

30 juin 2025

Compte-rendu de l'atelier  
participatif du 30 juin 2025 à  
Lille

## Compte-rendu de l'atelier participatif du 30 juin 2025 à Lille

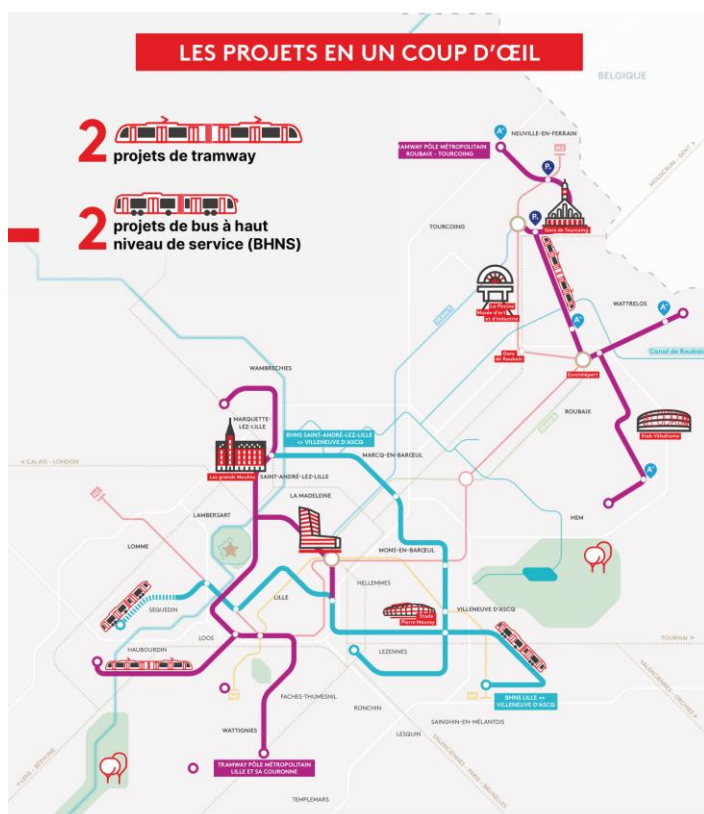
Maison des mobilités durables, Lille (18h-20h)

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 Lille le 30 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. Jacques Richir, adjoint au Maire en charge des Espaces publics, du Cadre de vie et des Mobilités, qui a salué l'ambition du projet avant de présenter le fonctionnement et le tracé du BHNS projeté dans Lille, issu des précédentes phases de concertation.

