

17 juin 2025

Compte-rendu de l'atelier
participatif du 17 juin 2025 à
Villeneuve-d'Ascq

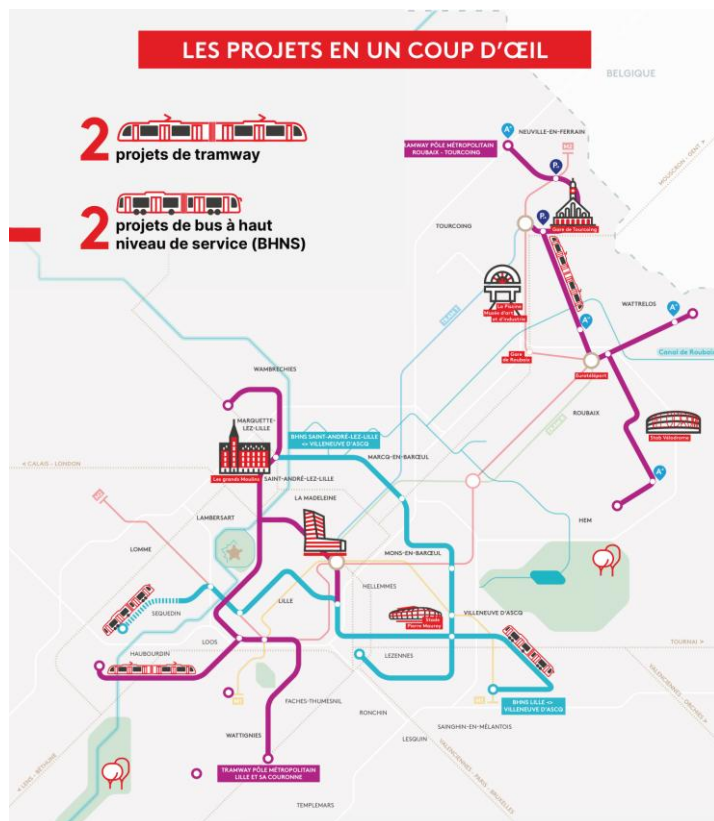
Compte-rendu de l'atelier participatif du 17 juin 2025 à Villeneuve-d'Ascq

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 Villeneuve-d'Ascq le 17 juin, en présence de l'équipe dédiée au sein de la MEL et de la maîtrise d'œuvre liée au projet.

Un temps d'accueil a été réalisé par M. Sébastien Costeur, adjoint au Maire en charge des voiries communautaires et communales et de l'espace public. Il a souligné l'intérêt du projet de BHNS pour la ville, permettant de desservir des secteurs nécessitant des renforcements de leur offre de transports. Il a également remercié la MEL pour le travail réalisé sur le projet et les ateliers, avec l'intérêt pour la ville et la métropole d'enrichir les réflexions en cours. Il est également revenu sur l'opportunité que représentait un tel projet pour la ville, avec la possibilité de requalifier les espaces publics et certaines voies, citant notamment la rue des Fusillés, qui verra le passage du BHNS.

