

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) Villeneuve d’Ascq/ Marcq-en-Barœul *Secteur Marcq-en-Barœul – La Madeleine – Saint-André- Lez-Lille*

I. Informations pratiques

L’atelier participatif s’est déroulé, dans la salle polyvalente de Marcq-en-Barœul, le mardi 22 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) et de présenter de manière plus précise le tracé de référence et ses aménagements proposés à la concertation, sur le secteur Marcq-en-Barœul, La Madeleine et Saint-André-Lez-Lille.

Un temps de travail collectif a été proposé aux participants, 9 personnes étaient présentes.

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

II. Accueil des participants

L’animateur accueille les participants et présente le déroulé de l’atelier. Cet atelier participatif porte sur la concertation préalable au projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Marcq-en-Barœul / 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).

L’atelier s’inscrit dans la continuité des temps de la concertation, après la réunion d’ouverture fin du mois de février, une réunion publique propre à chacun des projets de tramway et de BHNS a été organisée pour le public et désormais des ateliers par secteur.

Il s’agit donc aujourd’hui d’un rendez-vous d’une autre nature, qui fait appel à la participation du public sur des points précis du projet, à propos de l’insertion du futur transport en commun, du traitement des espaces publics ou encore du signalement de points d’attention ou de priorités selon les secteurs.

L’atelier se déroule en deux temps, une présentation succincte du projet global et un discours détaillé sur le tracé du secteur, puis un temps d’échange collectif.

III. Présentation du projet et du secteur Marcq-en-Baroeul/ Saint-André-lez-Lille

1) Les caractéristiques du projet

Lorrain DEFFONTAINES, chef de projet à la Métropole Européenne de Lille, recontextualise rapidement le projet dans le cadre du SDIT (50 km de tramway et 25 km de Bus à Haut Niveau de Service) et rappelle le périmètre de la concertation. Ici le projet de BHNS a pour ambition de relier la commune de Villeneuve d'Ascq (voire Lezennes pour la variante) jusqu'à Saint-André-Lez-Lille.

Ce BHNS constitue d'abord d'un projet d'intermodalité entre les différents projets du SDIT et les réseaux de transports existants. En effet, il vient créer une desserte en rocade qui croise les deux lignes de tramway et deux lignes de métro existantes.

Au-delà d'un projet de mobilité, il s'agit également d'un projet social car l'enjeu est de diminuer la dépendance à la voiture ou encore d'offrir une meilleure desserte aux quartiers de la politique de la ville. Dans le même temps, une grande attention est portée sur le volet environnemental avec pour ambition de réduire les nuisances (pollution) et d'agir collectivement contre le réchauffement climatique. Enfin, Lorrain DEFFONTAINES explique que le projet de BHNS défend une ambition de qualité urbaine. En effet, les axes développés dans le cadre du projet seront l'occasion de repenser les usages des rues et de permettre une forme d'apaisement des espaces publics (végétalisation, meilleure circulation pour les modes doux cycles et piétons).

La ligne de BHNS qui relie donc à minima Villeneuve d'Ascq jusqu'à Saint-André-Lez-Lille a un certain nombre de caractéristiques :

- **Un enjeu d'interconnexion très fort** : avec le futur tramway du pôle lillois, avec le Mongy existant à Clémenceau Hippodrome à Marcq-en-Barœul, avec la station Fort de Mons du métro 2 et la connexion au centre-ville de Villeneuve d'Ascq avec la ligne de métro 1 et l'autre ligne de BHNS au Stade Pierre Mauroy.
- **Un bassin de mobilité non négligeable**. Le tracé de BHNS s'inscrit sur un linéaire drainant plus de 25 000 déplacements quotidiens, ce qui correspond à une desserte de 50 000 habitants et 35 000 emplois.

