DELIBERATIONS

(Délibérations du CONSEIL)

CONSEIL du 16/12/2022

Le présent document regroupe l'ensemble des délibérations accompagnées de leur(s) annexe(s), classés par élus rapporteur et par compétences.

SOMMAIRE

Elu rapporteur : CAUDRON Gérard

Aménagement (hors parc d'activité)

22-C-0383 - FACHES-THUMESNIL - ZAC Jappe Geslot - Concession d'Aménagement - Compte rendu annuel d'Activités 2021 6

22-C-0384 - LILLE - Euralille 2 - Concession d'Aménagement - CRAC 2021 30

22-C-0385 - LILLE - Euralille 3000 - Concession d'aménagement - CRAC 2021 39

22-C-0386 - LILLE - ZAC Fives Cail - Concession d'Aménagement - CRAC 2021 50

22-C-0387 - LILLE - ZAC Porte de Valenciennes - Concession d'aménagement - Compte rendu annuel d'activités - CRAC 2021 67

22-C-0388 - LILLE - LOMME (COMMUNE ASSOCIEE A LILLE) - Les Rives de la Haute Deûle - Z.A.C. du 1er secteur opérationnelle - concession d'aménagement - Avenant 1 79

22-C-0389 - LILLE - LOMME (COMMUNE ASSOCIEE A LILLE) - Rives de la haute Deûle - Z.A.C. du premier secteur opérationnel - Concession d'aménagement - CRAC 2021 92

22-C-0390 - ROUBAIX - TOURCOING - WATTRELOS - UNION - Concession d'aménagement - CRAC 2021 .. 130

22-C-0392 - WAVRIN - Opération Coeur de Ville - Signature du protocole d'Accord pour la mise en oeuvre opérationnelle du projet 145

Elu rapporteur : LEPRETRE Sébastien

Transports publics

22-C-0393 - Concession de service public des transports urbains de personnes de la Métropole européenne de Lille - ILEVIA - Avenant n°7 - Autorisation de signature 162

22-C-0394 - ECOBONUS - Avenant n°2 au marché avec SAS WORLDLINE et signature de la convention de mandat avec l'Agence de service et de paiement (ASP) 175

22-C-0395 - Enveloppe Prévisionnelle de Travaux et de Maintenance (EPTM) - Acquisition de véhicules de transport en commun articulés - Accord-cadre à bons de commande - Procédure avec négociation avec mise en concurrence préalable - Décision - Financement 185

22-C-0396 - Convention relative à l'acceptation des titres urbains sur le réseau TER du ressort territorial de la MEL - Prolongation de délai - Avenant n°7 191

22-C-0397 - Etudes opérationnelles en vue d'une desserte du territoire des communes de l'ancienne ligne Lille-Comines au Nord de Wambrechies et d'une desserte des communes de l'ancienne ligne Ascq-Orchies - Principe - Financement 199

22-C-0398 - Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) - Réponses au bilan de la concertation préalable du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne 207

22-C-0399 - Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) - Réponses au bilan de la concertation préalable du projet de tramway du pole métropolitain de Roubaix-Tourcoing 363

Mobilités

22-C-0400 - LILLE - Etude sur le secteur de la Porte des Postes - Conventions de partenariat financier - Autorisation de signature 446

22-C-0401 - Lancement d'un Appel à Manifestation d'Intérêt pour le déploiement d'une offre de service de trottinettes électriques et de vélos à assistance électrique en semi-floating - Décision - Autorisation - Conventions de délégation de compétences des communes - Autorisation de signature 454

Elu rapporteur : LINKENHELD Audrey

Energie

22-C-0402 - LILLE - Réseau de chaleur métropolitain - Contrat de concession pour la production, le transport et la distribution d'énergie calorifique de la ville de Lille - Avenant n° 14 - Révision des conditions techniques et financières - RESONOR (filiale de Dalkia) - Autorisation de signature 464