Par la suite, 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

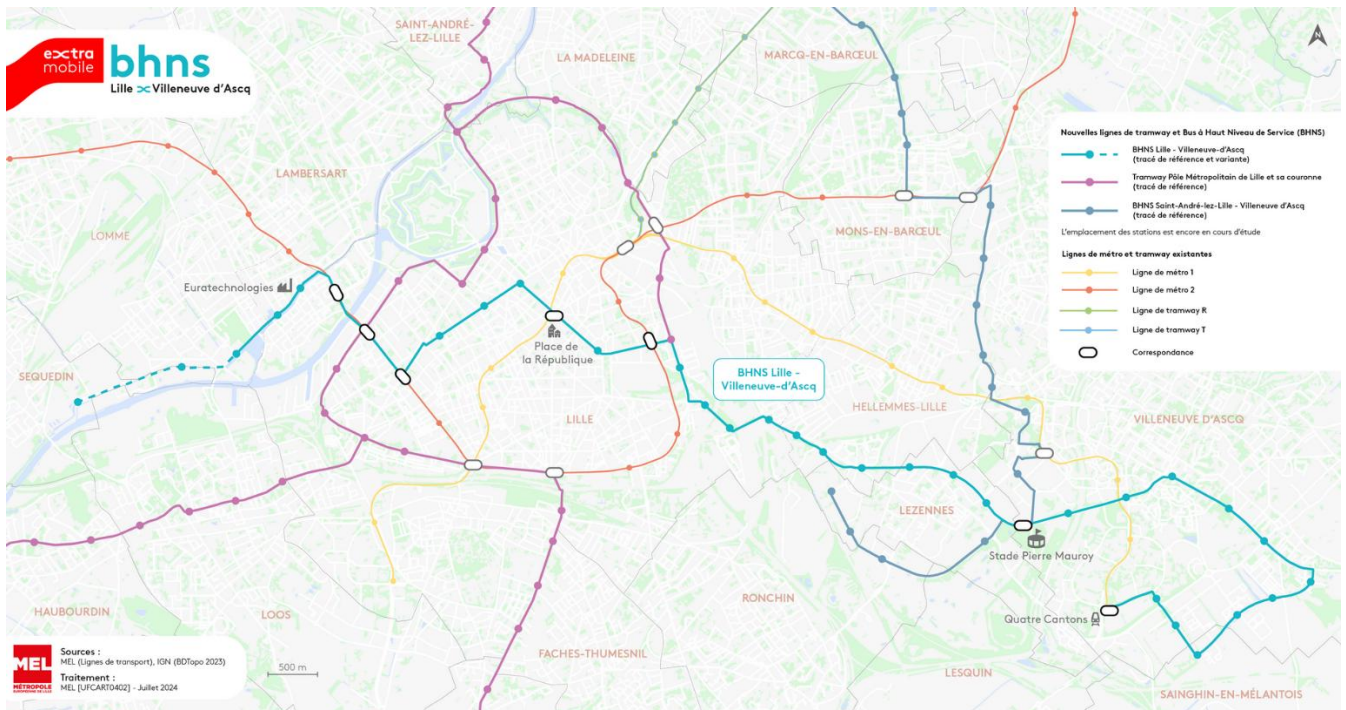


Une première partie de présentation a explicité le cadre de l'atelier, avec une explication de la phase de concertation continue en cours. Cette dernière a débuté avec une première phase de concertation préalable, réalisée en 2022, qui a permis de débattre puis confirmer les tracés deux projets de tramway 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](#).

Mme Agathe Jobert, cheffe de projet 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

M. Théo Domitin, chargé d'opérations au sein de la MEL, a par la suite présenté les secteurs spécifiques étudiés en atelier, tous situés le long du tracé du BHNS à Villeneuve-d'Ascq, avec leurs spécificités et les principales contraintes d'aménagement qu'ils comprennent :

- Le boulevard de Lezennes
- Le stade Pierre Mauroy
- Le boulevard de Tournai, plus précisément son giratoire
- La rue des Fusillés
- La rue de la Distillerie

Après ce temps de présentation, les participants ont eu l'occasion de poser leurs questions vis-à-vis du projet Extramobile ou plus spécifiquement du BHNS Lille-Villeneuve-d'Ascq.

Premier temps d'échange

Un participant a demandé des exemples de destinations attractives qui pourront être desservies par le BHNS.

La MEL a indiqué en exemple le secteur Mont-de-Terre, à Fives, le Grand Palais, la place Cormontaigne, la place de la République, le Grand Stade, ou encore Euratechnologies et les Bois-Blancs.

Une participante s'est interrogée sur l'opportunité de moderniser la station Hôtel-de-Ville et ses environs avec le projet.