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

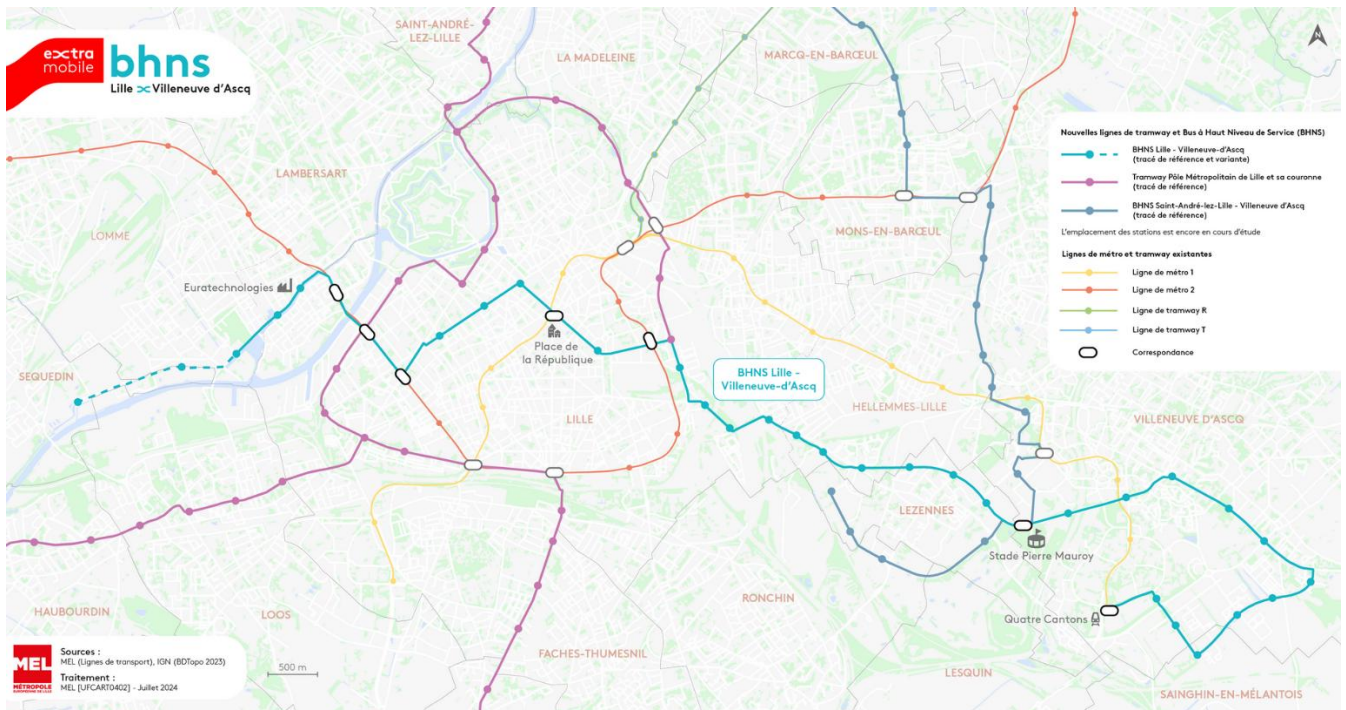


Une première partie de présentation a restitué le cadre de l'atelier, avec une explication de la phase de concertation continue en cours. Cette dernière a débuté avec une première phase de concertation préalable, réalisée en 2022, qui a permis de débattre puis confirmer les tracés deux projets de tramway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

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

- Rue de Turenne
- Place Cormontaigne
- Rue Nationale
- Boulevard de la Liberté/Boulevard Louis XIV
- Pôle d'échanges multimodal (PEM) Grand Palais

En parallèle de 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 et des secteurs de passage étudiés.

## Premier temps d'échange

Une participante a demandé quelles étaient les grandes caractéristiques des stations dédiées au BHNS et notamment si elles seraient végétalisées.

La MEL a indiqué que ces stations auront un confort et un service voyageur comparables à celles d'un tramway. Elles seront dotées d'abris pour garantir le confort des voyageurs en toute saison, et permettre l'installation de dispositifs d'informations voyageurs. Les réflexions continuent pour déterminer l'ensemble des éléments qui pourront être installés au sein de ces stations, un travail spécifique de design de service a dans ce cadre été mené et a associé le public. La place de la végétation fait partie de ces réflexions et cela est étudié avec une prise en compte des problématiques d'entretien régulier.

Une participante a demandé comment le BHNS pouvait s'adapter à un imprévu sur son parcours, si une voie est subitement impraticable, et si un passage par d'autres rues serait possible.

La MEL a indiqué que des itinéraires de substitution sont étudiés pour ce type d'imprévu. Les études vont les clarifier. Le BHNS pourra emprunter d'autres voies à partir du moment où leur largeur le permet.

Un participant a demandé si la priorité du BHNS aux feux s'appliquait également dans le cas de voies partagées avec les automobiles.

La MEL a indiqué que cette priorité aux feux et carrefours ne pouvait s'appliquer pleinement uniquement dans le cas où le BHNS se situerait dans un site propre. C'est pour cela que cette solution est privilégiée dans les aménagements liés au passage de celui-ci et que des couloirs d'approche peuvent être prévues à l'approche de carrefour en cas de site banalisé.

Une participante a demandé quels étaient les objectifs de la MEL en matière de part de site propre sur l'ensemble du tracé de la ligne.

La MEL a indiqué son objectif était que le BHNS circule en site propre sur au moins 80% de son parcours.

Il a été demandé à la MEL si le site propre imaginé pour le BHNS serait partagé avec les taxis et les autres bus.

