

# 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 Mons-en-Barœul – Villeneuve d’Ascq*

### I. Informations pratiques

L’atelier participatif s’est déroulé, à la mairie de Mons-en-Barœul, le mardi 15 mars 2022 de 18h à 20h.

L’atelier participatif a permis de revenir sur la présentation générale du projet de BHNS Villeneuve d’Ascq/ Marcq-en-Barœul et de présenter de manière plus précise les tracés de références et les variantes proposées à la concertation.

Un temps de travail collectif a été proposé aux participants.

3 personnes étaient présentes (deux habitants de la commune de Hellemmes, dont un membre d’une association d’usager des transports membre de la FNAUT et un professionnel du monde immobilier).

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 sur le projet de BHNS Villeneuve d’Ascq/ Marcq-en-Barœul et plus précisément sur le secteur de Mons-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).

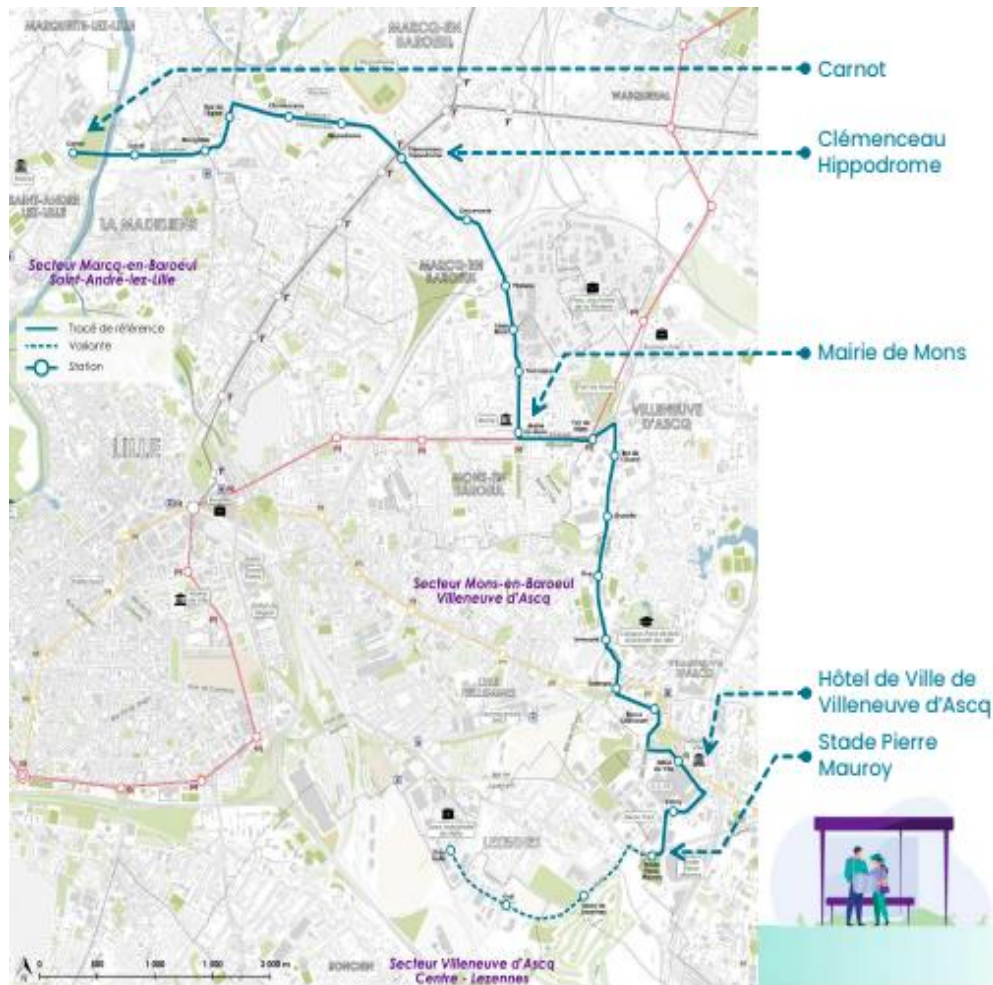
La réunion s’inscrit dans le cadre de la concertation des 4 projets de transport de la MEL : deux projets de tramway et deux projets de BHNS. Simon MAZAJCZYK rappelle la date de la réunion de clôture qui achève cette première période de concertation, le 5 avril.