La ville a répondu en indiquant que cela était compris dans le projet de réaménagement du centre-ville, dit « Grand angle » avant d'en être dissocié. Cela représentait énormément de travaux dans un secteur enclavé qui comprend déjà de nombreux autres chantiers, qui vont embellir les environs et créer de nouvelles connexions. Une nouvelle voie est notamment prévue pour permettre une liaison entre la station de métro et l'ancienne station AGIP. La ville précise également que le secteur sera concerné par le passage du BHNS Saint-André-Lez-Lille <> Villeneuve-d'Ascq et devrait encore voir son réaménagement se dessiner dans les années à venir.

Un participant s'est interrogé sur l'opportunité de poursuivre le parcours du BHNS au-delà des Quatre cantons pour atteindre Lesquin et l'aéroport.

La MEL a indiqué que c'était l'un des axes explorés par le SDIT au départ, qui a été débattu, mais jugé non prioritaire par rapport aux projets qui composent Extramobile, pour des questions de fréquentation et de desserte. La MEL a rappelé que pour regagner l'aéroport des solutions existent en matière de lignes ou navettes, notamment depuis Quatre cantons ou la gare Lille-Flandres.

Un participant s'est interrogé sur la sous-exploitation des gares de Villeneuve-d'Ascq.

La MEL a répondu que, à Villeneuve-d'Ascq comme ailleurs dans la métropole, le projet du SERM (Service Express Régional Métropolitain) vise - à horizon plus lointain qu'Extramobile - à augmenter de manière significative les fréquences de passage des TER dans les gares du territoire, augmentant ainsi leur fréquentation.

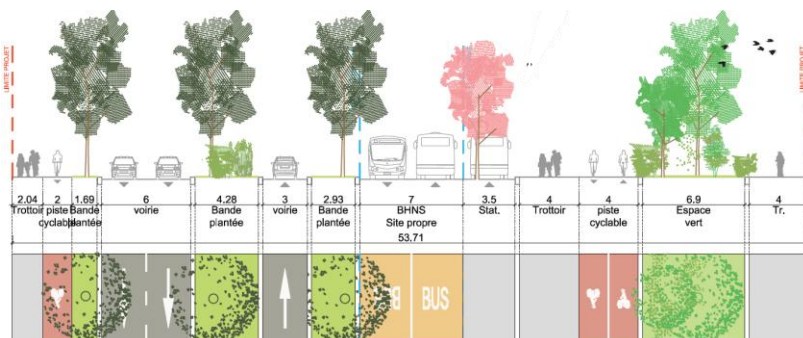
Une participante a réagi en demandant si les nouvelles lignes allaient améliorer les liaisons avec le métro, mentionnant également les difficultés connues par le métro actuellement.

La MEL a indiqué que, dans le cadre du projet, des connexions sont prévues entre les nouvelles lignes et le métro, visant à faciliter les correspondances et desservir davantage de destinations. La MEL a ensuite convenu que le métro connaissait actuellement des dysfonctionnements, survenues dans le cadre du passage aux rames de 52m et la modernisation du pilote automatique, qui permettront à terme d'augmenter de manière significative la capacité d'emport du métro. Une fois cette étape franchie, le métro regagnera en efficacité.

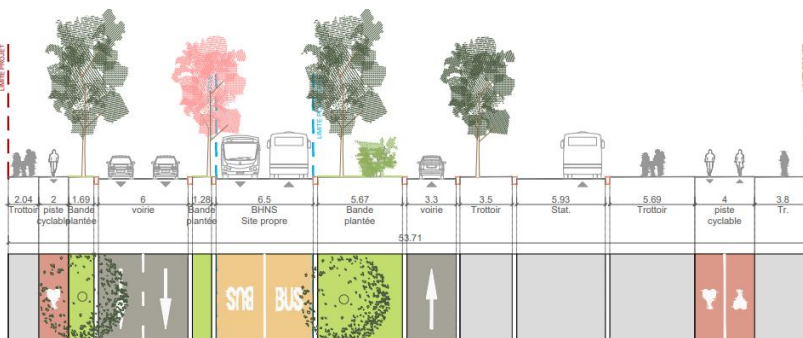
Le principe de l'atelier a ensuite été détaillé auprès des participants. Chaque table travaille sur un secteur spécifique, où plusieurs scénarios d'aménagement sont présentés et détaillés avec l'appui de cartes et de plans. Les participants sont invités à identifier collectivement les forces et limites de chaque scénario.