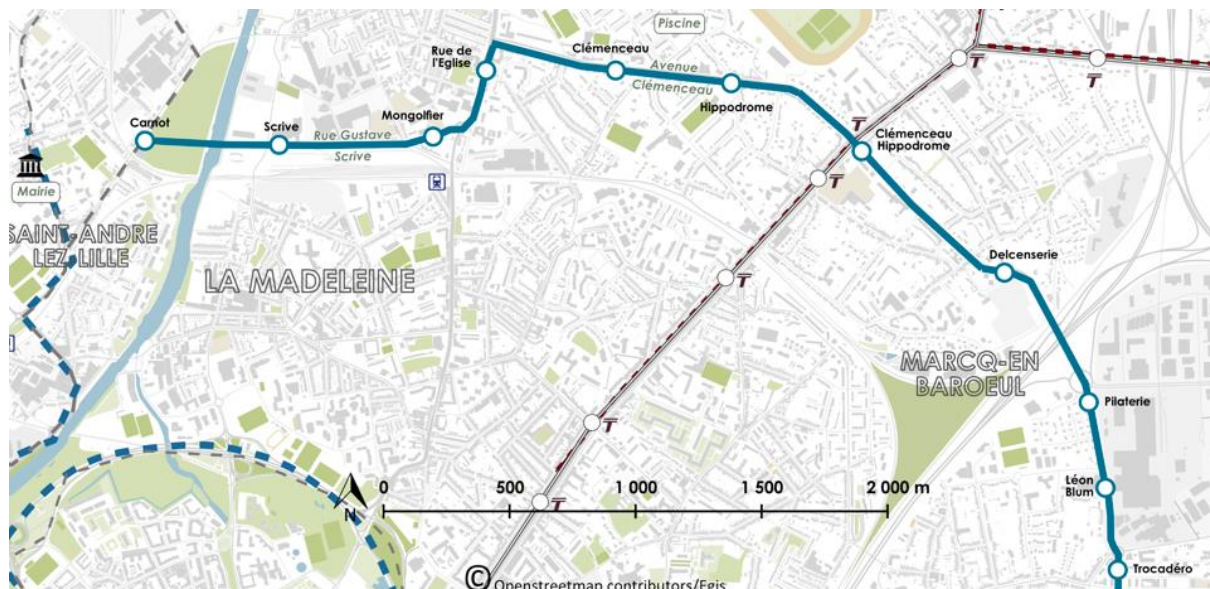
2) Le tracé

La future ligne de BHNS représente un linéaire de plus de 10 km desservant 22 stations dont les localisations précises n'ont pas été choisies définitivement.

Détail du tracé du Sud au Nord :

Un début de ligne qui se fait au Stade Pierre Mauroy mais potentiellement depuis la zone d'activité du Hellu afin de proposer une desserte Sud de la commune de Lezennes (cette option de prolongation fait l'objet d'une variante présentée à la concertation). Le BHNS remonte ensuite vers Villeneuve d'Ascq jusqu'à l'Hôtel de Ville, la rue verte, le boulevard de Valmy et l'ensemble du boulevard de l'Ouest jusqu'à la station Fort de Mons. Après la desserte du centre-ville de Mons-en-Baroeul par le boulevard Adenauer et l'avenue Marc Sangnier, la ligne se dirige vers Marcq-en-Baroeul.

La première desserte de la commune de Marcq-en-Baoreul relie le secteur de la Pilaterie. Ensuite, le passage de la ligne à côté de la rocade, débouche sur le boulevard Clémenceau et permet une connexion avec le Mongy au niveau de l'arrêt Clémenceau Hippodrome. Le BHNS continue ensuite son itinéraire par la rue Nationale et la rue Gustave Scrive. Enfin, un ouvrage d'art permettant au BHNS de traverser la Deûle pour rejoindre la commune de Saint-André et ainsi la connexion avec le futur tramway, sera construit.



3) Le haut niveau de service

Le BHNS a pour ambition d'être « un tramway sur pneus » avec une infrastructure et un matériel roulant robustes, des stations particulièrement visibles et accueillantes (service de billetterie, information voyageurs) et des conditions d'exploitation et de vitesses commerciales performantes.

