

CONSEIL MUNICIPAL  
SEANCE DU 7 AVRIL 2022

3/1 – SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS -  
AVIS DE LA VILLE DE MONS EN BAROEUL DANS LE CADRE DE LA  
CONCERTATION PREALABLE – LIGNE DE BHNS

Le 28 juin 2019, la Métropole Européenne de Lille (MEL) a adopté son Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT). A travers ce document de planification territoriale, il s'agissait de définir les grands axes de déploiement de transports collectifs structurants venant compléter et développer l'armature existante organisée autour des deux lignes de métro et de la ligne de tramway « Mongy » Lille – Tourcoing – Roubaix.

Cette démarche volontariste, impulsée par l'exécutif et l'ensemble des groupes politiques composant le conseil métropolitain a permis de définir de façon globale et cohérente les projets de nouvelles lignes de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) à horizon 2035. Dans ce contexte, et dans la lignée d'expressions précédentes, la Ville a formulé le souhait de création d'un nouvel itinéraire transversal (nord/sud), reliant potentiellement Mons en Barœul d'une part à Villeneuve d'Ascq et d'autre part à Marcq en Barœul.

Comme dans d'autres secteurs, il s'agissait de permettre le développement de liaisons transversales en complément des dessertes structurantes existantes afin d'éviter de contraindre certains usagers à converger obligatoirement par le nœud des gares de Lille. Il s'agissait également de favoriser une meilleure « interface entre ville et transports », en faisant des axes lourds de transport un outil de redynamisation urbaine, sociale et économique des territoires desservis. Il s'agissait enfin, pour la Métropole, de relancer, à travers ce SDIT, le développement d'infrastructures lourdes de transport en commun en sommeil depuis plus de 20 ans et aujourd'hui indispensables pour respecter les objectifs d'évolution des parts modales et de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

Depuis, la MEL a engagé les études et démarches visant à la mise en œuvre réglementaire, financière et opérationnelle du SDIT. Pour ce faire, la MEL s'est dotée, fin 2020, d'une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage regroupant des compétences en matière d'urbanisme et de transport (Egis associé à l'agence d'urbanistes Gautier + Conquet).

Ce travail, organisé en « mode projet » avec les villes, devra permettre de définir, fin 2022, un programme de maîtrise d'œuvre, nécessaire pour la création effective et concrète des nouveaux itinéraires.

A l'échelle de la MEL, le SDIT comprend la réalisation de deux lignes de tramway autour des pôles de Roubaix-Tourcoing et de Lille (Hem – Wattrelos – Roubaix – Tourcoing – Neuville pour le premier et Wambrechies – Lille – Loos – Haubourdin – Faches-Thumesnil – Wattignies – Seclin pour le second) et de deux lignes de BHNS (Lille – Villeneuve d'Ascq et Villeneuve d'Ascq – Marcq en Barœul – Saint-André). Cela représente un total de 50 kilomètres de tramway (16 villes desservies par un tramway toutes les 5 à 8 minutes), et de 25 kilomètres de BHNS (10 villes desservies par un BHNS toutes les 10 minutes), 149 stations envisagées, 180 000 voyageurs par jour, 490 000 habitants et 380 000 emplois desservis.

A une échelle plus locale, Mons en Barœul est concernée par la ligne de BHNS Villeneuve d'Ascq – Mons en Barœul – Marcq en Barœul – Saint-André (soit 11 kilomètres, 22 stations, une fréquence de 10 minutes), reprise sous l'appellation de la ligne H dans le SDIT.

Après de nombreuses séances de travail avec la MEL et l'AMO, entre mars et décembre 2021, ponctuées de plusieurs comités de lignes, la Ville de Mons en Barœul a identifié un scénario de référence permettant la mise en œuvre du SDIT sur son territoire.

Tout d'abord, la Ville a souhaité et obtenu le passage du BHNS au cœur de son territoire afin de développer, pour les Monsois, un nouveau service de mobilité structurant (complétant la ligne 2 du métro), à même d'offrir une alternative crédible et performante à la voiture individuelle.

C'est un enjeu particulièrement important dans les quartiers comme celui du « Nouveau Mons » où les taux de motorisation sont plus faibles. C'est un enjeu qui sous-tend une double ambition : sur le plan social, prendre en compte le renchérissement du coût de l'énergie et, sur le plan environnemental, diminuer les émissions de gaz à effets de serre et la pollution de l'air.

Pour définir l'itinéraire, la Ville a considéré deux points de desserte essentiels :

- la station Fort de Mons, qui sera transformée à plus court terme en pôle d'échange multimodal, 25 ans après son inauguration, permettant d'améliorer la qualité, le confort et la sécurité d'usage des espaces publics de ce secteur,
- le centre-ville de Mons en Barœul, autour de l'Hôtel de Ville, de l'esplanade de l'Europe, de la station de métro « Mairie de Mons », de la salle Allende, dans la perspective d'accueil à moyen terme de nouvelles fonctions urbaines (emploi, services).

A partir de ces points d'équilibre sur le territoire, la Ville a accompagné l'émergence d'un itinéraire de référence empruntant, depuis le boulevard de l'Ouest, la rue Jules Ferry, l'avenue Adenauer, la place de l'Europe, puis l'avenue Marc Sangnier et l'avenue du Barœul.

L'hypothèse d'un tracé empruntant la rue René Coty a été étudié en variante mais non retenu par la collectivité car ignorant la desserte du pôle Fort de Mons et présentant des caractéristiques résidentielles peu compatibles avec l'insertion d'un BHNS.