22-C-0403 - WATTIGNIES - WATTRELOS - Réseau de chaleur métropolitain - Contrats de concession de service public - WATTIGNIES - Quartier du Blanc Riez - Avenant n° 10 - WATTRELOS - Quartier de Beaulieu - Avenant n° 5 - Remplacement d'indices - Autorisation de signature 472

22-C-0404 - Conseil en énergie partagé - Déploiement de la mission auprès de nouvelles communes de moins de 15.000 habitants - Conventions - Autorisation de signature 546

22-C-0405 - Contrat de développement territorial des énergies renouvelables thermiques - ADEME (Agence de la Transition Ecologique) - Conventions de mandat et d'objectifs - Autorisation de signature 556

22-C-0406 - Plan métropolitain de sobriété énergétique - Charte Ecogaz - Autorisation de signature 566

22-C-0407 - Rapport annuel relatif à l'exécution de la Concession de Distribution Publique de Gaz - Année 2021 579

22-C-0408 - Rapports annuels relatifs à l'exécution des concessions de distribution publique d'électricité et de fourniture d'énergie électrique aux tarifs réglementés - Année 2021 593

22-C-0409 - Rapports annuels relatifs à l'exécution des Délégations de Service Public de type concessif pour la production et la distribution d'énergie calorifique sur le territoire métropolitain - Année 2021 623

Fonds de concours Transition énergétique et bas carbone

22-C-0410 - Fonds de concours transition énergétique et bas carbone du patrimoine communal - Prolongement de la bonification 631

Pour rendu exécutoire

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Vice-président délégué

Le 19/12/2022
Alain BERNARD

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
ID : 059-200093201-20221216-lmc100000096704-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 19/12/2022
Retour préfecture le 19/12/2022
Publié le 20/12/2022

22-C-0383

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

FACHES-THUMESNIL -

ZAC JAPPE GESLOT - CONCESSION D'AMENAGEMENT - COMPTE RENDU ANNUEL D'ACTIVITES 2021

I. Rappel du contexte

Par délibération n°18C0017 du 23 février 2018, le Conseil métropolitain a approuvé l'attribution de la concession d'aménagement de la ZAC Jappe-Geslot à la société Vilogia.

La durée de la concession d'aménagement est fixée à 8 ans. Le programme de construction est de 35.380 m² de surface de plancher dont 600 m² en activité et 34.780 m² en logement.

II. Objet de la délibération

Conformément à l'article L.300-5 du Code de l'Urbanisme, Vilogia soumet à l'approbation de la Métropole Européenne de Lille le compte rendu annuel à la collectivité (CRAC) 2021 pour cette opération.

1. Faits marquants en 2021

L'année 2021 a essentiellement été marquée par la poursuite des études, notamment dans un contexte d'évolution du projet souhaitée par la commune, la poursuite des études de développement durable, études urbaines et VRD, étude paysagère, étude de pollution.

Cela a permis :

- la mise à jour de l'AVP qui a abouti à une validation des collectivités en octobre 2022 ;
- la mise à jour de l'étude d'impact en vue de la sollicitation d'un avis actualisé de l'Autorité Environnementale ;
- la formalisation du dossier de réalisation de ZAC en vue de son approbation au 1er semestre 2022, dans l'objectif de débuter la 1ere phase de travaux de comblement de catiches dans la foulée de cette approbation.

Une étude spécifique a été engagée relativement à la mise en œuvre d'une chaufferie biomasse à l'échelle du quartier, et ce afin de répondre au souhait de la Ville.

Une première consultation d'opérateurs immobiliers sur le 1er macro-lot a été engagée.
La sécurisation du site s'est poursuivie ainsi que la gestion des espèces invasives, notamment via le développement d'éco-pâturage.
La concertation s'est poursuivie avec les riverains et les associations de quartier, notamment au travers de l'organisation d'ateliers thématiques.