Les conditions d'exploitation performantes se traduisent d'abord par une priorité aux carrefours (il s'agit d'un point non négligeable qui diminue jusqu'à 25% la durée du temps de parcours et contribue à une baisse sensible des aléas) et une fréquence de passage élevée (environ toutes les 10 minutes). Ensuite, des voies dédiées sur une majorité du tronçon permettront une réduction des aléas et le maintien d'une vitesse élevée.

Les stations doivent être visibles afin que demain l'utilisateur du BHNS puisse avoir les mêmes réflexes qu'un usager de tramway. Les conditions d'accessibilité aux stations sont améliorées et notamment pour les personnes à mobilité réduite.

Enfin, le matériel roulant répond à des critères environnementaux et d'esthétique, le design contribue en effet à l'attractivité du mode BHNS.

Pour finir, le développement de l'infrastructure est l'opportunité de requalifier les espaces traversés, de repenser le partage des usages et l'apport du végétal le long des axes. Ces aménagements permettent l'amélioration du cadre de vie, du confort et de la sécurité des modes actifs.

IV. Temps de travail collectif

Simon MAZAJCZYK, AMO concertation de la MEL, Agence Eker, présente le format de l'atelier, une discussion avec les personnes du public et les intervenants est établie, les élus de la commune sont d'abord en écoute, puis prennent également part aux échanges.

Élodie DESRY, directrice générale adjointe en charge du SDIT Métropole Européenne de Lille, débute les échanges et rebondit sur la remarque du participant vivant dans le quartier Clémenceau et s'interrogeant sur l'insertion du BHNS sur ce boulevard. Elle précise que des premières études ont été réalisées et qu'elles ont démontré que le boulevard était assez large pour accueillir ce nouveau transport. L'aménagement précis fera l'objet des études à venir afin de définir le partage des usages pour garantir la performance du transport, offrir des liaisons cycles et piétonnes sécurisées et confirmer la place du végétal. L'atelier de ce soir est donc adéquat pour évoquer ces sujets, récolter les souhaits du public et proposer des solutions de manière collective.

Laurent ROUSSEAU, Egis, AMO études de faisabilité, complète en expliquant qu'il existe plusieurs outils afin de garantir la performance du transport en commun, l'outil du site propre ou encore l'outil de la régulation par feux. L'objectif est d'amener le bus le plus rapidement possible aux carrefours afin qu'il puisse jouer de sa priorité. À ce jour, l'insertion précise n'est pas encore décidée. Plusieurs scénarios seront imaginés et proposés aux élus afin de décider collectivement du scénario le plus acceptable et le plus souhaitable.

Laurent ROUSSEAU précise qu'un bus mesure entre 2m60 et 2m80 de large et qu'il est alors possible de réserver des axes double sens de 7 mètres en courbe et de 6,50 mètres de largeur en ligne droite. Le boulevard Clémenceau ne sera pas en sens unique et les espaces réservés aux cyclistes et aux piétons feront l'objet de priorités.

Lorrain DEFFONTAINES, ajoute que le boulevard Clémenceau est plutôt large et que donc plusieurs réflexions sont possibles en combinant à la fois mobilité piétonne, cycliste, bandes végétales et sites propres.

- Un participant, habitant du quartier Clémenceau s'inquiète également des aménagements prévus pour le bus entre la place de la Pilaterie, l'avenue République et l'avenue Nationale et souhaite avoir plus de précisions sur le devenir des places de stationnement.
- Les participants s'inquiètent de la gestion des flux de l'Hippodrome les jours de manifestations.

