

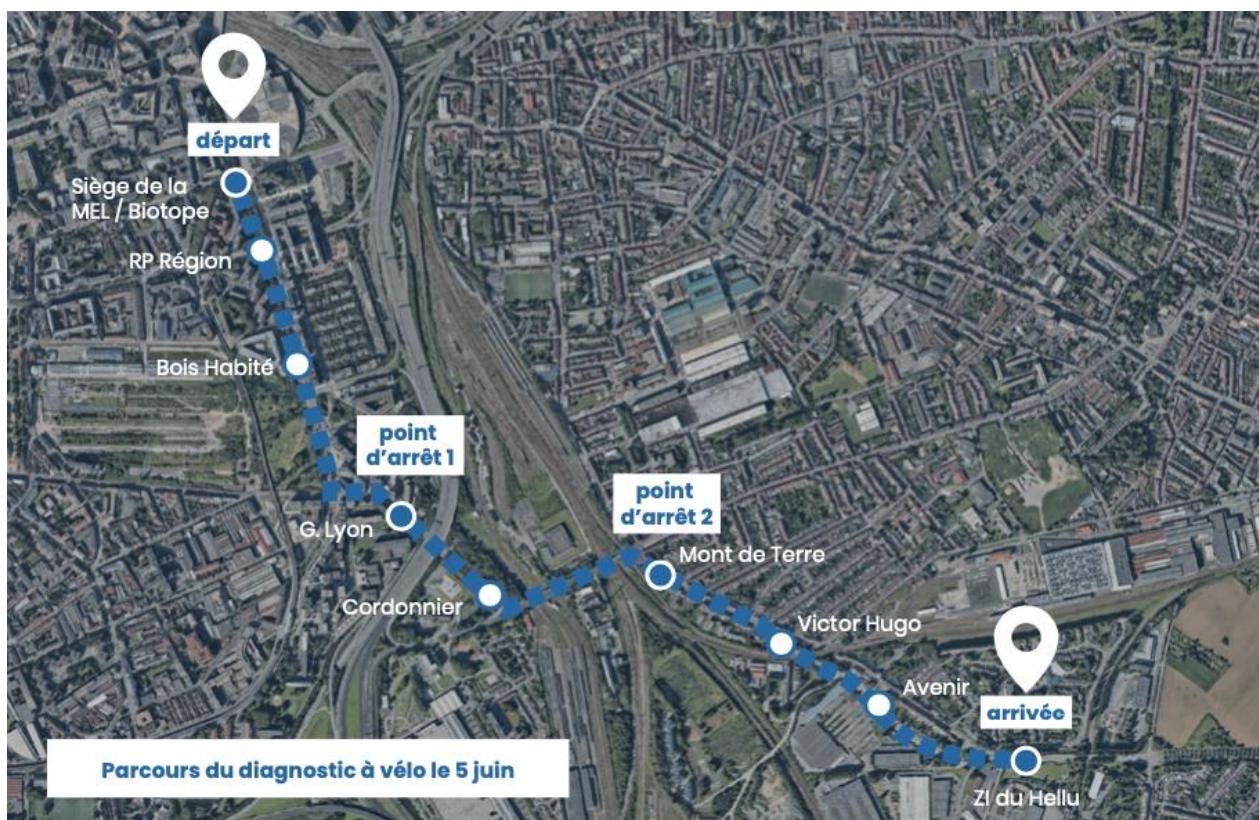
Projets de nouvelles lignes de transports Mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport

Mercredi 5 juin 2024 de 12h à 14h

Diagnostic partagé à vélo sur la partie lilloise du tracé du futur bus à haut niveau de service (BHNS) Lille-Villeneuve d'Ascq

I. Cadre général

- Un parcours divisé en 4 points pour appréhender le tracé du futur BHNS, entre le secteur Grand Palais et la ZI du Hellu
- 2 participants, dont un membre de l'ADAV



II. Points saillants

- Plusieurs contributions générales sur les infrastructures cyclables. L'ADAV souligne notamment l'intérêt du développement de pistes bidirectionnelles mais dans le cas où celles-ci s'inscrivent sur une distance suffisante.

- Une contribution sur la nécessité de prévoir sur le secteur Saint-Sauveur des liaisons avec le futur BHNS

→ La MEL précise que le projet s'articule avec les différents projets urbains du secteur et notamment les projets à venir sur le secteur de Saint-Sauveur. Des perméabilités avec les secteurs habités seront à prévoir pour assurer des liaisons avec les transports structurants.

- Sur le boulevard Hoover et l'avenue Cordonnier, des demandes d'amélioration des liaisons cyclables et notamment la nécessité d'améliorer le carrefour Painlevé / Cordonnier aujourd'hui complexe pour les cyclistes et les piétons.

→ La MEL répond que la place des cycles et des modes actifs est au cœur des réflexions. Si sur le secteur Hoover / Cordonnier une reconfiguration globale est à prévoir pour donner notamment une nouvelle place aux modes actifs, sur l'avenue Cordonnier une réflexion plus fine devra être menée car celui-ci a fait l'objet d'une requalification récente. Le stationnement sur l'avenue Cordonnier pourra dans ce cadre être réinterrogé.

- Les participants indiquent que la piste cyclable sur l'avenue Cordonnier devrait se situer du bon côté pour faciliter l'accès au pont de Tournai et sa piste bidirectionnelle sans devoir retraverser.

- Un participant demande si le pont ferroviaire situé sur la rue de Saint-Amand devra être élargi.

→ La MEL répond cet élargissement n'est pas impératif dans le cadre du projet de BHNS, bien qu'il puisse faciliter son insertion.

- Les participants soulignent l'amélioration de la situation pour les cyclistes sur le pont de Tournai depuis l'installation des nouveaux aménagements cyclables. La difficulté de traverser le carrefour pour les piétons est rappelée.

- L'ADAV explique qu'il serait intéressant d'installer une piste cyclable sur le secteur de la rue de Saint-Amand.

→ La MEL répond que ce secteur devrait s'inscrire dans le réseau vélo+

- Les participants insistent sur la nécessité de penser les continuités cyclables entre les secteurs contraints et les secteurs plus large du Bd de Tournai, en évitant notamment d'obliger les cyclistes à traverser pour passer d'une piste bidirectionnelle à une piste simple.
- Les participants mettent en avant l'intérêt des créer sur le secteur du Bd de Tournai des perméabilités avec les zones habitées plus éloignés du tracé pour qu'elles bénéficient également des nouveaux transports structurants.
- Un participant interroge la MEL sur le devenir de la friche Castorama

→ La MEL répond que cette zone est destinée à muter au travers d'un projet d'activités économiques.

- Un participant souligne l'importante circulation de poids lourds sur le secteur de la ZI du Hellu et le fait qu'il faudra rendre le projet de BHNS et les circulations douces compatibles avec cette réalité.

