

1^{er} juillet 2025Compte-rendu de l'atelier
participatif du 1^{er} juillet 2025 à
Hellemmes

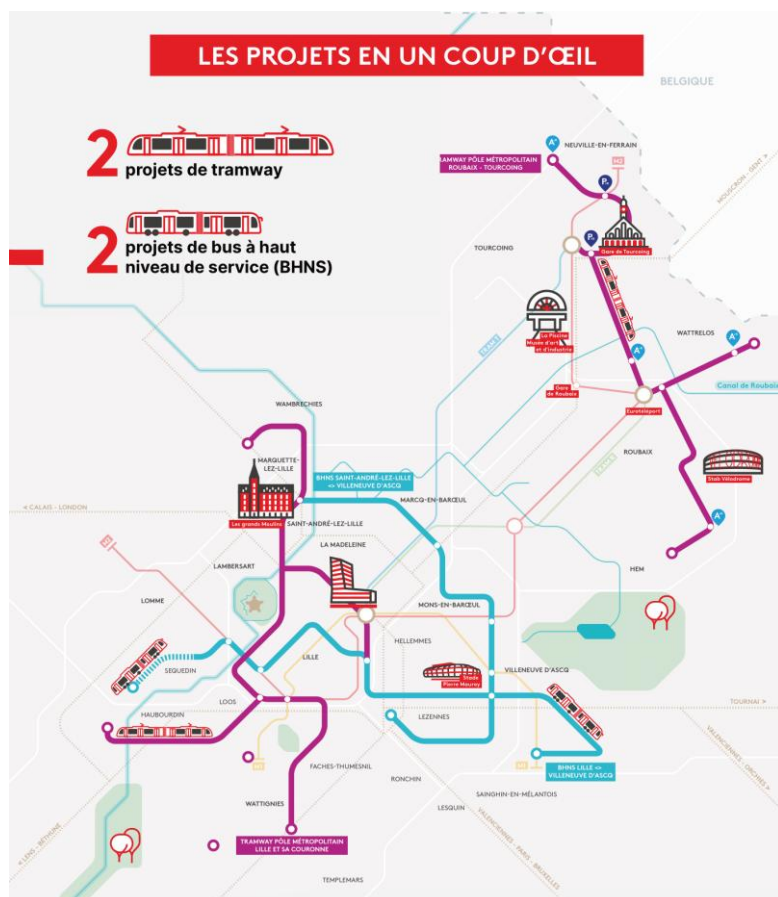
Compte-rendu de l'atelier participatif du 1^{er} juillet 2025 à Lille-Hellemmes

Salle Oudart, Hellemmes (18h-20h)

Dans le cadre de la concertation continue en cours sur le projet Extramobile, la Métropole Européenne de Lille a organisé des ateliers participatifs liés à l'insertion urbaine du futur Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille-Villeneuve-d'Ascq. Quatre ateliers ont été organisés au cours des mois de juin et juillet 2025, dont un à Hellemmes le 1^{er} juillet, en présence de l'équipe dédiée au sein de la MEL et de la maîtrise d'œuvre liée au projet.

Avant de débiter les échanges sur les différents scénarios envisagés, une présentation du projet Extramobile et du futur BHNS Lille-Villeneuve-d'Ascq a été réalisée.