Restitution de l'atelier

Stade Pierre Mauroy



Scénario Bleu



Scénario Jaune



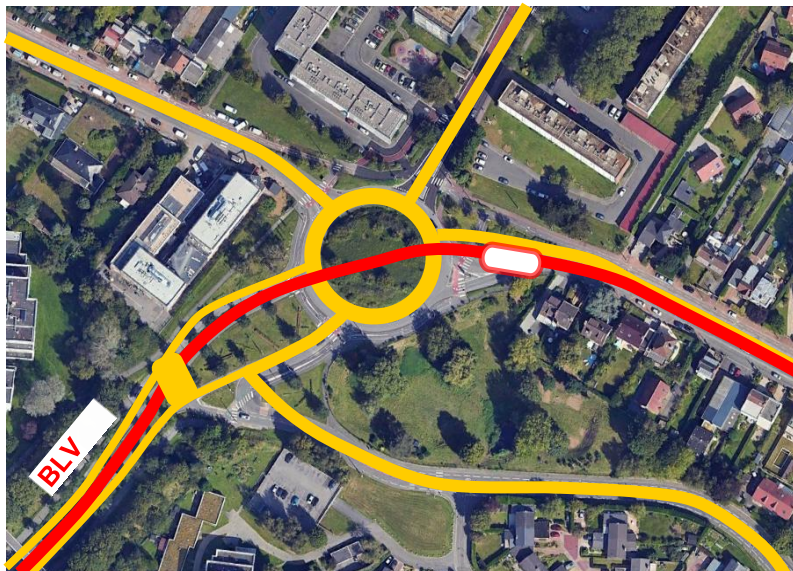
Scénario Orange

Les participants du groupe dédié au secteur du stade Pierre Mauroy ont exprimé une **préférence pour le scénario Orange**, notamment car il permet de **conserver à la fois deux voies de circulation de chaque côté** pour les automobilistes mais aussi des rangées d'arbres suffisantes et les navettes. Cette solution leur a semblé la plus à même d'absorber le trafic automobile soutenu connu dans les alentours du stade.

Le groupe a également apprécié la **place dédiée aux cycles dans l'ensemble des scénarios**, tout en émettant un point de vigilance sur leur proximité avec les zones piétonnes et les potentiels conflits d'usage générés.

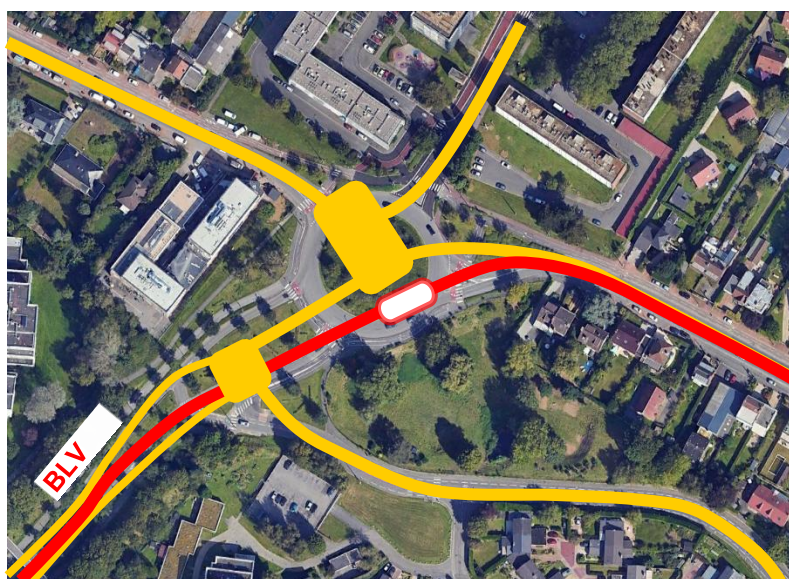
Les participants ont exprimé des **réserves sur les scénarios bleu et jaune**, qui comprennent une **réduction à une voie dans un sens de circulation**, ce qui apparaît comme un **générateur d'encombres**. Le groupe a tout de même apprécié **le gain de végétation compris dans le scénario bleu**.

