

Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT)

Contribution de la Ville de MONS EN BAROEUL

Conseil municipal du 7 avril 2022

Périmètre de la concertation

- **Concertation préalable du 21 février au 5 avril 2022**

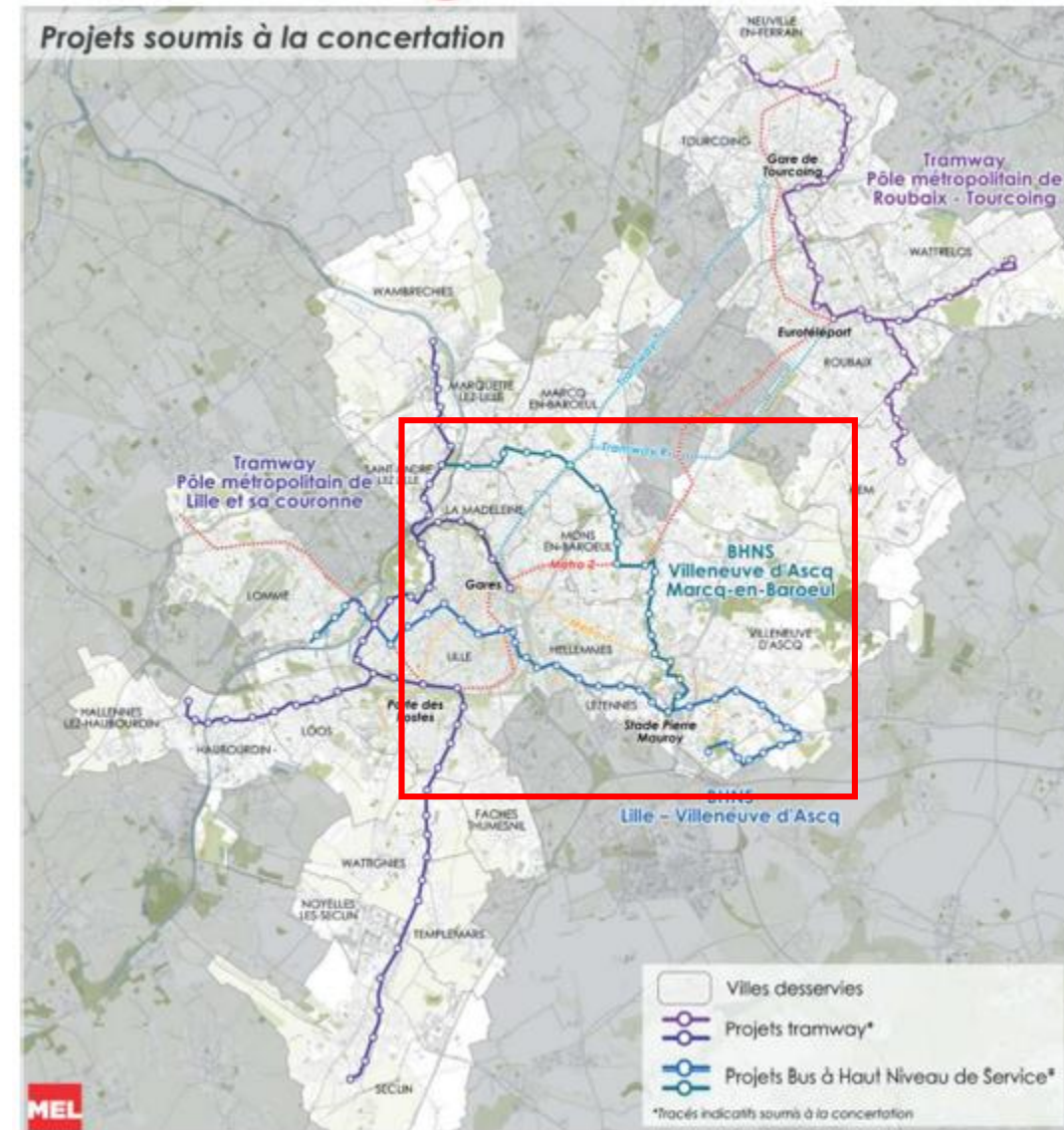
Deux itinéraires de tramway :

