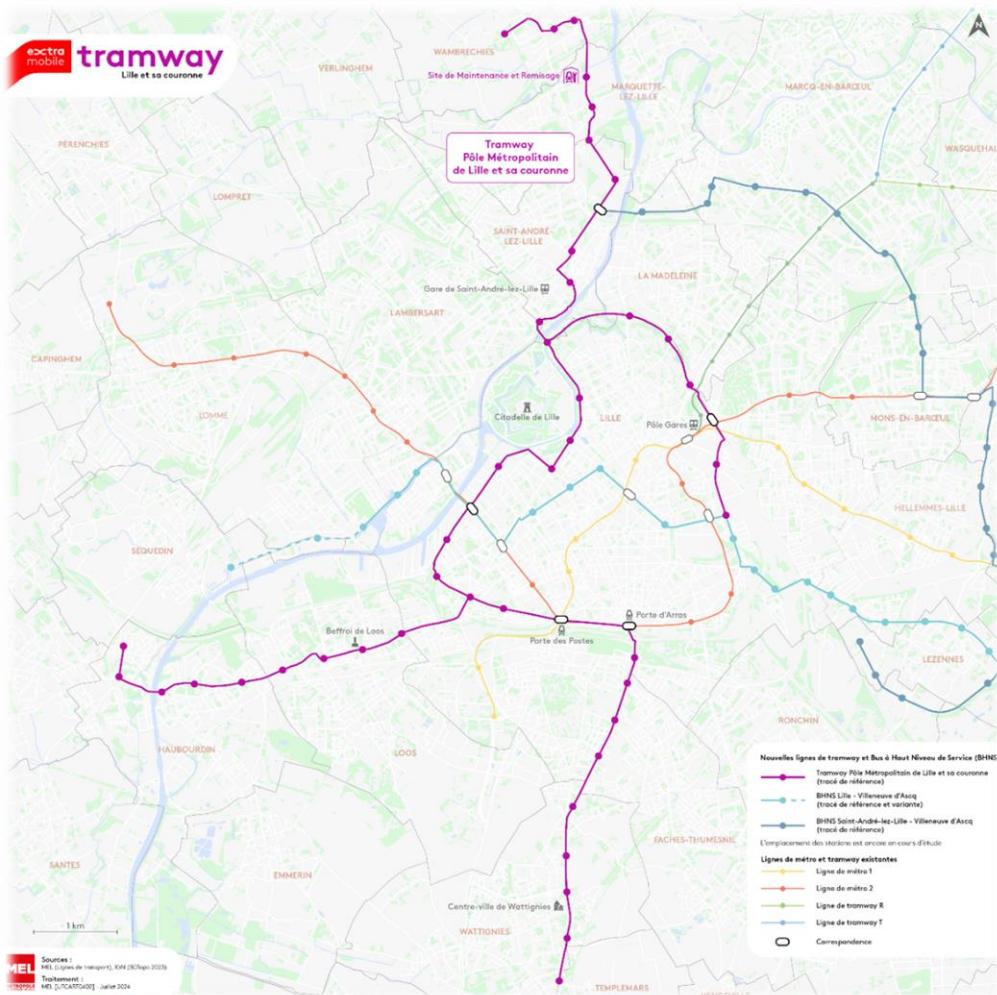


Les principales caractéristiques de la ligne sont soulignées dans un premier temps ainsi que le nombre d'emplois/habitants et scolaires qui seront desservis.

L'avancement du projet est également explicité. Il est actuellement au stade des études préliminaires de conception détaillée de maîtrise d'oeuvre, qui ont pour objectif d'asseoir des bases solides pour la suite du projet. Cette étape d'études préliminaires sera suivie de la phase d'avant-projet, puis de la phase projet, qui vont venir affiner les éléments déterminés précédemment jusqu'à la

réalisation du projet.

