

Projets de nouvelles lignes de transports

Mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport

Atelier Participatif

Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille – Villeneuve d’Ascq

Secteur Lille - Lomme

I. Informations pratiques

L’atelier participatif s’est déroulé à l’Hôtel de ville de Lille le **jeudi 17 mars 2022 de 18h à 20h**.

L’atelier participatif a permis de revenir sur la présentation générale du projet de bus à haut niveau de service (BHNS) Lille - Villeneuve d’Ascq et de présenter plus précisément les tracés proposés à la concertation, sur les communes de Lille et Lomme. Un temps de travail collectif a été proposé aux participants.

12 personnes étaient présentes.

Les échanges étaient animés par Simon MAZAJCZYK, AMO concertation de la MEL, Agence Eker.

L’ensemble des travaux réalisés par les participants sont restitués dans ce compte-rendu. Ces travaux seront également versés comme contributions au bilan de la concertation.

II. Accueil des participants

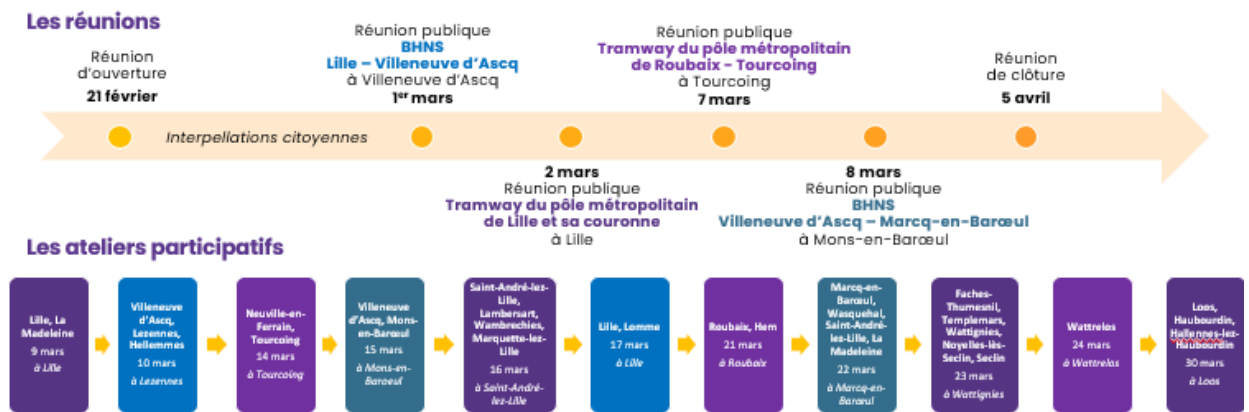
L’animateur accueille les participants. Il présente le déroulé de l’atelier. Cet atelier participatif porte sur la concertation sur projet de bus à haut niveau de service Lille – Villeneuve d’Ascq, dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) de la Métropole Européenne de Lille (MEL).

Quatre projets de nouvelles lignes de transport sont présentés simultanément à la concertation :

- Le tramway du pôle métropolitain de Roubaix – Tourcoing
- Le tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne
- Le Bus à Haut Niveau de Service Lille – Villeneuve d’Ascq
- Le Bus à Haut Niveau de Service Villeneuve d’Ascq – Marcq-en-Barœul

La concertation se déroule, pour une durée de six semaines, du 21 février au 5 avril 2022.

- **Le calendrier de la concertation**



- **Le site internet de la concertation** : <http://participation.lillemetropole.fr>

Il permet au public de déposer avis et contributions. Elles sont essentielles car elles nourrissent les études de conception et permettent de donner des bases solides et partagées au projet.

III. Présentation du projet et du secteur

Agathe JOBERT, Cheffe de projet BHNS à la MEL, présente le projet.

Le projet de BHNS Lille – Villeneuve d'Ascq est un projet :

- Social, pour rendre la métropole accessible à tous et partout et qui permettra d'accompagner les projets de renouvellement urbain en desservant les quartiers prioritaires de la politique de la ville
- Environnemental pour apporter une alternative crédible à la voiture individuelle dans un secteur urbain dense
- De qualité urbaine qui permettra de repenser et d'apaiser les espaces publics tout en accompagnant la dynamique de mutation du territoire et développer un cadre de vie plus agréable
- De mobilité qui permet de développer un réseau structurant et maillé pour la métropole. Le projet est pensé en complémentarité avec le réseau bus existant et les modes actifs. Il permettra la desserte de 105 000 habitants et de plus de 126 500 emplois.