- Pôle de Lille
- Pôle de Tourcoing-Roubaix-Wattrelos

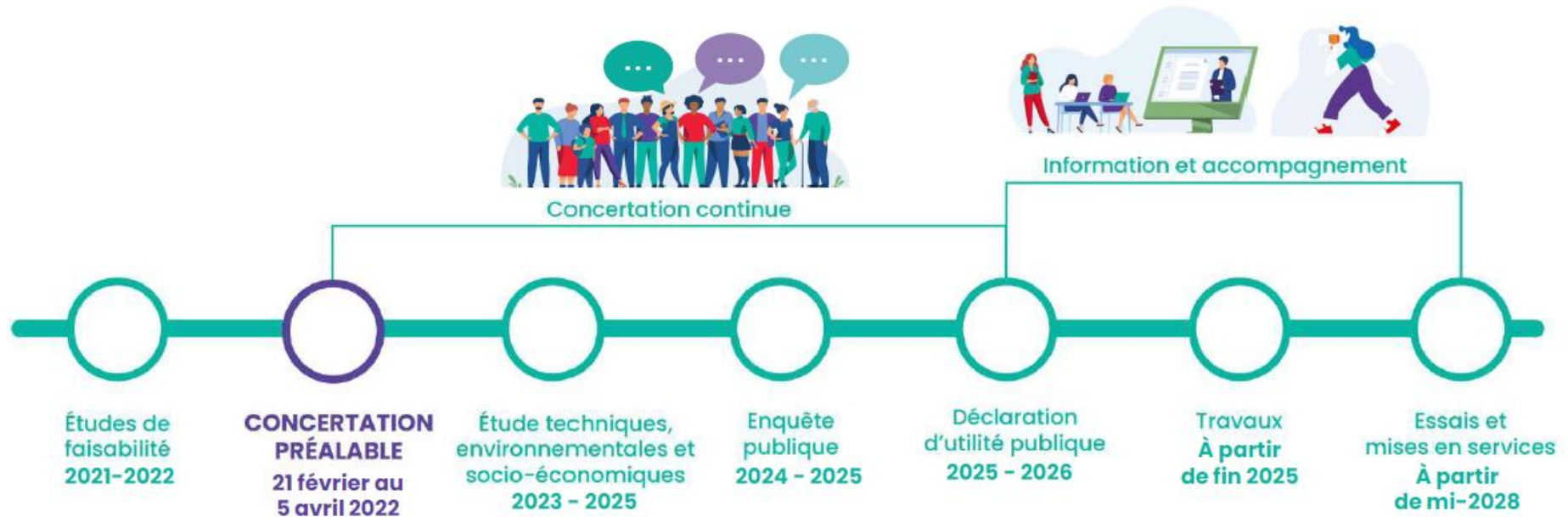
Deux itinéraires de BHNS :

- Lille – Villeneuve d'Ascq
- Marcq en B – Villeneuve d'Ascq

- **Mons en Baroeul est concernée par la ligne de BHNS Villeneuve d'Ascq – Marcq en B – St André**