Giratoire du boulevard de Tournai



Giratoire

- Fonctionnement existant
- Place toujours importante de la circulation automobile
- Dégage un angle nord-est dévolu aux piétons
- Voies VP rationalisées; géométrie plus sinueuse
- Réduction du diamètre envisagée (selon trafic)
- Tout croisement avec la plateforme BLV est géré par des feux



Carrefour à feux

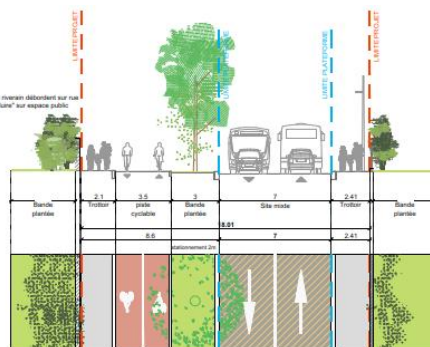
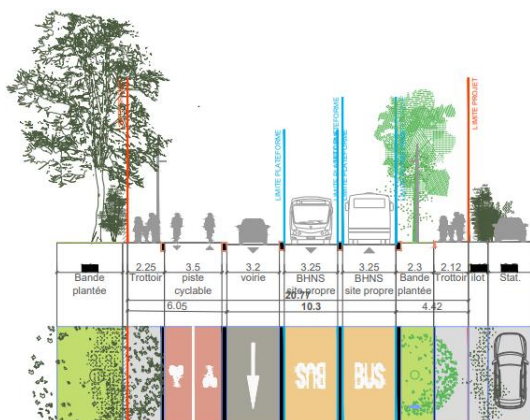
- Voies VP rationalisées et réorganisées selon une logique plus urbaine avec possibilité de tourne-à-gauche depuis Talma vers Tournai
- Larges espaces piétons et cycles possibles côté Est ; plus ambitieux pour le déploiement d'une place
- Emplacement plus central de la station
- Tout croisement avec la plateforme BLV est géré par des feux

Les participants du groupe dédié au secteur du giratoire ont exprimé une **préférence pour un modèle de carrefour à feux** pour **encadrer au maximum les croisements entre le BHNS et les automobiles** et **éviter les encombrements**. De plus, l'aménagement a été jugé préférable pour les cyclistes, pour des raisons de sécurité.

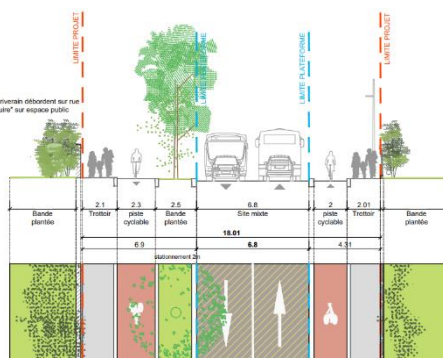
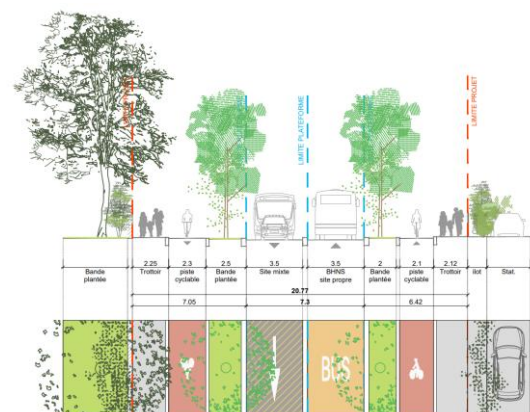
Les échanges du groupe ont également abordé le sujet du **positionnement de la station**. Un **positionnement à l'Ouest du giratoire a été jugé préférable**. Des réserves ont été émises à l'encontre d'une potentielle station sur le giratoire, jugée peu sécurisée pour les usagers. Dans le cas d'un aménagement en carrefour à feux, il a été regretté que la station soit placée à distance des lieux de vie des habitants du secteur.

Le retour d'une **station V'Lille à proximité de cette future station** a également été jugé souhaitable.

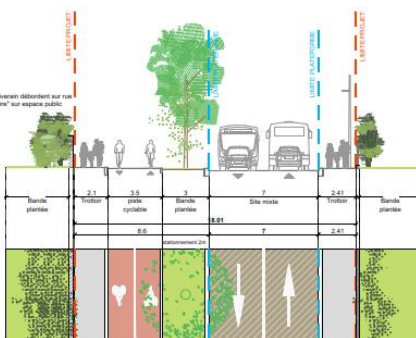
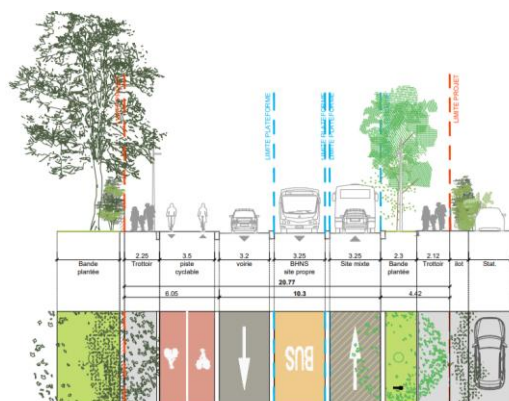
Rue des Fusillés



Scénario Bleu



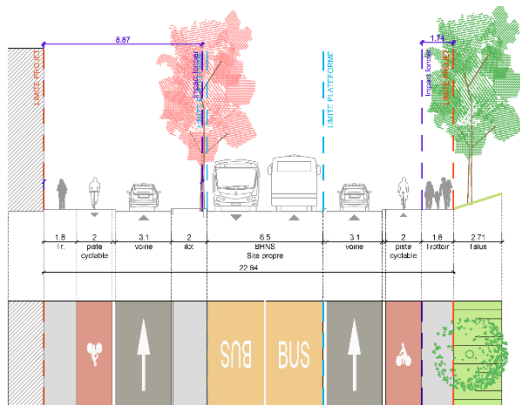
Scénario Jaune



Scénario Orange

Les participants du groupe ont souligné que la rue des Fusillés mesurait 18m de large sur la majeure partie de sa longueur. Les participants ont également exprimé leur **étonnement sur le partage systématique de voies entre les BHNS et les automobiles**, tout comme le **passage d'une partie de la rue en sens unique**, jugé inenvisageable, mis en place dans deux des trois scénarios présentés. **L'absence de stationnement** dans les profils établis sur 18m a également été regrettée, la demande dans la rue étant forte, notamment les soirs de match au stade Pierre Mauroy. La MEL a précisé par la suite que ces bandes plantées pouvaient permettre un alternat arbre/stationnement Côté cycles, le groupe s'est plutôt exprimé en **faveur d'une piste cyclable bidirectionnelle**. Une légère préférence s'est donc dégagée pour le scénario orange.