2. Evolution du bilan de la concession d'aménagement

Le bilan prévisionnel du CRAC 2021 présente un résultat légèrement déficitaire (-7 531 €).

a. Recettes en 2021 :

195 000 € de recettes de la Ville au titre de la rétrocession d'espaces publics (espaces verts) étaient prévues en recettes en 2021, mais du fait d'une absence de stabilisation technique et économique du projet, la facturation est reportée. Par conséquent, aucune recette n'a été perçue en 2021.

b. Recettes prévisionnelles :

Les recettes prévisionnelles sont estimées à 17 728 363 € HT, en hausse de 1 068 752 HT du fait principalement de la revalorisation des recettes de cession de droits à construire pour l'Accession Libre.
Dans l'objectif d'équilibrer le bilan prévisionnel et compte tenu de l'évolution du marché du logement, celles-ci sont estimées à 580€/m² SDP dans le CRAC 2021 versus 520 €/m² SDP dans le CRAC précédent.

c. Dépenses en 2021 :

Les dépenses 2021 d'un montant de 1 006 888,29 € HT, présentent un écart de 6 463,49 €HT par rapport au prévisionnel du CRAC 2020.

d. Dépenses prévisionnelles :

Le montant des dépenses prévisionnelles est évalué à 17 735 894,49 € HT contre 16 637 059,27 € HT dans le CRAC précédent, soit une augmentation de 1 098 835,22 € HT.
Cette hausse est consécutive à :

- La revalorisation du poste « Travaux de viabilisation » de 778 000 € pour s'établir à 3 577 000 HT.
- L'augmentation du poste "Rémunération de l'aménageur sur recettes de cession de Charges Foncières" de 88 000 € pour s'établir à 1.079 000 €.

- Une revalorisation du poste "frais financiers" de + 133 000 €, en lien avec l'augmentation du montant total des dépenses et l'allongement de la durée de la concession.

3. Bilan d'opération consolidé :

Le nouveau bilan de l'opération est de 17 735 894.49 € HT (euros courants), soit +1 098 835.22 € HT par rapport au CRAC 2020.
Les participations de la MEL et de la Ville restent inchangées par rapport au bilan approuvé dans le cadre du CRAC 2020 intégrant l'avenant 2.

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) De prendre acte de la synthèse du CRAC 2021 annexée à la présente délibération, dont les principales évolutions sont présentées dans la délibération ci-dessus.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT RAPPORT
Mmes Florence BARISEAU et Audrey LINKENHELD ainsi que MM. Alexandre GARCIN et Michel PLOUY n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

22-C-0383

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

FACHES-THUMESNIL -

ZAC JAPPE GESLOT - CONCESSION D'AMENAGEMENT - COMPTE RENDU ANNUEL D'ACTIVITES 2021

I. Rappel du contexte

Par délibération n°18C0017 du 23 février 2018, le Conseil métropolitain a approuvé l'attribution de la concession d'aménagement de la ZAC Jappe-Geslot à la société Vilogia.

La durée de la concession d'aménagement est fixée à 8 ans. Le programme de construction est de 35.380 m² de surface de plancher dont 600 m² en activité et 34.780 m² en logement.

II. Objet de la délibération

Conformément à l'article L.300-5 du Code de l'Urbanisme, Vilogia soumet à l'approbation de la Métropole Européenne de Lille le compte rendu annuel à la collectivité (CRAC) 2021 pour cette opération.

1. Faits marquants en 2021

L'année 2021 a essentiellement été marquée par la poursuite des études, notamment dans un contexte d'évolution du projet souhaitée par la commune, la poursuite des études de développement durable, études urbaines et VRD, étude paysagère, étude de pollution.

Cela a permis :

- la mise à jour de l'AVP qui a abouti à une validation des collectivités en octobre 2022 ;
- la mise à jour de l'étude d'impact en vue de la sollicitation d'un avis actualisé de l'Autorité Environnementale ;
- la formalisation du dossier de réalisation de ZAC en vue de son approbation au 1er semestre 2022, dans l'objectif de débuter la 1ere phase de travaux de comblement de catiches dans la foulée de cette approbation.

Une étude spécifique a été engagée relativement à la mise en œuvre d'une chaufferie biomasse à l'échelle du quartier, et ce afin de répondre au souhait de la Ville.