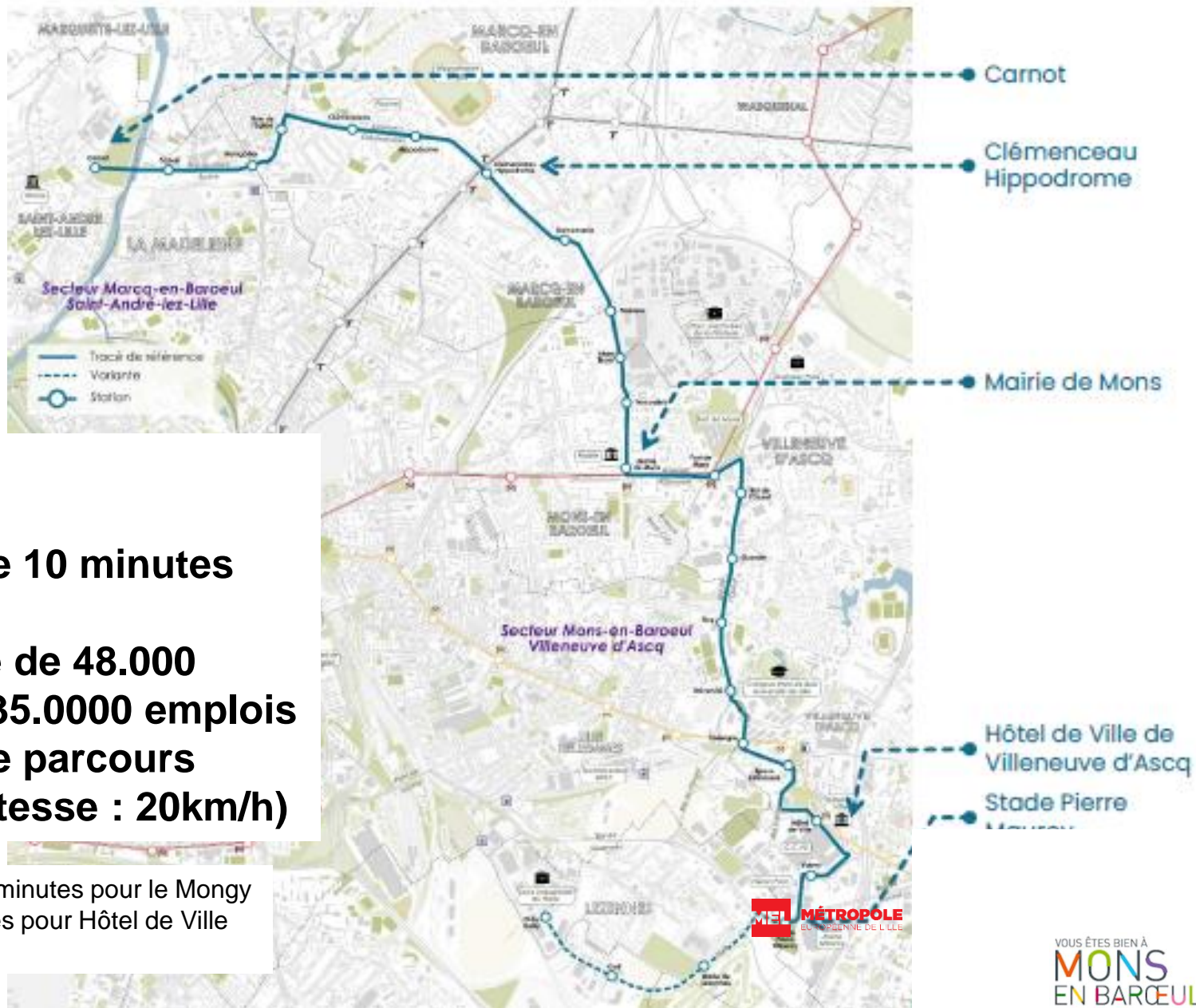


Périmètre de la concertation



- **La concertation est préalable.**
- Elle porte sur les **grandes orientations** d'aménagement, les **itinéraires de référence**.
- Ensuite, **la MEL engagera fin 2022 les démarches de conception du projet précis** (2023/2024), qui sera soumis à enquête publique en 2024/2025.
- Pour une **mise en service à partir de 2028**

Les objectifs du projet



- 11 km
- 22 stations
- Fréquence de 10 minutes
- Une desserte de 48.000 habitants et 35.0000 emplois
- Des temps de parcours améliorés (vitesse : 20km/h)

Depuis Mairie de Mons : 8 minutes pour le Mongy (au lieu de 18) et 12 minutes pour Hôtel de Ville VA (au lieu de 24)

Les objectifs du projet

➤ Un projet de mobilité

- *Développer l'offre en transports collectifs et interconnecter les deux lignes de métro et le Mongy, sans passer par Lille centre. Vers un **nouveau Pôle d'échanges du Fort de Mons***
- ***Réduire les temps de parcours** vers Villeneuve d'Ascq (centre ville, université, services, Haute Borne, stade Pierre Mauroy) Desservir le centre-ville et les quartiers (habitants et emplois) et vers Marcq en B (Mongy)*
- *Placer Mons au carrefour de deux itinéraires forts de transports collectifs (métro et BHNS)*

➤ Un projet social

- *rendre la métropole accessible à tous et partout, desservir les quartiers prioritaires.*
- *rendre de la mobilité à des habitants moins motorisés, améliorer l'accès à l'emploi.*

➤ Un projet environnemental

- *Renforcer les offres de mobilités à travers des transports collectifs confortables et performants, pour **diminuer l'usage de la voiture et limiter la dépendance à la voiture individuelle**. Réduire les consommations énergétiques et la pollution de l'air.*