Il précise qu'après la phase de réunions publiques, la concertation propose à présent un cycle d'ateliers. Ce dernier a pour objectif de présenter l'intégration locale des projets et de permettre au public de travailler plus en profondeur sur le projet.

### III. Présentation du projet BHNS Villeneuve d'Ascq Marcq-en-Barœul

**Agathe JOBERT, chef de projet à la Métropole Européenne de Lille,** précise qu'il ne s'agit pas seulement d'un projet de transport en commun, mais que plusieurs réflexions sont menées simultanément pour construire un projet à la fois social (desserte des quartiers prioritaires, accessibilité pour tous), environnemental (réduction des nuisances sonores, intégration des problématiques du réchauffement climatique) et de qualité urbaine (requalification des espaces urbains). Elle rappelle que ces éléments, au même titre que l'aménagement d'un tramway, sont essentiels dans l'insertion d'un BHNS au cœur d'une commune.

**Agathe JOBERT,** revient sur le tracé global du projet qui s'étend de la commune de Saint-André-lez-Lille jusqu'à Villeneuve d'Ascq avec une prolongation proposée à la concertation jusqu'à la zone industrielle du Hellu à Lezennes. Agathe JOBERT insiste ensuite sur la connexion du projet avec l'autre ligne de BHNS reliant Lille et Villeneuve d'Ascq, soumise à la concertation et les actuels réseaux de transports en commun.



## IV. Les caractéristiques du mode BHNS

**Agathe JOBERT**, explique les spécificités du haut niveau de service attendu pour la future ligne :

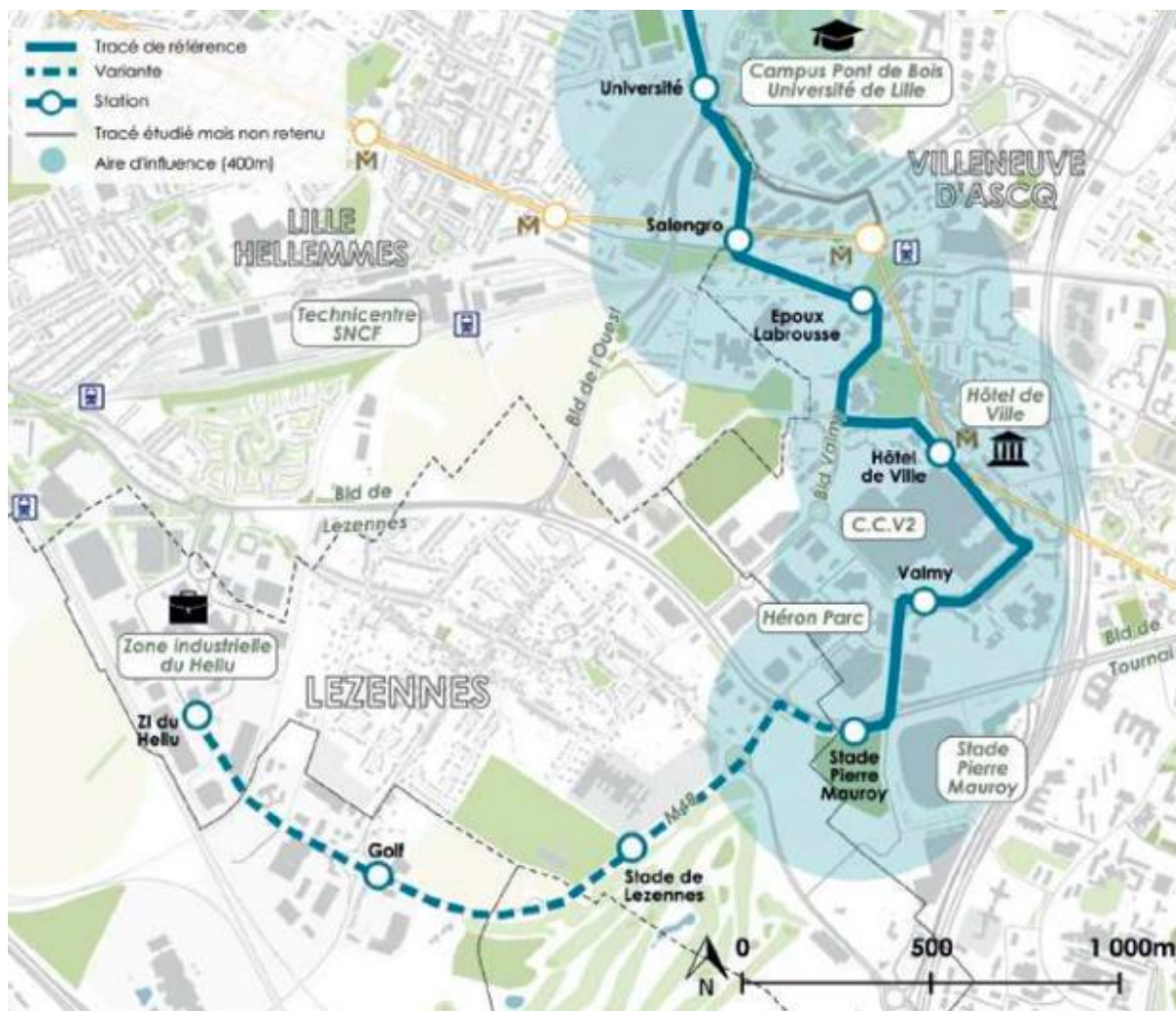
- une infrastructure robuste
- un matériel roulant moderne et confortable
- des stations accessibles et accueillantes offrant de nombreux services aux voyageurs (information voyageur, achat de tickets, etc)
- des conditions d'exploitation performantes avec une priorité aux carrefours et un site dédié aux bus