Carte du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne issue de la concertation préalable

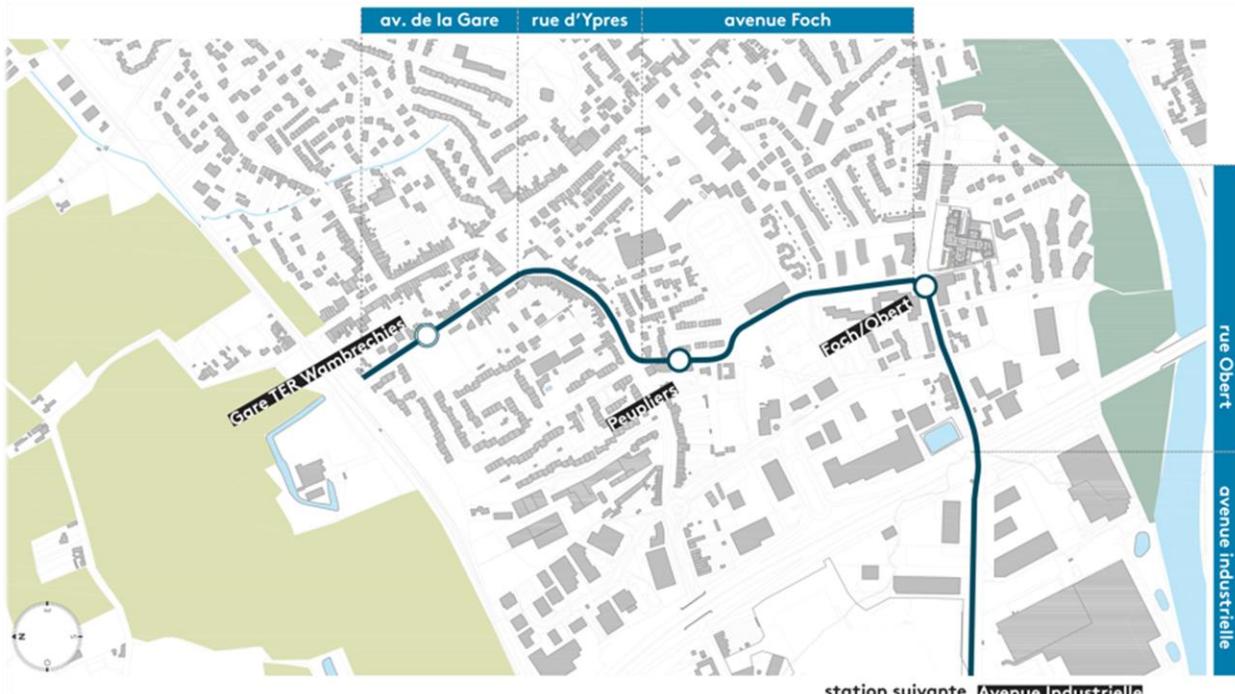


Le terminus projeté à Wambrechies

La MEL est ensuite revenue sur le sujet central de la réunion : la position du futur terminus de Wambrechies, en précisant tout d'abord les caractéristiques principales d'un terminus. Ce dernier est d'abord une station, avec des montées, descentes d'usagers. Il constitue également une zone de changement de voies pour permettre au tramway de repartir dans l'autre sens. C'est un espace qui nécessite de plus des locaux annexes, dont des locaux pour les conducteurs et locaux techniques d'alimentation en énergie. Enfin, si la place le permet, il peut être prévu un prolongement des voies sur une cinquantaine de mètres pour permettre le stockage d'une ou deux rames en journée et faciliter l'exploitation du tramway.

Il a ensuite mentionné les différentes options de localisation étudiées pour le terminus de Wambrechies :

- A proximité de l'intersection avenue Foch/Rue Obert
- Avenue Foch, à proximité de l'avenue des Peupliers
- Avenue de la Gare, à proximité de l'ancienne gare TER



La MEL précise ensuite que le choix du terminus a fait l'objet d'une analyse approfondie, basée sur une série de critères, qu'il détaille en séance. Ces derniers reprennent les enjeux d'exploitation de la ligne, le surcoût lié au prolongement de la ligne au-delà de l'angle Foch/obert, le gain en matière de desserte (population/emploi/scolaire), l'insertion urbaine et paysagère, les impacts en terme de circulation et de stationnement, les impacts fonciers, l'insertion des modes actifs et les éventuels points durs d'insertion. La question de l'intermodalité avec le réseau bus a également été vérifiée.