➤ Un projet de qualité urbaine

- *Pour la MEL : repenser les espaces publics pour les apaiser et accompagner la dynamique de mutation urbaine (exemple du Boulevard de l'Ouest).*
- *Pour Mons : garantir une bonne insertion du BHNS dans un cadre paysager métamorphosé par les dynamiques de rénovation urbaine (Sangnier, Adenauer)*

Le haut niveau de service

- **Fréquence de passage élevée** (10 min) et **vitesse commerciale** (20km/h)
- **Priorité aux carrefours** pour diminuer les temps de parcours
- **Sites propres dans les sections congestionnées** pour garantir la vitesse et la régularité
- **Matériel roulant à énergie propre, confortable et lumineux / accessible** (plancher bas) / avec une identité visuelle forte
- **Quais larges et accessibles** aux personnes à mobilité réduite
- **Stations : attente confortable, accès aux différents services** (billetterie, infos voyageurs temps réel)
- **Stations bien intégrées** et visibles dans l'environnement
- **L'espace public est repensé et traité de façon qualitative.**

Atlas des BHNS – CEREMA (40 réseaux, 100 lignes)

- *80 % mis en service après 2011*
- *inter station moyenne : 450 m*
- *part de site propre : 56%*
- *priorité aux feux : 4 réseaux / 5*
- *fréquence : entre 5 et 15 minutes en heures de pointe*