Présentation du projet Extramobile et du BHNS Lille-Villeneuve-d'Ascq



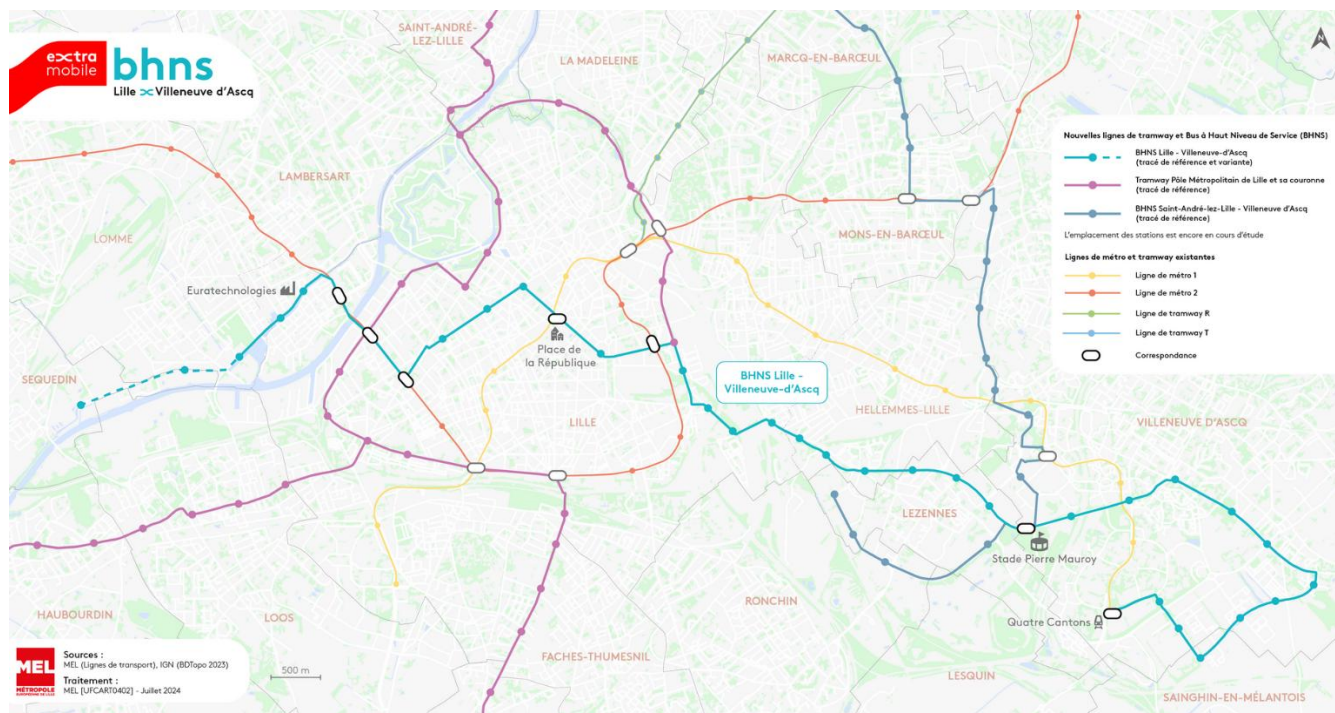
Une première partie de présentation a explicité le cadre de l'atelier, avec une explication de la phase de concertation continue en cours. Cette dernière a débuté avec une première phase de concertation préalable, réalisée en 2022, qui a permis de débiter puis confirmer les tracés deux projets de tramway et de BHNS d'Extramobile. La suite des étapes de concertation, permet de continuer d'échanger sur les projets, les principes d'insertion à privilégier, pendant que les études techniques, environnementales et socioéconomiques s'opèrent.

Mme Elodie Desry, directrice générale adjointe en charge du projet Extramobile au sein de la MEL, est ensuite revenue plus en détails sur le projet et son historique. Elle a présenté les quatre projets inclus dans Extramobile : 2 projets de tramway (pour les pôles métropolitains de Roubaix-Tourcoing, et de Lille et sa couronne), et 2 lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) (de Saint-André à Villeneuve-d'Ascq, et de Lille à Villeneuve-d'Ascq). Une vidéo présentant le BHNS et son mode de fonctionnement a ensuite été diffusée, elle est consultable

ici.

M. Théo Domitin, chargé d'opérations au sein de la MEL, a ensuite présenté le projet de BHNS plus en détails. Il a été précisé que la future ligne, d'une longueur de 16 km, visait à desservir 112 000 habitants, 136 000 emplois et 43 000 scolaires. Le tracé du projet par la suite a été détaillé afin de permettre aux participants d'identifier les secteurs que le BHNS desservira.

Carte du projet de BHNS de Lille à Villeneuve-d'Ascq



Trois phases du projet ont ensuite été mises en avant :

- Les études de conception, débutées en 2025 et actuellement en cours de réalisation
- L'enquête publique, projetée en 2027
- Le début des travaux, en 2028

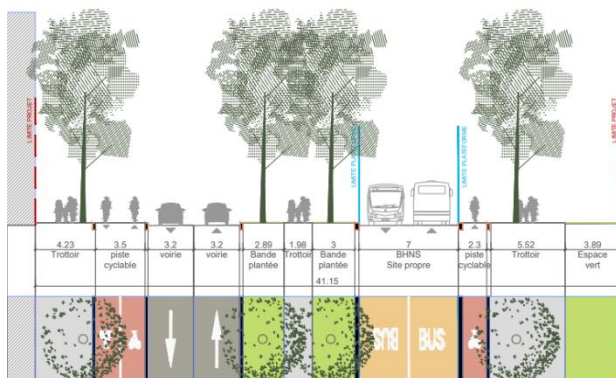
Les secteurs spécifiques étudiés en atelier ont ensuite été présentés, tous situés le long du tracé du BHNS à Lille-Hellemmes ainsi que Lezennes, avec leurs spécificités et les principales contraintes d'aménagement qu'ils comprennent :