**Agathe JOBERT** s'appuie sur des illustrations de projets français, pour projeter les différentes possibilités d'insertion de ce mode de transport dans la ville. Par exemple, l'intégration de végétation sur le parcours pour éviter les îlots de chaleur et garantir une qualité paysagère, qui est un des grands objectifs pour la commune de Mons-en-Barœul.

## V. Le tracé

Laurent ROUSSEAU, Egis, AMO étude de faisabilité, revient en détail sur le tracé étudié pour le projet. Il indique que le bus viendra renforcer le lien entre le nord et le sud du pôle lillois et le pôle Roubaix/ Tourcoing.

Présentation de la variante sur le secteur Villeneuve d'Ascq :



La variante propose de relier le BHNS à la zone de Hellu, une zone en pleine restructuration qui est pour l'instant enclavée. Demain elle sera connectée directement à la future ligne de BHNS Villeneuve d'Ascq/ Marcq-en-Barœul et à environ 700 m de l'autre projet de BHNS. Le tracé dessert ensuite le stade Pierre Mauroy qui est un point névralgique du secteur avec la volonté de dynamiser ce secteur et de favoriser les événements et les déplacements vers le grand stade. De plus, l'environnement urbain actuel y est plutôt propice, en offrant une grande zone de stationnement permettant d'inclure un P+R et une accessibilité à partir

d'axes routiers structurants. Compte tenu de la future correspondance avec l'autre ligne de BHNS, le stade Pierre Mauroy pourra être demain un pôle multimodal important.

Après la desserte du stade, la ligne emprunte le boulevard de Valmy. Il s'agit ici d'un des endroits les plus embouteillé de Villeneuve d'Ascq. Le tracé prend la partie Est du boulevard et rejoint ensuite la rue verte. Cette rue va connaître de nombreux réaménagements, et sera dédiée aux riverains et à une desserte locale.

Le tracé prend ensuite les axes Nord pour rejoindre le plus directement possible le secteur Époux Labrousse qui se rapproche de la station du Pont de Bois qui propose une connexion ferroviaire intéressante.

Le tracé emprunte ensuite le premier pont pour rejoindre le pôle de l'université par la façade Ouest plutôt que par le Sud, pour avoir la place d'installer du site propre. Le BHNS passe ensuite sur le boulevard urbain qui d'ici 15 ans a beaucoup de potentiel en termes d'aménagement urbains (programmes d'emplois et de logements).

Ensuite ce sont posées deux options pour le passage du BHNS :

- soit rue René Coty
- soit rejoindre la station Fort de Mons, cette dernière a été choisie pour connecter la ligne avec le réseau actuel et desservir le centre-ville de la commune de Mons-en-Barœul jusqu'au giratoire de la Pilaterie et pour ensuite rejoindre Marcq-en-Barœul.