BHNS – Pau

L'itinéraire de référence

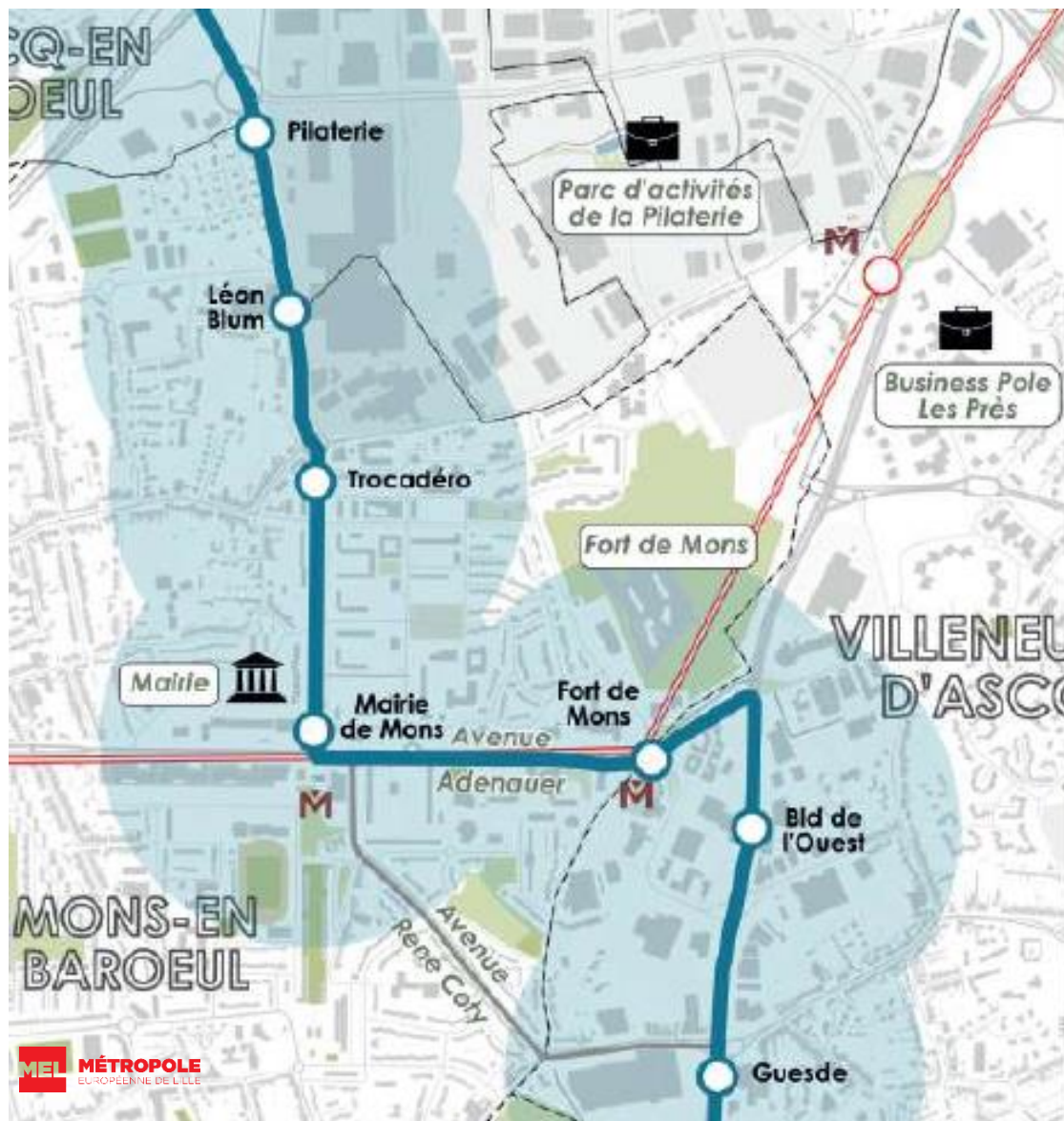
➤ Trois points de passage

- *Station Fort de Mons*
- *Mairie de Mons et centre-ville*
- *Trocadéro*

➤ Un itinéraire via la rue Jules Ferry, Adenauer, Marc Sangnier et l'avenue du Baroeul

➤ Une variante non retenue

- *Via la rue René Coty*
- *Ne dessert pas le pôle d'échange du Fort*
- *Configuration trop résidentielle*



Contribution de la Ville de Mons en Baroeul

Les points de vigilance qui devront trouver réponse dans l'élaboration du projet précis

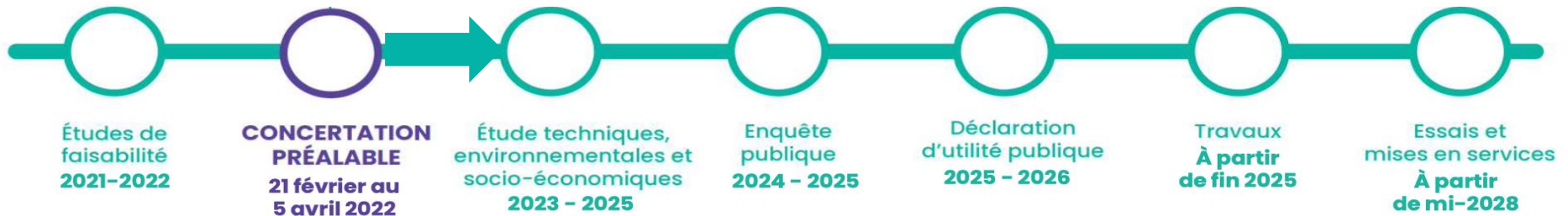
1. **Garantir le haut niveau de service tout en respectant la qualité paysagère** (fréquence, fluidité des carrefours, sites propres en approche des carrefours, confort et accessibilité des stations)
2. Bien **coordonner** toutes les interventions et maitrises d'œuvre dans **la restructuration du secteur Adenauer**
3. Accompagner le BHNS par un **déploiement de services associés vélo et piétons**
4. **Maintenir les lignes secondaires** (desserte interne à Mons et vers Fives, Hellemmes, les Près)

Contribution de la Ville de Mons en Baroeul

Les points de vigilance qui devront trouver réponse dans l'élaboration du projet précis

5. Articuler le SDIT avec les démarches de **renforcement des lignes de métro**
6. Envisager via le BHNS une **requalification urbaine du Boulevard de l'Ouest**
7. Au delà de Villeneuve d'Ascq (centre-ville, stade Pierre Mauroy, lien vers la Haute Borne), étudier les conditions de faisabilité d'une **poursuite du BHNS jusque la zone du Hellu (Lezennes)**.

Les prochaines étapes à venir en 2022



- MAI 2022 : Rapport des garants de la concertation
- JUIN 2022 : **Bilan de la concertation préalable** (délibération MEL)
- SEPTEMBRE 2022 : **programme d'aménagement des lignes du SDIT** (tracé retenu, insertion des lignes, stations, principes d'aménagement (1/1000^{ème}), partage de l'espace public, végétalisation) et **calendrier**.
- DECEMBRE 2022 : **lancement des études de maîtrise d'œuvre** (conception)