- Avenue Hoover
- Rue de Saint-Amand
- Boulevard de Lezennes

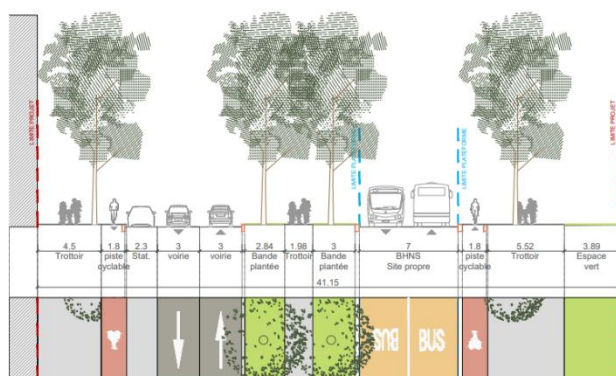
Le principe de l'atelier a ensuite été détaillé auprès des participants. Chaque secteur comprend différentes hypothèses d'aménagement, présentées durant l'atelier. Pour chaque secteur les participants expriment leurs remarques, les avantages et limites de chaque scénario, et ce en tenant compte des besoins de chaque usager de l'espace public (piéton, cycliste, automobiliste, riverain, usager des transports en commun).

Restitution de l'atelier

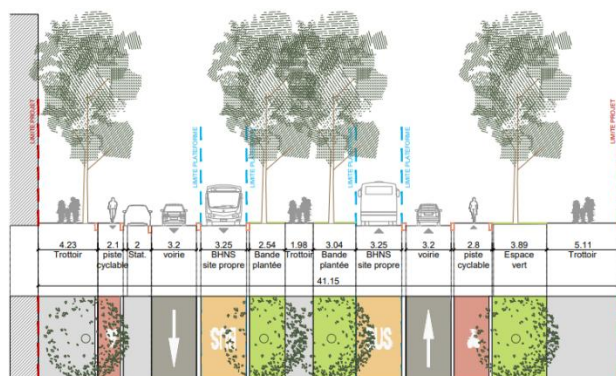
Avenue du Président Hoover/Boulevard Painlevé



Scénario Bleu



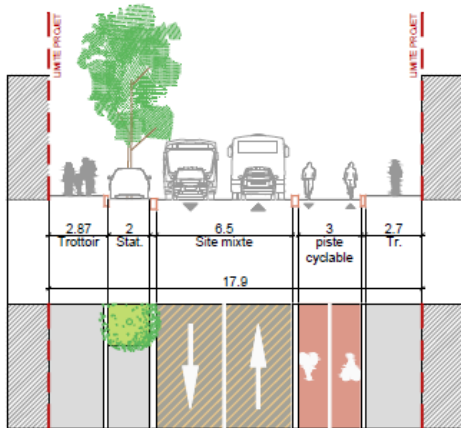
Scénario Jaune



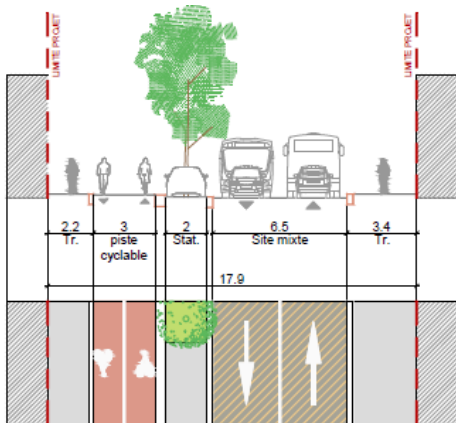
Scénario Orange

Les participants ont questionné le principe de voie cyclable partagée avec le BHNS, mais la MEL a bien confirmé que les deux voies étaient distinctes et sur deux niveaux différents, marquant une séparation physique. La possibilité d'implanter les voies cyclables au centre du profil a été discutée. Sur ce point la métropole a précisé que cela n'était pas une solution pratique pour les cyclistes qui devaient systématiquement traverser les voies pour rejoindre bords de rue (commerces, activités) et que cela rendait également plus complexe le franchissement des intersections pour les cycles. Un point de vigilance a été exprimé par les participants sur le **stationnement lié aux activités et commerces** présents le long de l'avenue. La **taille des trottoirs** a également fait l'objet d'un point d'attention, avec une volonté exprimée de ne pas en diminuer la largeur.