La MEL a indiqué que c'était une possibilité mais que ce choix n'a pas encore été arrêté à ce jour. L'objectif est toutefois que le BHNS soit le plus seul possible sur sa voie afin d'assurer sa performance.

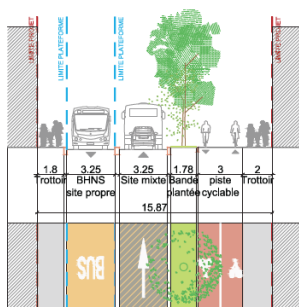
Une participante a demandé quelle était la suite donnée aux contributions des habitants en atelier.

La MEL a répondu que les présentations et comptes-rendus des ateliers sont publiés sur la plateforme de la participation de la métropole, au sein des onglets dédiés à Extramobile. Ces contributions sont partagées avec les équipes de maîtrise d'œuvre afin de les étudier et de les intégrer aux aménagements retenus lorsque cela est possible.

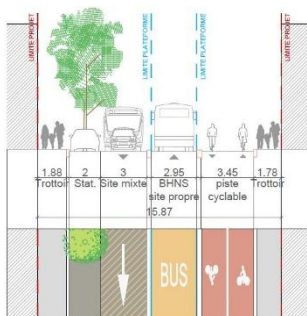
Le principe de l'atelier a ensuite été détaillé auprès des participants. Chaque secteur comprend différentes hypothèses d'aménagement, présentées durant l'atelier. Pour chaque secteur les participants expriment leurs remarques, les avantages et limites de chaque scénario, et ce en tenant compte des besoins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

## Restitution de l'atelier

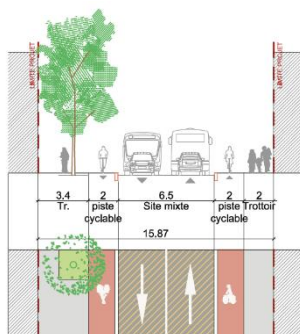
## Rue de Turenne



Scénario Bleu



Scénario Jaune



Scénario Orange

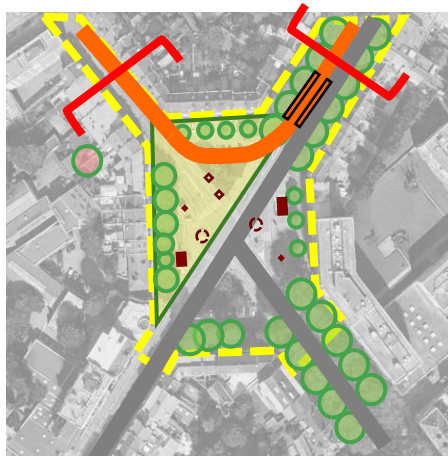
Les participants ont exprimé des **inquiétudes vis-à-vis du passage d'un bus à proximité des façades** des habitations, avançant que certains **trottoirs présentés étaient trop étroits (1,8 m)**. **Le scénario jaune leur est apparu comme étant plus équilibré**, avec du **stationnement** et une **circulation du BHNS au centre de la voie**, à meilleure distance des trottoirs et des habitations. Il a été souhaité que les voies cyclables soient disposées de part et d'autre des voies BHNS pour l'éloigner le plus possible des façades, avec une **séparation marquée physiquement avec les trottoirs piétons**.

**Les participants ont émis des réserves importantes à l'égard du scénario orange**, qui amplifierait des difficultés connues aujourd'hui dans la rue.

Des points de vigilance ont été exprimés vis-à-vis de l'activité du Bricorama et de ses **livraisons**, qui pourraient complexifier les circulations. Des questionnements complémentaires ont aussi été exprimés vis-à-vis de la **réorganisation des sens de circulation** à venir dans le quartier, en lien avec le projet de BHNS, et du dispositif prévu pour s'assurer de l'absence d'**effets des travaux sur les habitations**.



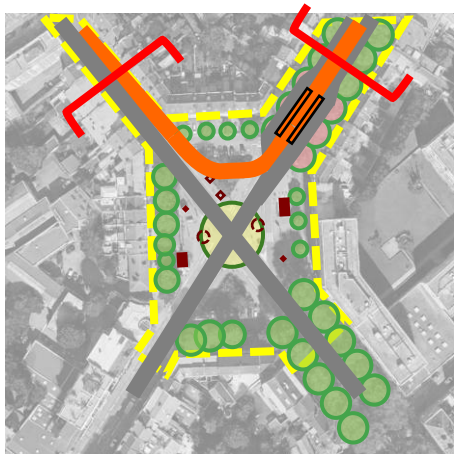
## Place Cormontaigne



■ Scénario bleu

**Carrefour en Y inversé**

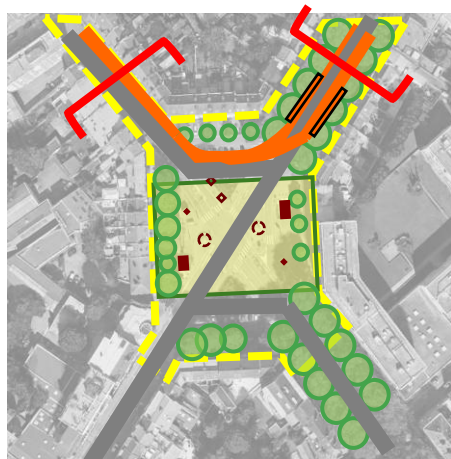
- Larges espaces piétons
- Voies VP rationalisées et maintenues selon la logique des boulevards
- Voies VP rationalisées
- Dégage un angle nord-ouest dévolu aux piétons



■ Scénario jaune

**Carrefour en X**

- Fonctionnement existant
- Place toujours importante de la circulation automobile



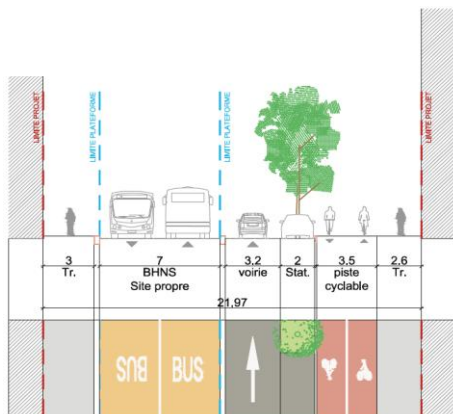
■ Scénario orange

**Carrefour en Z**

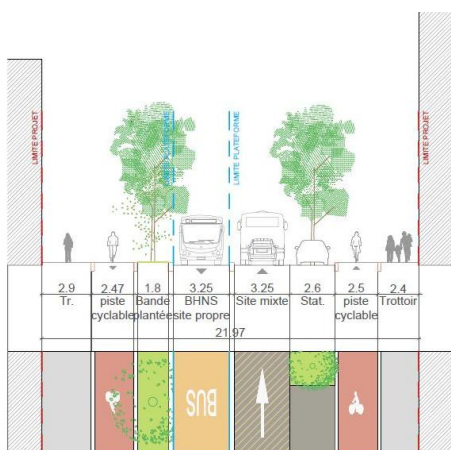
- Larges espaces piétons au droit des façades Est et Ouest
- + ambitieux pour le déploiement de la place
- Voies VP rationalisées ; géométrie plus sinueuse

Les échanges autour de l'aménagement de la place Cormontaigne ont mis en lumière une volonté de **protéger les piétons, les plus jeunes, qui circulent au sein de l'espace public, notamment en lien avec la forte présence d'établissements scolaires dans le quartier**. La volonté d'en faire un **espace cohérent** en lien avec les aménagements environnants réalisés au cours des dernières années, ou à venir dans le cadre du BHNS, a également été soulignée. Un **attachement au maintien de liaisons routières** a été exprimé, dans l'attente de l'avancée d'études analysant précisément les enjeux locaux liés au trafic. Il a également été souligné que le secteur était **très fréquenté par les véhicules de secours**. Un souhait **d'adapter la taille des stations projetées à de fortes fréquentations** a été souhaité, les existantes étant jugées trop limitées.