Une première consultation d'opérateurs immobiliers sur le 1er macro-lot a été engagée.
La sécurisation du site s'est poursuivie ainsi que la gestion des espèces invasives, notamment via le développement d'éco-pâturage.
La concertation s'est poursuivie avec les riverains et les associations de quartier, notamment au travers de l'organisation d'ateliers thématiques.

2. Evolution du bilan de la concession d'aménagement

Le bilan prévisionnel du CRAC 2021 présente un résultat légèrement déficitaire (-7 531 €).

a. Recettes en 2021 :

195 000 € de recettes de la Ville au titre de la rétrocession d'espaces publics (espaces verts) étaient prévues en recettes en 2021, mais du fait d'une absence de stabilisation technique et économique du projet, la facturation est reportée. Par conséquent, aucune recette n'a été perçue en 2021.

b. Recettes prévisionnelles :

Les recettes prévisionnelles sont estimées à 17 728 363 € HT, en hausse de 1 068 752 HT du fait principalement de la revalorisation des recettes de cession de droits à construire pour l'Accession Libre.
Dans l'objectif d'équilibrer le bilan prévisionnel et compte tenu de l'évolution du marché du logement, celles-ci sont estimées à 580€/m² SDP dans le CRAC 2021 versus 520 €/m² SDP dans le CRAC précédent.

c. Dépenses en 2021 :

Les dépenses 2021 d'un montant de 1 006 888,29 € HT, présentent un écart de 6 463,49 €HT par rapport au prévisionnel du CRAC 2020.

d. Dépenses prévisionnelles :

Le montant des dépenses prévisionnelles est évalué à 17 735 894,49 € HT contre 16 637 059,27 € HT dans le CRAC précédent, soit une augmentation de 1 098 835,22 € HT.
Cette hausse est consécutive à :

- La revalorisation du poste « Travaux de viabilisation » de 778 000 € pour s'établir à 3 577 000 HT.
- L'augmentation du poste "Rémunération de l'aménageur sur recettes de cession de Charges Foncières" de 88 000 € pour s'établir à 1.079 000 €.

- Une revalorisation du poste "frais financiers" de + 133 000 €, en lien avec l'augmentation du montant total des dépenses et l'allongement de la durée de la concession.

3. Bilan d'opération consolidé :

Le nouveau bilan de l'opération est de 17 735 894.49 € HT (euros courants), soit +1 098 835.22 € HT par rapport au CRAC 2020.
Les participations de la MEL et de la Ville restent inchangées par rapport au bilan approuvé dans le cadre du CRAC 2020 intégrant l'avenant 2.

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) De prendre acte de la synthèse du CRAC 2021 annexée à la présente délibération, dont les principales évolutions sont présentées dans la délibération ci-dessus.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT RAPPORT
Mmes Florence BARISEAU et Audrey LINKENHELD ainsi que MM. Alexandre GARCIN et Michel PLOUY n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

ZAC JAPPE GESLOT

CONCESSION D'AMENAGEMENT

SYNTHESE CRAC 2021

OCTOBRE 2022

Dépenses

■ Acquisitions foncières

Concernant les acquisitions relatives au foncier MEL, il n'existe aucun écart à analyser puisqu'aucune dépense n'était initialement prévue pour 2021 et aucune dépense n'a été réellement réalisée.

Concernant les acquisitions relatives au foncier VILLE, il n'existe aucun écart à analyser puisqu'aucune dépense n'était initialement prévue pour 2021 et aucune dépense n'a été réellement réalisée.

Concernant les acquisitions relatives au foncier privé, il n'existe aucun écart à analyser puisqu'aucune dépense n'était initialement prévue pour 2021 et aucune dépense n'a été réellement réalisée.