L'objectif est d'offrir aux Monsois de bonnes conditions de desserte et d'accès aux services, commerces et emplois du secteur de Villeneuve d'Ascq (Universités, centre-ville, stade Pierre Mauroy, Haute Borne, Hellu), et du secteur de Marcq en Barœul, puis le nord-ouest de la Métropole (en visant particulièrement la connexion avec le tramway « Mongy » au niveau de la station Clémenceau – Hippodrome).

L'ampleur des projets intégrés dans le SDIT (notamment pour les deux lignes de tramway) a nécessité la saisine de la Commission Nationale du Débat Public pour mise en concertation préalable. Cette concertation s'est déroulée entre le 21 février et début avril 2022. L'ensemble des supports sont disponibles sur le site [participation.lillemetropole.fr](http://participation.lillemetropole.fr). Dans le cadre de cette concertation préalable, il s'agit, à partir de la démarche globale du SDIT adoptée en 2019, de présenter les itinéraires de référence pour le tracé des lignes (variantes retenues et variantes étudiées) et les grands principes de partage de la voirie en fonction des types de voirie concernées. Il ne s'agit pas de l'enquête publique, qui sera quant à elle organisée vraisemblablement fin 2024, en amont du lancement des chantiers, sur la base des études de maîtrise d'œuvre.

A l'occasion de cette concertation préalable, la Ville de Mons en Barœul souhaite formuler les points de vigilance qui devront trouver leurs solutions dans le cadre de la définition précise du programme de maîtrise d'œuvre.

1. Il est essentiel que l'insertion d'un nouvel axe structurant de transport respecte les aménagements paysagers privilégiant la nature en ville qui ont été récemment réalisés (Avenue Parc Marc Sangnier) et s'articulent de façon optimale avec ceux qui sont envisagés dans le cadre du Nouveau Projet de Rénovation Urbaine (Avenue Adenauer). Au-delà des enjeux paysagers, les enjeux de circulation en section courante à Mons en Barœul ne rendent pas obligatoire la mise en œuvre d'un site propre intégral, de bout en bout. La Ville souhaite que la traversée du territoire par le BHNS privilégie un traitement de la fluidité des carrefours (priorité aux feux et phasage des feux, sites propres en approche), ainsi qu'un traitement des stations (quais accessibles, billetterie). La Ville souhaite donc que les études permettent sur la section monsoise comme sur l'ensemble de la ligne H de proposer un scénario d'insertion qui concilie :
  - le respect des aménagements paysagers,
  - et le développement d'un service de BHNS performant en termes de capacité, de fréquences, de vitesse de circulation et de confort.

2. En termes de méthode, la Ville émet le souhait que la MEL coordonne efficacement les interfaces entre les différentes maîtrises d'œuvre mobilisées dans la restructuration du secteur Adenauer (requalification en régie « transport » du pôle d'échanges, requalification paysagère en régie « aménagement » de l'axe Adenauer, requalification dans le cadre d'une concession d'aménagement pour les secteurs Lamartine et Léonie Vanhoutte, interventions ville sur ses compétences...), auxquelles s'ajoutera donc la maîtrise d'œuvre du BHNS. Une bonne interface s'avère indispensable pour garantir la cohérence de l'ensemble, au service d'une transformation paysagère qualitative de ces espaces et d'une amélioration significative des conditions de mobilité.
3. La Ville souhaite que la MEL accompagne la mise en œuvre du nouvel axe structurant de transport par un déploiement de services et stationnements à l'attention des cyclistes. Il est en effet essentiel de favoriser les interconnexions entre les différents modes de transports et de permettre aux usagers de se rabattre confortablement sur l'offre métro ou BHNS à pied ou en vélo.
4. La Ville souhaite que la mise en œuvre de la ligne de BHNS s'accompagne du maintien des lignes secondaires essentielles pour le territoire, desservant finement tous les quartiers de Mons, et reliant Mons en Baroeul à Fives, Hellemmes, et aux quartiers du nord de Villeneuve d'Ascq (Les Prés, Flers).
5. A une échelle métropolitaine, et sans attendre la mise en œuvre du SDIT, la Ville de Mons en Baroeul formule à nouveau l'absolue nécessité de conclure la démarche de renforcement des capacités de la ligne de métro 2, au service de meilleures conditions de transport de ses usagers.
6. Hors territoire de Mons, la Ville est très intéressée par la requalification urbaine à laquelle pourrait contribuer le Bus à Haut Niveau de Service sur le Boulevard de l'Ouest (Villeneuve d'Ascq). Un tel service de mobilité permettrait de redonner à ce boulevard, aujourd'hui encore largement dominé par l'automobile et constituant une coupure urbaine très forte entre Mons en Baroeul et Villeneuve d'Ascq, une urbanité et une vraie qualité urbaine, support d'usages variés et qualitatifs.
7. Toujours hors territoire, la Ville souhaite que la MEL poursuive les études et expertises (notamment sur le plan économique), quant à une possible prolongation du BHNS vers la ZI du Hellu, au regard de l'intérêt potentiel de desserte de cette zone d'emplois et de services (notamment le centre d'examens de la fonction publique).

Ceci exposé, et vu le dossier de concertation préalable annexé à la présente délibération, il est proposé au conseil municipal :

- d'approuver la contribution de la Ville de Mons en Barœul reprise dans la présente délibération,

- d'autoriser Monsieur le Maire, ou son représentant, à transmettre sa contribution à la Métropole Européenne de Lille, dans le cadre de la concertation préalable engagée sur le projet de mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport.