

Compte-rendu de l'atelier participatif du 2 juillet 2025 à Lille-Bois-Blancs

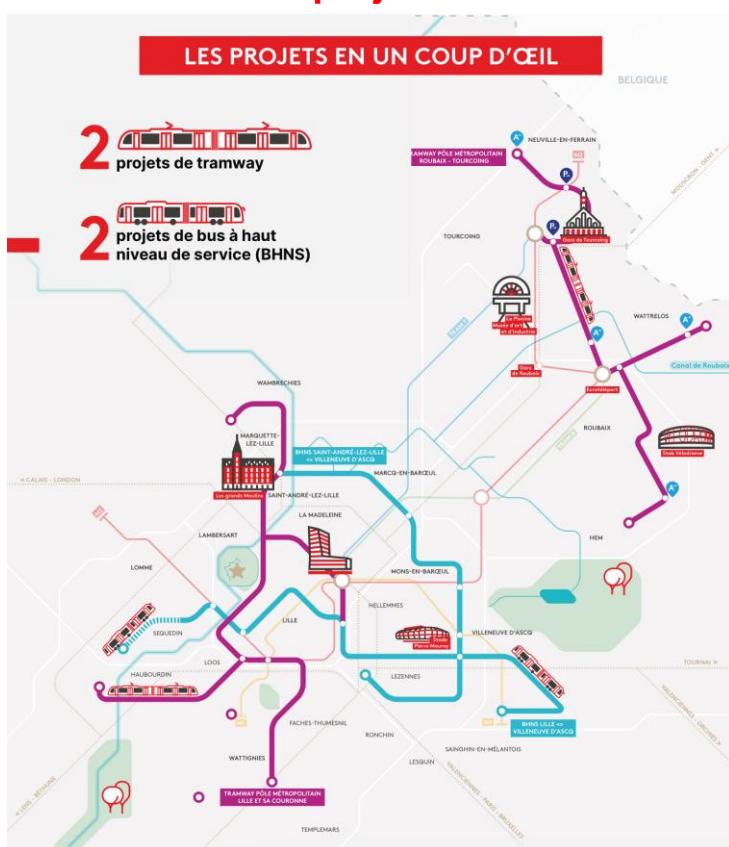
Mairie de quartier des Bois-Blancs, Lille (18h-20h)

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-Bois-Blancs le 2 juillet, 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 de l'Espace public, du Cadre de vie et des Mobilités, qui a salué l'ambition du projet, répondant aux besoins d'une métropole étendue où on se déplace beaucoup. Il est ensuite revenu sur le fonctionnement et le tracé du BHNS projeté dans Lille, issu des précédentes phases de concertation. Jacques Richir a également mentionné le sujet du terminus de la ligne, qui fait encore l'objet d'études, et dont la localisation précise doit se confirmer entre les villes de Lomme et Sequedin.

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.

M. Théo Domitin, chargé d'opération au sein de la MEL, est ensuite revenu plus en détails sur le projet et son historique. Il 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](#).

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

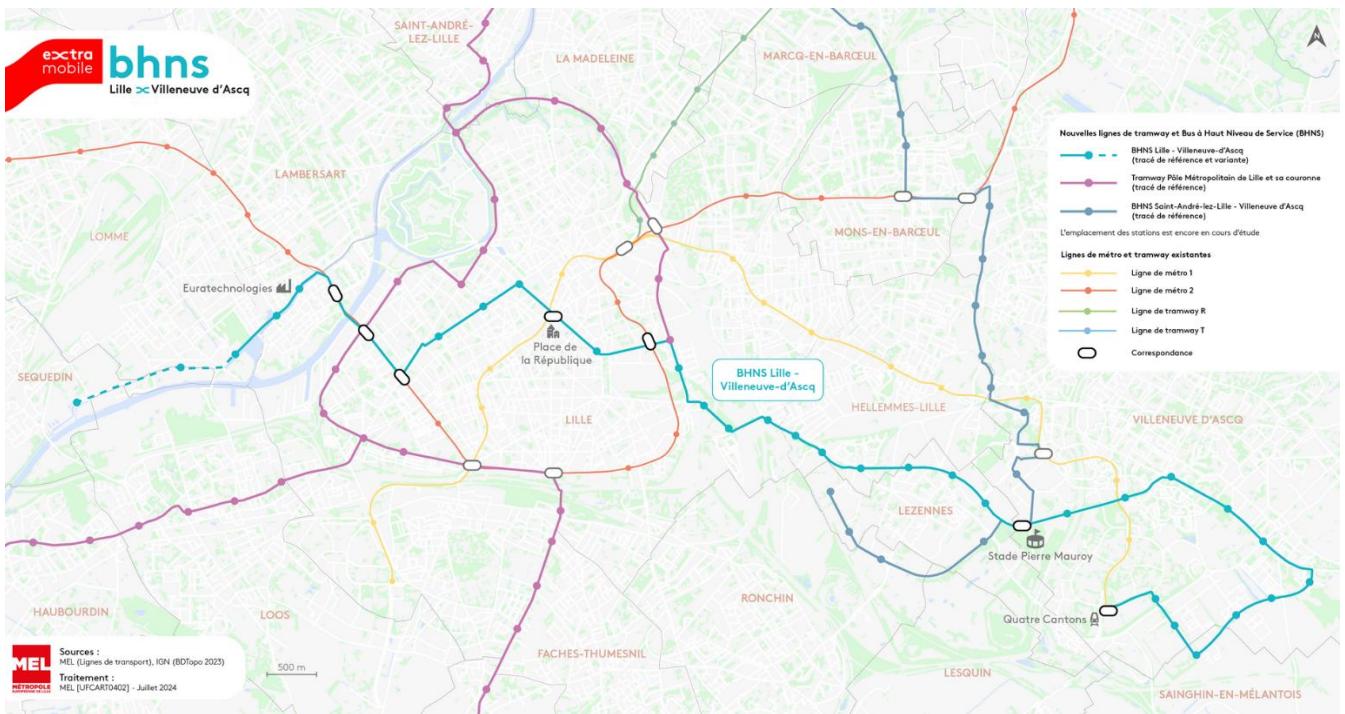
extra
mobile

bhns

Lille < Villeneuve d'Ascq

Il 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, tous situés le long du tracé du BHNS à Lille et Lomme, ont été présentés avec leurs spécificités et les principales contraintes d'aménagement qu'ils comprennent :

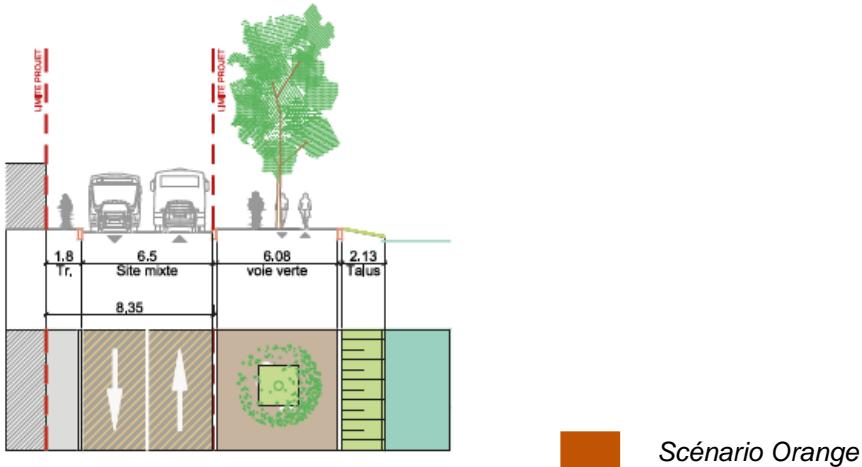
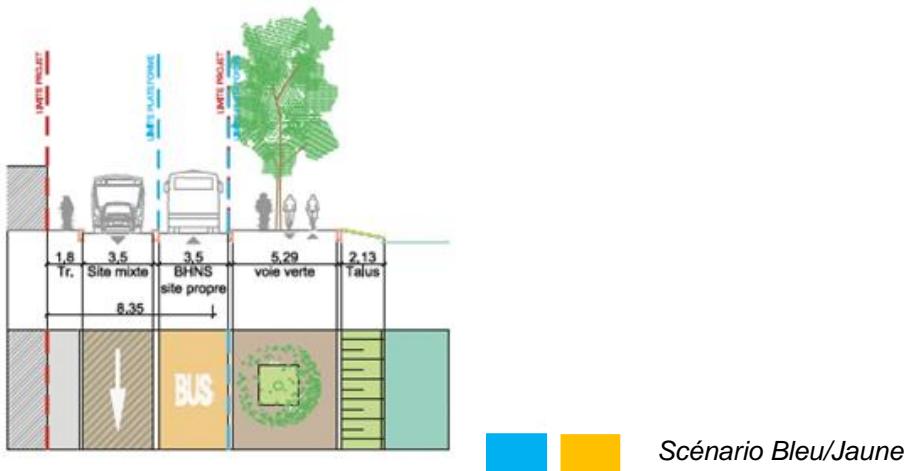
- La rue Hegel
- L'avenue de Dunkerque
- La place Leroux de Fauquemont

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.

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

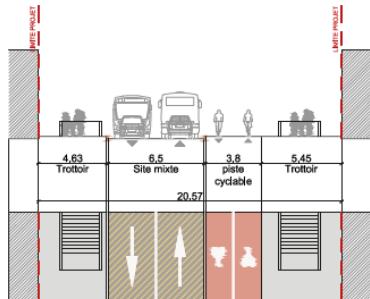
Rue Hegel



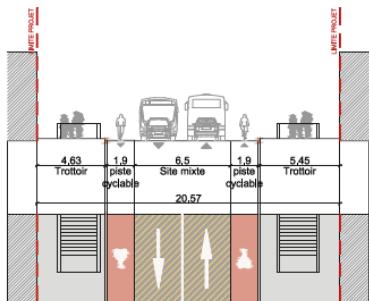
Les participants de l'atelier se sont questionnés sur les **effets des profils présentés sur la circulation automobile, et s'ils permettraient au BHNS d'être efficace**. Un participant s'est interrogé sur la possibilité de réserver la circulation dans la rue aux riverains. La MEL a indiqué que, même si un objectif du projet de BHNS était d'encourager les déplacements en transports en commun, en réduisant en parallèle le trafic automobile, la suppression totale de la circulation dans une rue n'était pas envisagée. La ville de Lille a aussi indiqué que le quartier des Bois-Blancs était en pleine évolution, avec davantage de logements mais aussi d'activités, ce qui implique des besoins en matière de déplacements, quel que soit le mode utilisé.

La MEL a également indiqué privilégier des aménagements qui maintiennent la promenade existante en bord de Deûle. Un participant a souligné que les **conflits d'usage étaient courants dans le secteur et qu'une séparation plus nette, marquée, entre piétons et cyclistes serait souhaitable ici**. Cette séparation pourrait également éloigner les cycles de la voie du BHNS pour éviter les chutes.

Avenue de Dunkerque



Scénario Bleu/Jaune



Scénario Orange

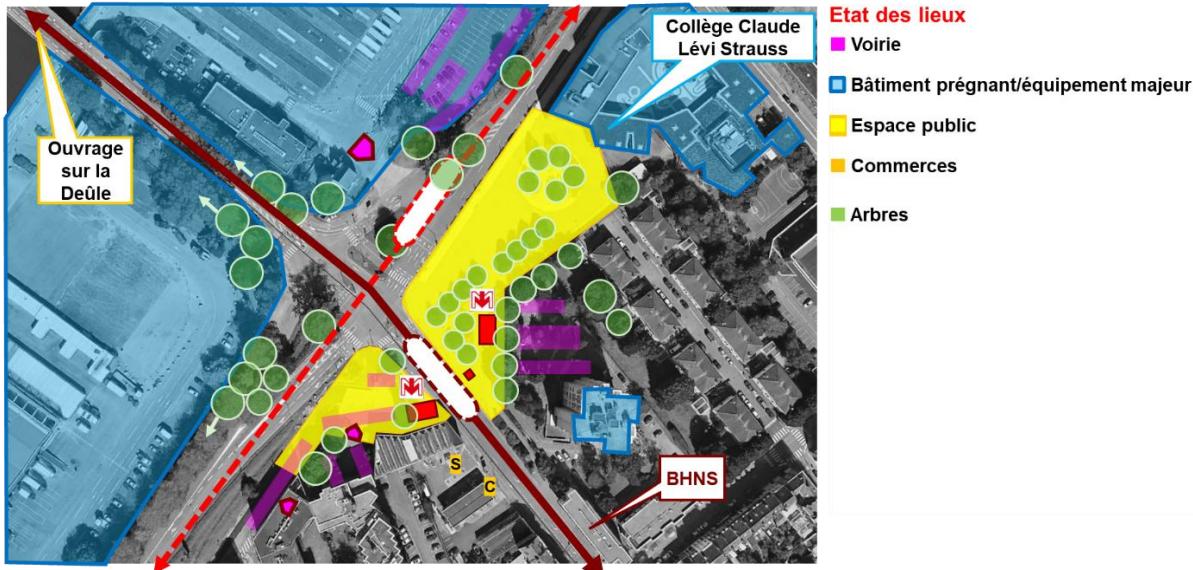
Les participants n'ont pas exprimé de préférence claire entre les scénarios présentés, liés à un cadre très contraint par la présence des escaliers d'accès au métro, qui limitent les possibilités de réaménagement. Les échanges se sont davantage tournés sur les **écart de niveau souhaitables entre voies cyclables et celles des véhicules motorisés**.

Des échanges complémentaires ont également eu lieu sur le **devenir de la ligne 18**, très fréquentée, notamment par les Lommois. La MEL a indiqué que le BHNS répondra aux besoins d'une part importante des usagers de l'actuelle ligne 18 et que la future délégation de service public en matière de transports qui va se dessiner prend bien en compte cette fréquentation élevée. Cette modification de l'offre de transports permettra de repenser cette ligne 18, son parcours, afin de créer des connexions complémentaires avec le BHNS et de répondre à de nouveaux besoins, en desservant de nouvelles destinations.

En complément, un participant a remarqué que les stations « Hegel » et « Euratechnologies » semblaient proches sur les plans présentés. La MEL a indiqué qu'elles étaient distantes d'environ 500m, mais que la station « Hegel » comprenait des contraintes d'aménagement qui pourraient aboutir sur une mutualisation entre deux stations. Les études doivent se poursuivre et clarifier l'implantation précise des stations.

Place Leroux de Fauquemont

Etat de l'existant place Leroux de Fauquemont



Le plan présenté met en évidence l'état de l'existant place Leroux de Fauquemont, afin de permettre aux participants d'apporter leurs contributions sur les usages et aménagements à privilégier dans cet espace.

Les participants ont saisi que la place allait devenir le croisement de plusieurs lignes de transports en commun structurantes. En faire un **lieu de correspondance pratique et confortable** est donc un enjeu majeur à retenir. L'état très minéral du lieu a également été rappelé, avec une **volonté exprimée de le végétaliser davantage**, avec des arbres adaptés au sous-sol existant, avec des racines peu profondes.

Des **aménagements liés à la convivialité (bancs) ou à la pratique du sport (agrès)** ont également été mentionnés. Dans le second cas, ces usages sportifs pourraient s'intégrer dans ce quartier qui comprend déjà des équipements sportifs, avec d'autres en projet à proximité.

Des participants ont rappelé que la place a longtemps compris des commerces, et pourrait redevenir un lieu attractif. Un questionnement a été formulé sur le devenir de la petite zone de stationnement à côté de la station de métro. La MEL a indiqué que cela n'était pas déterminé actuellement, et que cet espace comprenait aussi une sortie de résidence à prendre en compte.

Les questionnements complémentaires des participants

Après ce temps de travail spécifique, les participants ont pu poser quelques questions sur le projet et ses caractéristiques générales.

Un participant a demandé si l'atelier allait faire l'objet d'un temps de restitution.

La MEL a indiqué que des réunions publiques auront lieu dans la poursuite du projet et qui seront l'occasion de restituer le travail en atelier, dans le cadre de la concertation continue.

Un participant a demandé si des sites de maintenance et de remisage étaient prévus pour le BHNS.

La MEL a indiqué privilégier des extensions des dépôts existants pour renforcer leurs capacités. La création d'un dépôt supplémentaire est également étudiée. Des recherches de sites compatibles sont actuellement en cours.