L'étude de ces critères a permis de dégager le terminus à l'angle Foch/Obert comme l'option la plus opportune. Cette option présente en effet des impacts fonciers limités. Les espaces disponibles ouvrent des possibilités d'insertion du terminus, qui placé ici, permet une bonne intermodalité avec le réseau bus et une desserte du centre-ville.

Les autres options de terminus nécessitaient d'emprunter des tronçons contraints, avec de nombreux impacts fonciers, notamment pour implanter le terminus. Le scénario « Gare TER » impliquait en outre des girations serrées en entrée/sortie de la rue Ypres. Ces scénarios impliquaient de plus des impacts sur la circulation notamment la mise à sens unique d'un tronçon de l'avenue Foch et une suppression de la majeure partie du stationnement sur cet axe. Ces impacts ainsi que les surcoûts financiers induits par ces scénarios de terminus ne se justifiaient au regard des gains de desserte.

La position du terminus a donc été actée dans le secteur Foch/Obert, et des délibérations (communale et métropolitaine) doivent maintenant confirmer ce choix.

Les études à venir vont permettre d'étudier plusieurs options de configuration exacte de terminus à l'angle Foch/Obert.

Une prochaine grande étape du projet se situera en 2027 avec son enquête publique, enquête qui permettra l'obtention des autorisations réglementaires nécessaires au démarrage des travaux, pour une mise en service projetée à horizon 2035.

Temps d'échanges

Après ce temps de présentation, les participants à la réunion ont pu poser leurs questions et apporter leurs contributions sur le projet de tramway et le terminus projeté à Wambrechies :

Un participant, habitant à Comines, regrette l'absence de poursuite du tramway jusqu'à Comines, qui souffre d'après lui d'un manque de transports en commun. Il souligne que le tracé de l'ancienne voie ferrée, bien qu'écarté au cours de la concertation préalable, aurait pu constituer un tracé moins coûteux.

Un autre participant craint la vente des terrains où se situent les emprises ferroviaires de l'ancienne ligne vers Comines, qui empêcherait toute réouverture ferroviaire de cette voie.

La MEL souligne que son action porte également dans le fait de proposer un réseau de transports collectifs efficace en complément du tramway. Un maillage du réseau de bus doit se dessiner à l'horizon de la mise en service du tramway pour assurer des connexions pertinentes avec les communes au nord de Wambrechies afin de permettre aux usagers de se rendre en transports en commun vers le tramway.

En complément, la MEL précise mettre en place en septembre 2026 une ligne de bus express entre Comines et la gare Lille Flandres, ne s'arrêtant qu'à Quesnoy-sur-Deûle, puis à Saint-André-lez-Lille. Cette ligne comprendra 16 courses par jour, dont 14 en heure de pointe. Elle présentera un gain de temps de 10 à 15 minutes par rapport au trajet réalisé actuellement par la ligne 90.

Une participante, habitant dans le secteur Foch/Obert, souligne que son quartier comprend des voies étroites, avec une saturation du stationnement en place. Elle exprime la crainte qu'un éventuel afflux de voitures lié à l'installation du terminus n'empire la situation.

La ville précise qu'un terminus n'implique pas forcément un afflux d'usagers plus important que sur une autre station. La ville indique également qu'un travail complémentaire s'organise sur le maillage des bus dans le secteur, qui permettra d'améliorer le rabattement en transport en commun vers les stations de tramway. Les études se poursuivent et vont permettre de déterminer des solutions concernant le stationnement, mais adaptées à chaque station et non concentrées sur les terminus. La ville précise que son objectif n'est pas de ramener des voitures supplémentaires dans le secteur, à proximité du centre-ville. La zone pourrait faire d'ailleurs l'objet de réflexions, avec la potentielle mise en place d'une zone bleue, et/ou la mise en place de cartes résidents pour le stationnement.

Une participante s'inquiète du bruit qui sera généré par le tramway.