Laurent ROUSSEAU, répond dans un premier temps à propos du stationnement. En effet, sur certains points durs du tracé, des places de stationnement seront très certainement supprimées, mais cela se fera suite à des études de besoins très localisées afin de ne pas perturber à une échelle élargie la circulation et le stationnement. De plus, le haut niveau de service envisagé est notamment pensé pour inciter le report modal et réduire le nombre de voitures dans la métropole et *in fine*, réduire le besoin en stationnement. Le principal enjeu du futur réseau est en effet, de convaincre des automobilistes d'utiliser les transports en commun au regard de l'attractivité du mode.

Pour répondre au sujet des flux de l'Hippodrome, **Laurent ROUSSEAU** prend l'exemple du stade de France et de son parking de 5000 places seulement, le réseau de transport en commun structurant permet de gérer les flux de spectateurs. Il rappelle que par rapport à la corolle 3, la fréquence sera doublée.

- Une participante demande si la tarification des transports va évoluer, elle pense notamment à des tickets collectifs afin de proposer une alternative intéressante à une famille utilisant la voiture. Selon elle, les billets unitaires sont très élevés et ne permettent pas de rivaliser avec la voiture pour passer un après-midi à Lille par exemple. Elle remarque que cet aspect tarifaire est important pour inciter les gens à changer leurs habitudes.

Élodie DESRY, explique qu'il est aussi envisageable que l'effet inverse se produise, la voiture et le carburant devenant de plus en plus chers les transports en commun ont un avantage comparatif de plus en plus fort. Elle rappelle par ailleurs que la MEL a rendu gratuit les transports en commun pour les moins de 18 ans depuis le 1er janvier 2022 et qu'est également pratiqué une tarification sociale.

Élodie DESRY, revient ensuite sur l'insertion du bus boulevard Clémenceau et rappelle bien que tout est à construire, l'atelier est justement l'occasion d'imaginer collectivement des scénarios souhaitables et de déterminer des priorités.

Laurent ROUSSEAU, explique que la priorité aux carrefours permet d'élever la vitesse de circulation à 20 km/h comparé à une vitesse de 18 km/h en centre-ville. Ensuite, les éléments sur les sites propres ne sont pas arrêtés, des échanges avec les citoyens et les élus vont être primordiaux pendant les études de faisabilité et études techniques, notamment pour affiner les questions d'insertion précise sur ces secteurs.

Bernard Gérard, maire de Marcq-en-Barœul, explique que s'il ne faut pas oublier la place des automobilistes dans le projet, la circulation de demain ne sera pas la même qu'aujourd'hui et qu'il faut anticiper ces évolutions. L'enjeu est considérable au regard de la crise de l'énergie et la crise climatique, il est donc nécessaire de faire des choix et des concessions.

M. Gérard ajoute qu'il serait pertinent de présenter au public les raisons d'être de cette ligne : son potentiel de fréquentation et la manière dont elle a été imaginée. Il rappelle la grande demande de liaison des marcquois vers les gares de Lille et que 21 000 personnes viennent chaque jour des gares, pour travailler à Marcq-en-Barœul.

Enfin, il explique que l'enjeu est également de concilier les usages de tous, stationnement, besoin de prises électriques pour les recharges de voitures électriques. Il dit attendre que la MEL présente différents scénarios d'aménagement, notamment sur le boulevard Clémenceau avec différents niveaux d'ambitions en termes de requalification.

Laurent ROUSSEAU, explique que parmi les quatre projets présentés dans le cadre de cette concertation, cette ligne de BHNS est celle avec le plus d'interconnexions et qu'à l'horizon de 10 ou 15 ans beaucoup de perspectives sont envisageables. Il s'agit d'étendre l'attractivité du BHNS pour obtenir un effet de réseau. Le taux de correspondance important permet d'accompagner le changement des pratiques, la ligne transversale marcquoise prend alors tout son sens dans cette logique. Les études montrent qu'il y a un réel besoin de déplacements en rocade, tout autour de Lille. L'enjeu est alors de renforcer toutes les lignes en rocade sans passer systématiquement par Lille centre. Il y a aujourd'hui des lignes de bus faisant ces itinéraires mais les usagers ne répondent pas à l'appel, il faut provoquer la fréquentation en proposant des modes attractifs et performants.