Le choix a été contraint, car les voiries ne permettaient pas d'autres tracés. Le tracé du BHNS suit alors l'itinéraire de la corolle mais avec un gain de vitesse de 5km/h et un temps d'attente réduit à 10 minutes pour 20 aujourd'hui. Enfin, le BHNS rejoint la commune de Saint-André pour desservir le nouveau quartier Quai 22 et proposer une connexion avec le nouveau projet de tramway Lille et sa couronne.

## II. Temps d'échanges

- Un participant demande quels sont les intérêts particuliers desservis par la ligne de BHNS et quel est le projet exact pour la station Fort de Mons qui n'est pas selon lui, un pôle multimodal pour le moment.

**Laurent ROUSSEAU**, précise que la ligne vient chercher et connecter des éléments structurants du territoire, son but est de proposer des connexions multimodales rapides, les études ont montré que les futurs usagers de la ligne seront davantage des personnes en transit entre deux correspondances plutôt que des personnes empruntant la ligne pour son tracé complet.

À propos de Fort de Mons, il est question d'intégrer les questions paysagères et environnementales de l'avenue pour aménager en même temps que le site propre un cadre de vie de qualité en cohérence avec les projets de la commune, le stationnement de vélo privatif et la connexion aux autres modes de transport.

- Le même participant s'interroge sur des trajets précis, notamment pour aller de 4 Cantons jusqu'au Nord par exemple. Il remarque également que la future ligne emprunte un peu du parcours de l'actuelle liane 6, il se demande alors que deviendra cette ligne et quels sont les gains du BHNS par rapport à celle-ci ? Il explique qu'il trouve que la liane 6 est déjà efficace, il s'interroge également sur la liaison des deux lignes de métro et les gains de temps effectués pour rejoindre Tourcoing par exemple.

**Laurent ROUSSEAU**, explique que pour les grandes distances, le métro demeure le moyen de transport le plus efficace et le plus rapide. Quant au secteur de 4 Cantons, Laurent Rousseau rappelle l'existence de la passerelle piétonne permettant de relier les différents arrêts de transports en commun.

- Le participant soulève la question de l'arrêt à Époux Labrousse, éloigné de la station Pont de Bois et regrette que la ligne ne soit pas prolongée pour rejoindre ce nœud ferroviaire Pont de Bois. Il évoque une sensation de perte d'efficacité par rapport au réseau actuel.

**Laurent ROUSSEAU**, répond qu'il n'y a pas d'intérêt quand on vient du sud d'aller à Pont de Bois car la station Hôtel de Ville est située plus en amont et propose la halte ferroviaire. Ensuite, il précise qu'au niveau de l'Université le passage se fait plutôt par l'Ouest que par le Sud pour favoriser la liaison avec la ligne de métro 1 et la ligne de métro 2 à Fort de Mons. Laurent ROUSSEAU indique que le BHNS est plus performant que la liane 6 car le tracé est plus rectiligne et est complètement prioritaire.

- Un autre participant demande quels seront les aménagements dans le secteur du stade Pierre Mauroy et quelles sont les connexions prévues avec le BHNS. Enfin, il demande pour quelle année est prévue la mise en service de la ligne.

**Laurent ROUSSEAU**, répond que la mise en service est prévue pour l'horizon 2028. Il explique que le projet doit inscrire dans la continuité des projets de logements futurs, de la probable mutation progressive de la partie commerciale, des aménagements pour atténuer la voirie du grand boulevard ou encore des projets de places et d'espaces publics sur le secteur.



- Le second participant habitant la commune d’Hellemmes demande comment sera organisé le retournement du bus aux terminus. Le premier participant complète en exprimant son inquiétude relative au temps de retournement pris par le bus durant plusieurs minutes à certains endroits.

**Laurent ROUSSEAU**, indique que deux voies parallèles (rue de Versailles et rue Victoire) ont été repérées pour opérer une boucle si le terminus venait à se faire au niveau du Grand stade. Ainsi, la montée et la descente se feraient au même endroit pour les usagers. Il existe plusieurs possibilités encore étudiées à ce stade.

- Un participant regrette que le projet ne desserve pas la commune d’Hellemmes et trouve dommage que la connexion avec le réseau actuel se fasse à l’Hôtel de ville plutôt qu’à Pont de Bois.

**Laurent ROUSSEAU**, fait remarquer que des aménagements piétons font aussi partie de l’ambition générale du projet, afin de faciliter les accès entre les différents points névralgiques. Au niveau d’Hellemmes, la passerelle du technicentre notamment fait partie d’un projet de réhabilitation de la MEL.