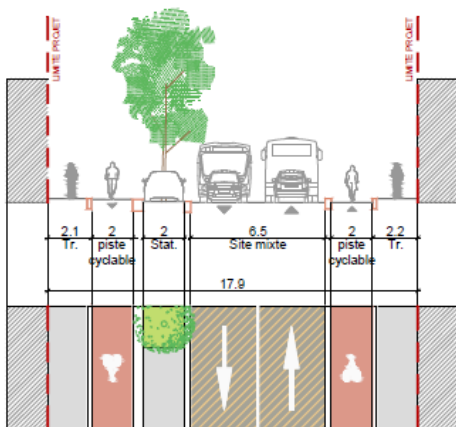
Rue de Saint-Amand



Scénario bleu



Scénario jaune

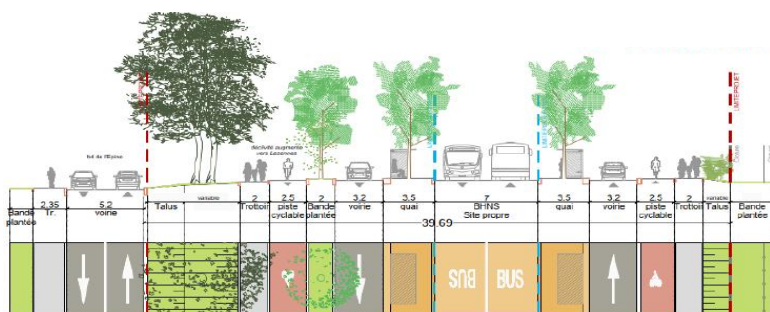


Scénario orange

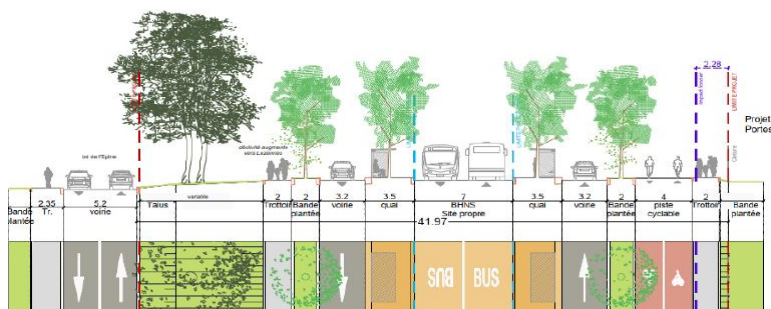
Les participants ont notifié et regretté que les voies où circulera le BHNS soient systématiquement partagées dans les profils discutés. La MEL a indiqué qu'un sens unique serait trop contraignant ici au regard du trafic supporté par la rue de Saint-Amand. Un point de vigilance est donc indiqué par un participant, qui souligne que le secteur est fréquemment encombré, ce qui pourrait nuire à l'efficacité du BHNS. La MEL a indiqué étudier la possibilité d'un passage en site propre sur une partie de la rue, notamment sur le pont de Tournai.

Les trottoirs ont également été discutés, notamment leur largeur jugée peu généreuse sur les profils. Un participant a notifié que cette rue était parfois évitée par les cyclistes, car peu rassurante pour eux, et que le scénario jaune lui apparaissait comme le plus sécurisé sur le plan cyclable.

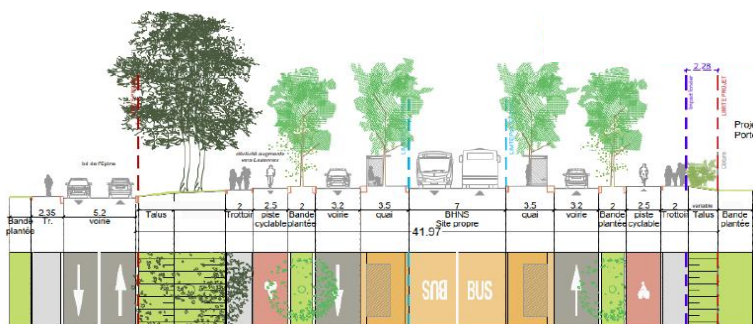
Boulevard de Lezennes



Scénario Bleu



Scénario Jaune



Scénario Orange

Les participants ont principalement posé des questions sur les caractéristiques générales des aménagements proposés sans exprimer de préférence claire pour un scénario. Un participant souligne que le secteur du boulevard longeant la ZI du Hellu n'était pas agréable à vélo, avec notamment le partage de la voie avec les bus. La **distinction des voies cyclables/bus apparaît donc ici comme un élément positif**.

Les participants se sont également interrogés sur le **passage du boulevard au pont de Lezennes**, plus étroit, et le devenir du site propre sur ce passage. La MEL indique qu'au-delà de ce passage le BHNS pourra de nouveau bénéficier d'un site propre, jusqu'au stade Pierre Mauroy. Par la suite, les aménagements seront plus contraints et comprendront donc des interruptions du site propre.

Un participant s'est interrogé sur d'éventuels **travaux structurels sur les ouvrages**, mais la MEL a indiqué qu'aucune déconstruction/reconstruction n'était nécessaire, car les ouvrages empruntés sont en bon état et leur franchissement n'impacte pas de manière notable l'efficacité du BHNS.

Les participants ont apprécié la végétalisation importante de l'axe, envisagée sur les différents profils présentés. Un participant a demandé si les arbres pouvaient, ponctuellement être remplacés par de la végétation plus basse, pour des raisons de visibilité. La MEL l'a confirmé et indiqué qu'aux carrefours cela constituait même une obligation réglementaire.