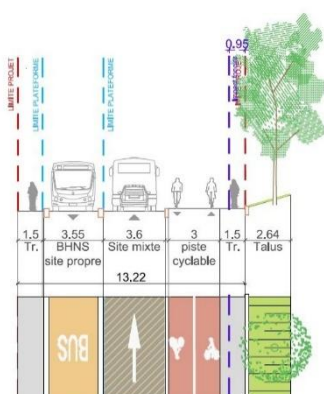
Rue de la Distillerie



Scénario Bleu



Scénario Jaune

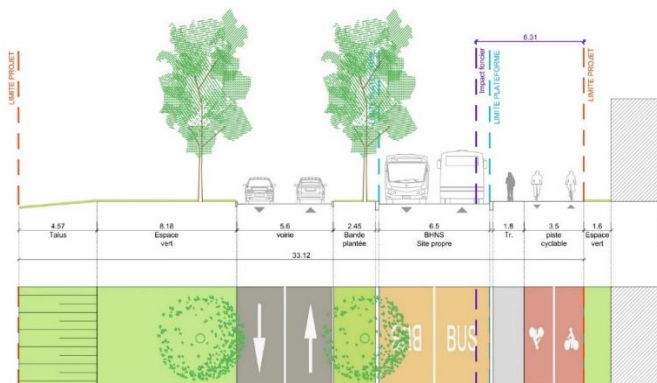


Scénario Orange

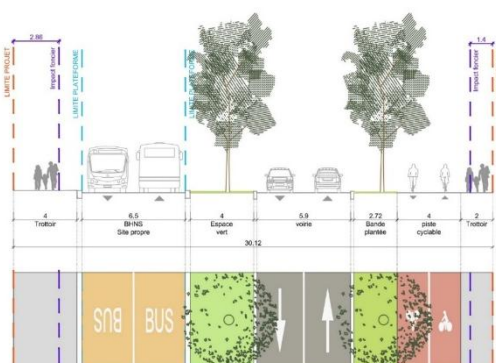
Les participants du groupe dédié au secteur ont exprimé une **préférence pour le scénario jaune**, qui présente à la fois une **bonne séparation des cycles et automobiles**, et une **couverture végétale conséquente**. Le groupe a toutefois reconnu que ce scénario offrait **moins de performance au BHNS** avec son partage de voie dans un sens de circulation, qui était un avantage du scénario bleu.

Un point de vigilance a été exprimé sur les traversées des piétons, à sécuriser en cas d'élargissement de la voie et du rallongement du temps de franchissement.

Avenue Harrison



Scénario Bleu



Scénario Jaune



Scénario Orange

Ce secteur n'a pas fait l'objet de contribution du public présent.

Second temps d'échange

Après la restitution, les participants ont eu l'occasion de poser des questions avant la fin de l'atelier.

Un participant a demandé des détails sur le positionnement des stations au niveau de Triolo et de l'IUT.

La MEL a indiqué que ce positionnement était en cours de réflexion, une priorité doit se dégager en faveur d'une localisation ou de l'autre, qui ont chacune leurs avantages. La connexion avec Triolo permet d'offrir un lien privilégié avec le métro, tandis qu'une connexion avec l'IUT permet d'offrir une solution de transports efficace pour les étudiants.

Un participant a demandé si ce principe d'atelier serait reconduit pour la ligne de BHNS Saint-André-Lez-Lille <> Villeneuve-d'Ascq.

La MEL a confirmé que ce serait le cas.

Un participant a exprimé son avis sur le terme BHNS, qu'il juge inesthétique et défavorable vis-à-vis des autres bus.

La MEL a indiqué qu'un vote était en cours actuellement pour renommer ce bus et ne pas utiliser le terme BHNS au quotidien. Le vote s'est concentré sur trois noms préalablement identifiés : « Fil », « Extrabus », et « PLUS ».