- Le même participant note la pertinence de la passerelle piétonne mais revient sur l’option du boulevard René Coty qui semble avoir été écarté et qui proposerait pourtant une proximité directe avec le métro par rapport à l’option choisie à Fort de Mons. Il remarque que le boulevard est assez large et qu’un parking est disponible au niveau de l’entreprise Cora, de plus cette option intéresserait selon lui plus d’usagers.

**Laurent ROUSSEAU, Egis, AMO étude de faisabilité**, rappelle qu’en effet cette option a été minutieusement étudiée, mais que finalement l’insertion dans le boulevard René Coty n’est pas si simple. L’axe abrite de vieilles maisons, pour lesquelles il faut garantir des espaces de stationnement car elles ne disposent pas de garage. De plus, un passage du BHNS via l’axe Coty impliquerait que la station Fort de Mons ne soit pas desservie. De plus, l’espace libre à proximité de l’entreprise Cora est difficilement exploitable car l’entreprise en a besoin pour ses camions de livraison.

- Le participant remarque que Fort de Mons est nommé comme étant un pôle d’échanges multimodal mais trouve que l’offre en transport n’est pas suffisante, de plus il demande quels seront les aménagements prévus pour l’avenue Adenauer ?

**Laurent ROUSSEAU, Egis, AMO étude de faisabilité**, explique que le projet de BHNS fait partie d’un ensemble d’une vingtaine de projets d’aménagement et de transports à l’échelle

de la MEL. Il indique que rien n'est tranché dans les aménagements futurs, l'enjeu est de trouver le meilleur compromis entre la performance de la future ligne, l'aménagement des espaces tout en conservant les récentes modernisations.

- Un participant remarque que l'aménagement du boulevard de l'Ouest n'est pas optimal, de plus au sud du boulevard, la desserte du collège et du cimetière n'est pas permise et la liaison piétonne est plutôt difficile entre ces points. Dans un second temps, il explique que la Corolle 3 empruntant actuellement le même tracé que la future ligne de BHNS n'accueille que peu de voyageurs, il s'interroge alors sur le potentiel voyageur de la future ligne. Enfin il remarque que le coût annoncé de la ligne BHNS est inférieur à ceux des autres projets comparables et s'interroge sur ce point.

**Laurent ROUSSEAU**, explique que les études ont montré que de nombreux voyageurs sont à envisager dans le centre-ville de Villeneuve d'Ascq et de Mons-en-Barœul. De plus, le projet Quai 22 à Saint-André, risque de générer un important flux de voyageurs (environ 6 000 usagers en plus sur ce secteur et une interconnexion intéressante avec le tramway). Certaines parties de la ligne seront peut-être un peu moins fréquentées mais cela à du sens de penser une ligne globale et continue

Le coût inférieur aux autres projets s'explique en raison des axes qui sont déjà larges et du moindre aménagement qu'ils impliquent, les voiries sont propices à l'insertion du BHNS sur l'essentiel du tracé.

- Un habitant de la commune d'Hellemmes demande si les navettes mises en place lors d'évènements au stade seront maintenues. De plus, il s'interroge sur le plan de circulation envisagé sur le boulevard de Valmy et sur la place du futur garage pour les rames.

**Laurent ROUSSEAU**, répond que les jours de match, les navettes seront a priori de nouveau mises en place, exceptées pour celles faisant réellement un doublon avec le BHNS.

Concernant le boulevard de Valmy, il rappelle que les questions d'insertion urbaine sont à évoquées sur une période de deux ans d'ici 2024 afin de débiter les premières études et les réflexions sur les insertions précises et détaillées sur chaque axe routier, ces points ne sont donc pas stabilisés à ce stade.

La place des garages et zones de maintenance du matériel ne sont pas stabilisés, les choix du matériel roulant et de l'énergie utilisée n'ont pas encore été fait et pourront impacter ce choix.



## II. Conclusion

La métropole de Lille et l'ensemble des intervenants remercient les participants pour leurs questions et leurs contributions. Les dates de rendez-vous pour les deux projets de BHNS sont rappelées :

- le 22 mars à Marcq-en-Barœul sur le BHNS Marcq-en-Barœul – Villeneuve d'Ascq
- le 17 mars à Lille pour le secteur Lille du projet de BHNS Lille/ Villeneuve d'Ascq