Élodie DESRY, complète et explique que les bus ont malheureusement une moins bonne image, le but du BHNS est alors de combler cet écart en proposant des services équivalents au tramway et provoquer l'envie des usagers notamment par la fréquence et la régularité de ces nouvelles lignes. Les stations visibles et accueillantes dans l'espace public sont notamment de bons outils pour encourager de nouvelles pratiques de mobilité.

Les prochaines étapes de la concertation consistent à entrer plus finement dans le niveau de détail du projet et à travailler très précisément sur les insertions du mode, toutefois toutes les questions doivent être posées dès maintenant afin de pouvoir les prendre en compte et ouvrir le champ des possibles pour l'aménagement de chacun des axes.

- **Bernard Gérard, maire de Marcq-en-Baroeul**, remarque qu'en effet, le boulevard Clémenceau est un sujet délicat car il s'agit d'une belle avenue combinant de nombreux usages. Le projet traversera la commune et donc il est essentiel de prendre en considération les inquiétudes locales des habitants comme le stationnement ou les déplacements piétons.
- Un participant suggère un scénario de partage des voies, avec l'utilisation des sites propres uniquement aux heures de pointe, le matin et le soir, avec éventuellement un système de radar destiné aux automobilistes.

Laurent ROUSSEAU, explique que cela peut être un scénario intéressant, des tests ont été menés à Nantes. Il s'agit d'une vraie question à étudier mais qui est très difficile à mettre en place.

Lorrain DEFFONTAINES, indique que les performances du BHNS et du tramway sont identiques, la principale différence se fait au niveau des capacités voyageurs. Le choix du mode se fait en fonction des études de demande et de fréquentation potentielle.

- Plusieurs participants soulignent que le terme de BHNS est peu parlant et peu attractif pour le grand public.

Laurent ROUSSEAU, reconnaît qu'il y a un problème de sémantique, le BHNS ne reflète pas la réalité du mode, qui devrait plutôt s'appeler un tramway sur roues. La démarche pédagogique expliquant concrètement le haut niveau de service est donc primordiale.

- **Bernard Gérard, maire de Marcq-en-Baroeul**, exprime ses questionnements et souhaite avoir plus de précisions sur la manière dont les usagers seront amenés à rejoindre les stations. De plus, il est important de prendre en compte une vision métropolitaine afin de concilier les différents échelons et bassins de vie tout en prenant compte l'intérêt des habitants.

Élodie DESRY, explique que la ligne de BHNS est imaginée pour relier des points et faciliter les interconnexions entre modes de transport, elle n'est pas dédiée en priorité à rejoindre les deux terminus en utilisant l'ensemble de la ligne. Il s'agit d'une ligne permettant une desserte locale avant ou après l'emprunt d'un mode plus rapide comme le tramway ou le métro. L'enjeu d'intermodalité est très important notamment pour la liaison avec le Mongy et le métro à Fort de Mons.

V. Conclusion

Élodie DESRY, remercie les participants pour leurs contributions et leurs questions. Elle rappelle le calendrier de la concertation qui se termine le 5 avril avec la réunion de clôture. D'ici là la plateforme de la MEL en ligne reste ouverte et accessible à tous afin d'ajouter des avis et contributions.

Elle précise que la MEL ambitionne dès le conseil métropolitain de juin de partager les premiers ressentis de la concertation afin de pouvoir poursuivre avec les prochaines grandes étapes : les enquêtes publiques et l'obtention du décret d'utilité publique pour envisager une mise en service progressive des différents projets d'ici le milieu d'année 2028.

Elle termine en insistant sur le fait que cette première période de concertation s'achève en avril mais qu'il ne s'agit que d'une première étape qui vient très en amont du projet et qui sera complétée par d'autres temps de dialogue avec le territoire.