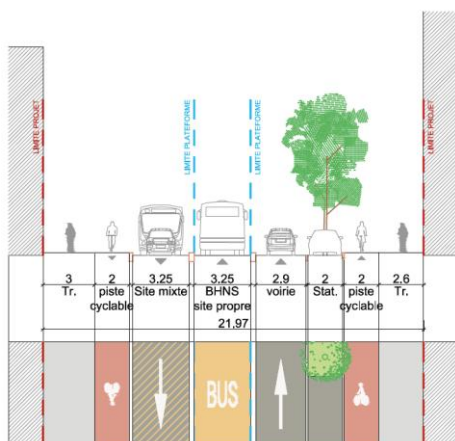
## Rue Nationale



Scénario Bleu



Scénario Jaune

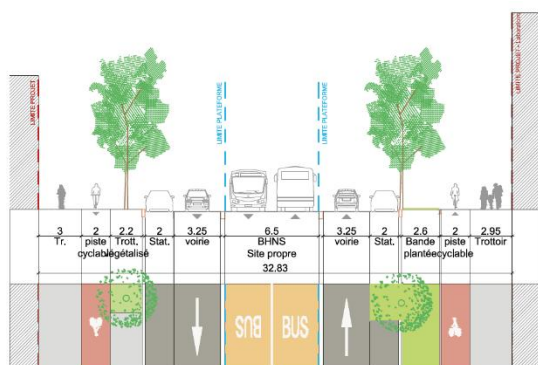


Scénario Orange

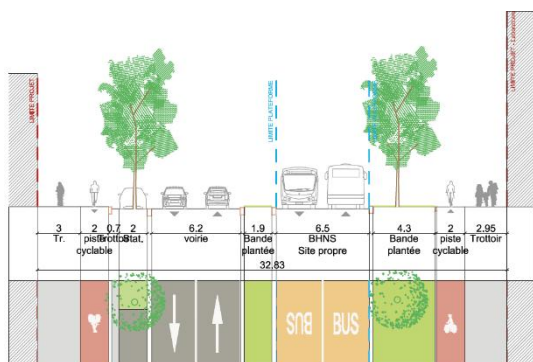
Les participants ont exprimé une **vigilance vis-à-vis des scénarios qui prévoient de diminuer du stationnement automobile**, car ce dernier est très utilisé au sein de la rue. En lien avec cette remarque, il a été demandé si des zones de stationnement type P+R ou A+R étaient envisagées dans le secteur, possibilité écartée par la MEL car ces aménagements ont vocation à se situer en marge des centres urbains. Les participants ont aussi mis en avant la **présence de nombreux commerces** dans le secteur et la nécessité d'échanger avec eux sur le sujet du stationnement et du stationnement des professionnels.

Les participants se sont aussi demandé si **une seule voie de BHNS en site propre** était suffisante ici, en raison du trafic connu au sein de la rue, qui pourrait créer des encombrements et pertes d'efficacité. Il a également été remarqué que les trottoirs pourraient encore être élargis, étant très fréquentés ici.

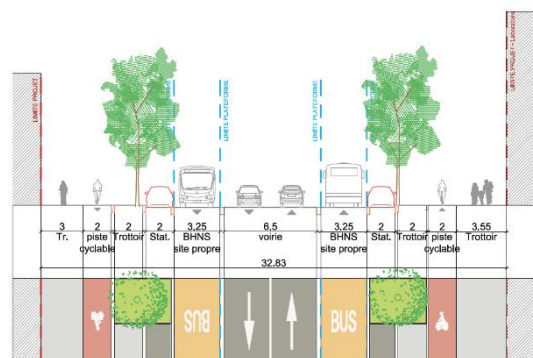
## Boulevard de la Liberté/Boulevard Louis XIV