La MEL précise qu'un tramway moderne présente beaucoup moins de bruit que ne le représente le trafic automobile. Un tramway peut remplacer jusqu'à 150 voitures individuelles tout en n'en représentant le bruit généré que par 3 voitures. Le tramway est également moins bruyant qu'un passage de camion. Il est recherché de plus dans les études de créer des lignes les plus rectilignes possibles pour limiter les sources de bruit. Enfin, à proximité des habitations, des systèmes de dalles flottantes seront aussi mis en place pour isoler les vibrations générées par la circulation du tramway.

Une participante s'interroge sur le projet SIA/Maignan et ses prochaines étapes.

La ville confirme que le projet est d'actualité, les démolitions interviendront au mois de septembre 2025.

Une participante demande quelle est l'emprise au sol nécessaire pour faire passer un tramway, et pour une voie destinée aux voitures.

La MEL précise qu'un tramway occupe 6m environ de large en site propre. Pour les voies routières, cela dépend du trafic. La MEL complète en indiquant que les accès riverains seront maintenus tout au long de la ligne de tramway.

Un habitant de Wambrechies, habitant sur la rive droite, indique que le temps de parcours à pied vers le terminus sera long depuis son logement. Il demande quelles solutions seront apportées pour les habitants dans son cas.

La ville confirme qu'il existe actuellement un déséquilibre entre les rives de Wambrechies en matière d'accès aux transports en commun. L'ambition de la ville est que l'ensemble des habitants puisse avoir accès au tramway, cela fait l'objet d'une demande de modification du maillage des bus portée auprès de la MEL, que la ville espère voir se préciser avec l'avancée du projet de tramway. La MEL rappelle également que la majorité des rabattements vers un mode de transport tramway se fait en modes actifs (à pied et à vélo).

Une participante demande si, dans le cadre du projet de tramway, un réaménagement de l'avenue du Président Kennedy est prévu ?

La ville indique que, comme mentionné dans son PPI (Programme Pluriannuel d'Investissements) voirie, le réaménagement de l'avenue du Président Kennedy est prévu pour la fin d'année 2026.

Une participante demande si le quartier Agrippin, à Wambrechies, sera toujours desservi avec l'arrivée du tramway ?

La ville indique que son ambition est que chaque quartier puisse être relié d'une manière ou d'une autre au tramway, et que donc le quartier Agrippin reste desservi par les transports en commun.

Un habitant aborde le sujet des nuisances sonores durant les phases de travaux, et demande si des parkings-relais sont prévus dans le secteur ?

La ville indique que des études sont en cours avec des potentiels emplacements pour un A+R déjà identifié. Concernant les périodes de travaux, la MEL précise que leurs nuisances sonores sont comparables à celles de travaux de voirie classiques, mais que ces travaux seront plus long. L'arrivée du tramway implique de réorganiser les réseaux souterrains au préalable avant d'engager les travaux de voirie et d'infrastructures.

La MEL poursuit en indiquant prévoir des dispositions particulières pour ces périodes de travaux, en agissant sur les horaires, en réduisant le plus possible le bruit à la source, et en intégrant des constats sur l'existant avant le début des travaux pour documenter toute conséquence éventuelle du chantier.

Conclusions

Christophe Bacholle, garant de la concertation pour la CNDP (Commission Nationale du Débat Public), a pris la parole en fin de réunion. Il a retenu les nombreuses questions des participants et participantes sur les connexions, le rabattement à venir ainsi que sur les problématiques liées au stationnement. Il indique avoir conscience de la frustration que cela peut représenter de ne pas avoir toutes les réponses à ses questions au stade d'avancement actuel du projet : les études du projet continuent et les éléments mentionnés seront amenés à se préciser. Il invite finalement les participants à poser leurs questions et apporter des contributions au projet en ligne, sur la plateforme participative de la métropole.

Sébastien Brogniart conclut finalement la réunion en remerciant le Vice-Président pour la tenue de son engagement de revenir vers les habitants après les premières conclusions des études liées au terminus. Il salue la démarche de concertation continue, qui continue de s'opérer avec les habitants, ainsi que le travail de ses services qui suivent le projet.

Retour en images