Les grandes caractéristiques du projet sont les suivantes :



- 6,5 km de ligne
- 36 stations
- Fréquence toutes les 10 minutes.

Le BHNS Lille – Villeneuve d’Ascq sera un transport à haut niveau de service. Cela induit :

- Des infrastructures de transports robustes, avec une majorité de site dédié au BHNS
- Un matériel roulant moderne et confortable
- Des stations accessibles et accueillantes, avec de l’information voyageur en temps réel
- Des conditions d’exploitation performantes, avec une priorité aux carrefours.

Des exemples de BHNS développés dans d’autres communes sont présentés.

Laurent ROUSSEAU, Egis, AMO en charge des études de faisabilité, décrit le tracé envisagé pour le projet sur sa partie lilloise.

Il explique que l’élaboration du tracé a pour objectif de répondre à des demandes de mobilité actuelle tout en anticipant les besoins de demain. La cohérence avec les projets urbains en cours implique le tracé proposé jusqu’au pont de Tournai.

Il précise que les axes empruntés par le BHNS seront réaménagés et l’espace public requalifié. Le passage par la rue Nationale permettra notamment de la revaloriser. Le BHNS traverse ensuite la place Maréchal Leclerc, pour laquelle la MEL porte un projet de requalification urbaine.

Ensuite, entre le secteur Vauban et la Deûle, le BHNS empruntera la rue de Turenne, principal axe structurant du secteur. Sa largeur limitée impliquera des choix quant aux usages à y insérer. Le BHNS sera connecté au métro à Port de Lille puis desservira les activités hospitalières sur l’avenue de

Dunkerque. Il reliera enfin Euratechnologie. En ce qui concerne la desserte du centre-ville de Lomme, un rabattement pourra être envisagé vers la nouvelle ligne de BHNS, plusieurs demandes déjà exprimées lors de cette concertation vont dans ce sens.

Des interconnexions permettent un maillage du réseau structurant de la métropole :

- Les deux lignes de métro existantes
- Le futur BHNS Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul
- Le futur tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne.

IV. Echanges

- Un participant, conseiller de quartier à Moulins, s'interroge sur les modalités de prise en compte de l'épidémie de COVID dans les projets de développement des transports en commun de la MEL. Il demande comment les préoccupations environnementales sont prises en compte dans les réflexions, en citant particulièrement la pollution aux particules fines et les effets du réchauffement climatique sur le confort de voyage. Il demande si les bus seront climatisés. Enfin, il souhaite savoir si les plans de déplacements des entreprises sont pris en compte dans le projet.

Elodie DESRY explique que l'incidence de la crise sanitaire est prise en compte dans les projets de transports, tant en ce qui concerne les besoins et la confiance des usagers dans les transports en commun, que dans l'amélioration du confort voyageur, la création de nouvelles lignes permettra de décharger les lignes existantes notamment.

Elle rappelle que le type de matériel roulant n'est pas encore défini sur cette ligne de BHNS : la question de la climatisation des rames est à poser dans ce cadre néanmoins elle n'est pas forcément souhaitable pour des raisons environnementales.

En ce qui concerne la qualité de l'air dans le métro, elle explique qu'une expérimentation est en cours dans le métro sur la métropole.

Enfin, elle confirme que les plans de mobilité des entreprises sont pris en compte dans le plan de mobilité de la MEL, lui-même étant largement intégré aux projets présentés en concertation.

V. Temps de travail collectif

Un temps de travail collectif d'une quarantaine de minutes est proposé aux participants.

Les participants répartis librement en deux groupes sont invités à travailler sur les avantages et les inconvénients du tracé proposé sur le secteur. Ils peuvent également indiquer des points spécifiques d'attention et d'opportunité sur le projet de BHNS, sur une carte.

Un rapporteur est désigné, au sein de chaque groupe, pour restituer le travail réalisé. Les éléments restitués par chacun des groupes sont synthétisés ci-après.