Scénario Bleu



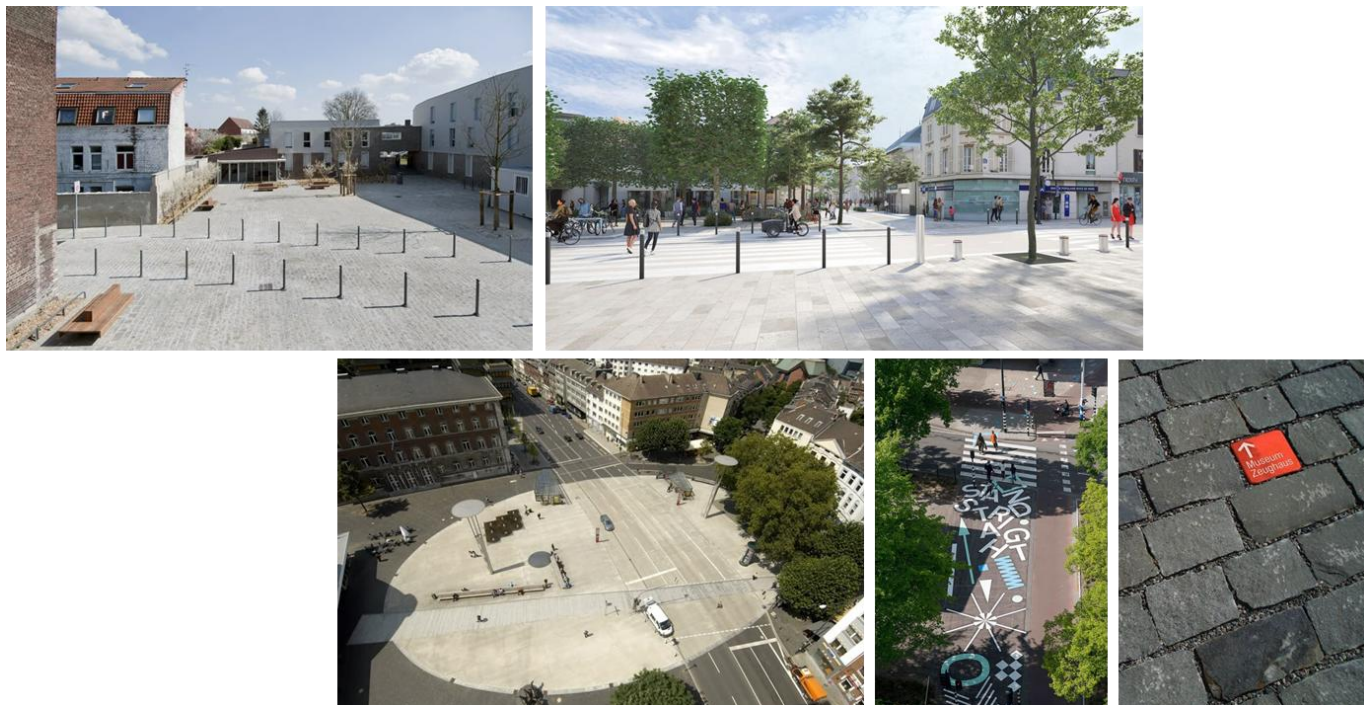
Scénario Jaune



Scénario Orange

Les participants ont exprimé une préférence pour le scénario bleu, étant donné qu'il place la circulation du BHNS au centre du boulevard et s'éloigne donc des deux rives bâties.

## Pôle d'échanges multimodal Grand Palais



*Ce secteur n'a pas été présenté sous forme de plan mais d'images de références, afin de permettre aux participants d'imaginer librement de nouveaux aménagements et usages à encourager*

Les participants ont trouvé que les images présentées ne mettaient pas assez en avant d'aménagements priorisant une végétalisation conséquente, alors que le secteur est très minéral. La végétalisation de cet espace apparaît comme important notamment en lien avec les épisodes de fortes chaleurs. Pour les participants, l'un des enjeux majeurs dans le secteur est rendre l'espace public attractif pour accueillir des activités commerciales et dynamiser ce secteur, d'autant plus si cet espace a une réelle vocation de multimodalité.

Il a été suggéré que le lieu accueille des aménagements en faveur des cycles, comme des stations permettant aux cyclistes de réparer leur vélo.