- Les avantages du projet perçus par les participants :
 - Le complément d'offre de transport à Villeneuve d'Ascq, avec le BHNS et la ligne 1
 - La connexion au métro et au tramway
 - La desserte des écoles, universités, Euratechnologies
 - La création d'une liaison entre Euratechnologie et le métro Bois Blanc
 - La rapidité et la fiabilité du BHNS
 - La création d'aménagements cyclables
 - La valorisation de l'espace public, le rééquilibrage des usages sur la voie publique
 - La reconfiguration de la Place Leclerc

- Les suggestions exprimées par les participants :
 - Créer une branche vers Lambersart
 - Créer une boucle à Lomme plutôt qu'une navette de rabattement
 - Mieux connecter le BHNS aux gares TER existantes et bien nommer les stations en faisant apparaître la connexion au TER
 - Créer un itinéraire bis à République lors des manifestations
 - Positionner le terminus rue Anatole France.

- Les inconvénients du projet selon les participants :
 - La faiblesse de la desserte de la ZI
 - Les impacts sur la circulation rue Nationale, rue de Turenne, rue de Dunkerque
 - Un risque de doublon avec les stations de métro de la ligne 2
 - La perte de desserte des quartiers Marais et Bois Blanc avec la suppression de la ligne 18
 - L'éloignement du projet de la pointe de Bois Blanc et des Aviateurs, ainsi que du secteur de La Catho
 - Les difficultés d'insertion sur certaines portions, qui conduiraient à une discontinuité du site propre

Enfin, des participants s'interrogent sur les besoins auxquels répondent le projet et demandent à connaître les études de flux à l'échelle métropolitaine. Un participant regrette la faible mobilisation en rapport aux nombres de personnes potentiellement concernées par le projet.

En réponse à un participant qui s'interroge sur la mobilisation à la concertation, **Elodie DESRY** rappelle que 17 réunions sont prévues dans le cadre de la concertation. La mobilisation est disparate en fonction des projets et des secteurs. Elle invite les participants à continuer à s'exprimer sur le site Internet de la concertation.

Elle synthétise les travaux de groupe en apportant des éléments de réponse :

- Elle entend les propositions de desserte du centre-ville de Lomme et indique qu'une réflexion sera engagée sur le sujet, avec l'éventualité d'un P+R ou d'un dispositif de rabattement autre.
- En ce qui concerne la connexion aux gares de TER, elle confirme que c'est l'un des objectifs du projet.
- Elle précise que les noms des stations ne sont pas définitifs. Leur localisation sera également précisée dans le cadre des études approfondies.
- Elle explique que le réseau de bus sera restructuré à l'horizon de la mise en service du BHNS afin de mailler plus finement le territoire et de rabattre sur les lignes structurantes.
- Elle note les alertes des participants quant à l'insertion du BHNS rue de Turenne et rue de Dunkerque. Elle précise que les enjeux d'insertion sont moindres sur la rue Nationale, plus large.

VI. Conclusion

Elodie DESRY remercie les participants et rappelle que leurs différentes contributions vont permettre d'approfondir le projet.

Elle précise qu'à la suite de la concertation, la MEL délibérera quant à la suite du projet lors du Conseil Métropolitain de juin 2022.

Un projet de transport s'inscrit sur le temps long. Après des études de conception plus détaillée, le public sera invité à se prononcer sur le projet détaillé dans le cadre de l'enquête publique en 2024-2025. Suite à la déclaration d'utilité publique, le projet entrera dans une phase de réalisation concrète. La mise en service progressive des lignes est envisagée à partir de mi-2028.

1) Rappel des prochaines étapes :

Les étapes suivantes sont également prévues :

- Réunion de clôture le 5 avril 2022
- Délibération MEL en juin 2022.

2) Rappel des modalités de participations du public :

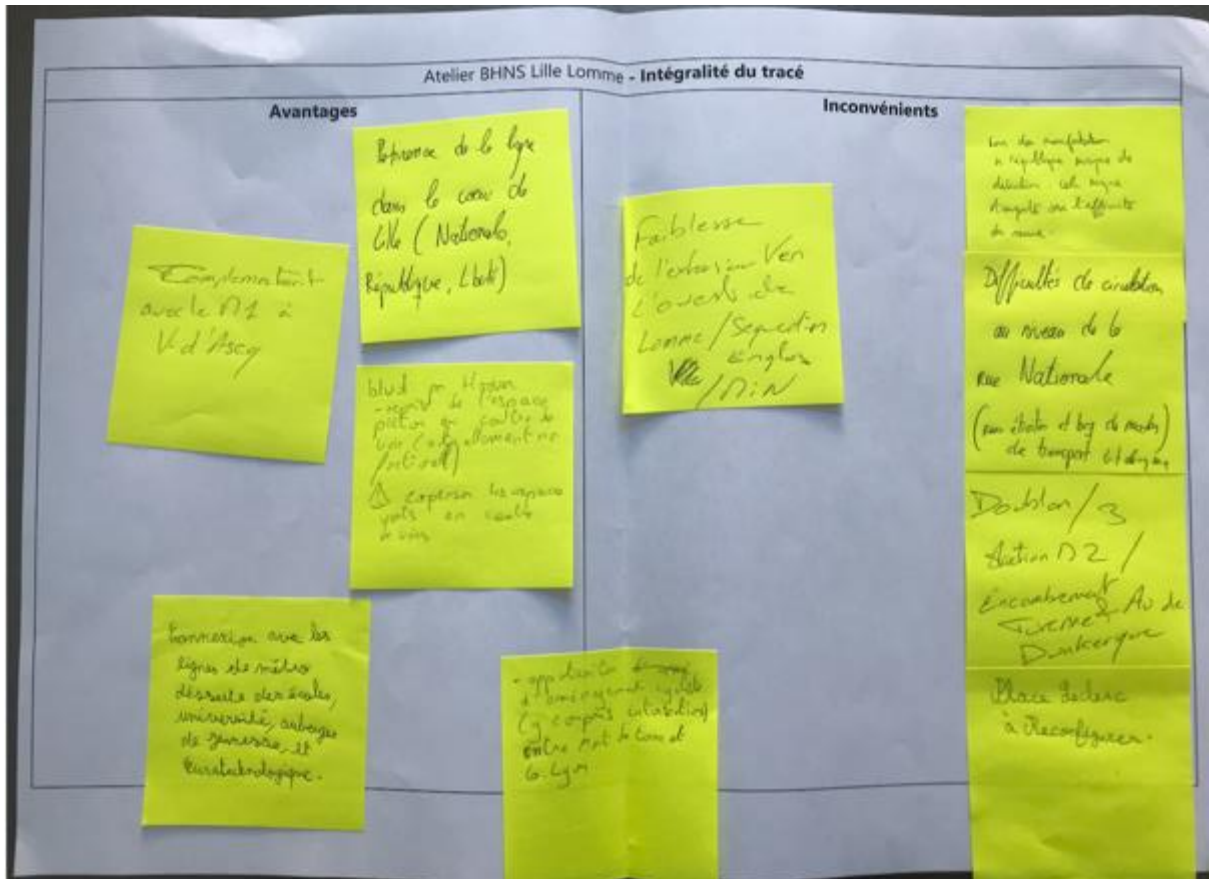
Le site internet de la concertation permet au public de formuler avis et contributions sur le projet :

<https://participation.lillemetropole.fr>

VII. Annexe 2 : Photographies des ateliers et contributions

1) Contributions par groupe

Groupe 1 :



Groupe 2 :

Atelier BHNS Lille Lomme - Intégralité du tracé

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> Travaux réalisés en vertu des remboursements avec les élus et citoyens Si viable BHNS - rapide Engagement irréversible de partage de l'espace public Eviter curatels avec les élus 	<ul style="list-style-type: none"> Le supprime de G Epe 18 pourrait une perte de dossier de projet de marais et de bois blancs. Alignement par rapport au projet de la piste de la bois blancs (occidentaux) Doute sur la capacité réelle de faire un BHNS et non un "bus" sur une bande plate de bois (rue de Tournai, pont de Tournai, Avenue de Durbigne, Avenue Gaborrier) Alignement entre cette piste destinée vers la ville
<ul style="list-style-type: none"> proposition alignement vers l'ouest - boulevard Paris Bois Blanc Alignement sur la piste de bois blancs par la piste ouest de G Epe par rapport à G Epe 18. rue Colbert mais alignement par G - rue de Tournai A quel bois regard le projet ? Alignement de la piste à disposition de sites de piste sur celle ligne et alignement sur G alignement (+ bus à haut niveau de service) alignement au lieu au plus près de l'arrêt de l'ouest 	

proposition de piste
alignement lomme vers l'ouest
par l'ouest

alignement ouest
alignement de la piste de bois blancs par la piste ouest de G Epe par rapport à G Epe 18. rue Colbert mais alignement par G - rue de Tournai

proposition
Faire débiter la ligne à l'arrêt "Avenue France" devant l'école à Lomme

connecter l'ouest à la commune avec les lignes UCF TER
pour travailler avec le réseau par double ligne UCF TER
à l'arrêt l'ouest