	FACTURATION 2021 Prév Bilan CRAC 2020	FACTURATION 2021 Réelle Bilan CRAC 2021	DIFFERENCE "Réelle - Prev"
Acquisitions			
Acquisition foncier MEL	0,00	0,00	0,00
Acquisition foncier Ville	861 786,67	861 786,67	0,00
Acquisition foncier privé	0,00	0,00	0,00

■ Libération foncière

Le CRAC 2020 envisageait une dépense de 5k€ sur 2021 pour 21k€ réellement facturés. Cette augmentation est due au développement important de certaines végétations (taillis, ronces, robinier,..) qui a nécessité des interventions de défrichage par gyrobroyage.

	FACTURATION 2021 Prév Bilan CRAC 2020	FACTURATION 2021 Réelle Bilan CRAC 2021	DIFFERENCE "Réelle - Prev"
Libération foncière			
Frais de libération foncière (travaux de sécurisation du site, avocat, huissier,...)	5 000,00	21 268,50	16 268,50

■ Etudes générales

49k€ ont réellement été facturés en 2021 contre une prévision de 36k€ dans le CRAC 2020. Cette augmentation de la dépense, et plus particulièrement du poste « Etudes pré-opérationnelles », est due aux prestations réalisées par VERDI CONSEIL suite à la décision de la MEL de procéder à une actualisation complète de l'Etude d'Impact en vue d'une mise à disposition du public via une Participation Par Voie Electronique (= PPVE), actualisation qui n'était jusqu'en 2020 pas prévue.

	FACTURATION 2021 Prév Bilan CRAC 2020	FACTURATION 2021 Réelle Bilan CRAC 2021	DIFFERENCE "Réelle - Prev"
Prestations intellectuelles (AMO, MOE, Experts, Conseil, Huissier,...)	15 000,00	20 726,67	5 726,67
Etudes de sol	0,00	0,00	0,00
Etudes de pollution	0,00	0,00	0,00
Géomètre	15 000,00	0,00	-15 000,00
Etudes pré-opérationnelles (étude d'impact, loi sur l'eau, zone humide, EEE, mobilité,...)	6 000,00	28 175,00	22 175,00
Autres études (investigations complémentaires carrières souterraines,...)	0,00	0,00	0,00
TOTAL GENERAL	36 000,00	48 901,67	12 901,67

■ Travaux de démolition

4k€ ont réellement été facturés en 2021 contre une prévision de 0k€ dans le CRAC 2020. Cela s'explique par une facturation très tardive en février 2021 des travaux de déraccordements commandés à INEO en janvier 2020.

	FACTURATION 2021 Prév Bilan CRAC 2020	FACTURATION 2021 Réelle Bilan CRAC 2021	DIFFERENCE "Réelle - Prev"
Travaux de démolition (déraccordements, diagnostics amiante, démolition, défrichage,...)	0,00	3 893,59	3 893,59

■ Travaux de dépollution

Le CRAC 2020 envisageait une dépense de 5k€ sur 2021 correspondant aux travaux d'élimination des espèces invasives via la mise en place d'un éco-pâturage.

6k€ ont réellement été consommés, ce qui est cohérent.

	FACTURATION 2021 Prév Bilan CRAC 2020	FACTURATION 2021 Réelle Bilan CRAC 2021	DIFFERENCE "Réelle - Prev"
Travaux de dépollution (substitution terres saines, espèces invasives,...)	5 000,00	6 390,00	1 390,00

■ Travaux de comblement des carrières souterraines

Il n'existe aucun écart à analyser puisqu'aucune dépense n'était initialement prévue pour 2021 et aucune dépense n'a été réellement réalisée.

	FACTURATION 2021 Prév Bilan CRAC 2020	FACTURATION 2021 Réelle Bilan CRAC 2021	DIFFERENCE "Réelle - Prev"
Travaux de comblement des carrières souterraines	0,00	0,00	0,00

■ Honoraires sur travaux de démolition / dépollution / comblement des carrières souterraines

15k€ ont réellement été facturés en 2021 contre une prévision de 0k€ dans le CRAC 2020. Cette dépense correspond principalement aux prestations réalisées par SEMOFI (= pré-consultation travaux auprès de 5 entreprises pour les ML2/3/4 Sud) fin 2020 et facturées en 2021.

	FACTURATION 2021 Prév Bilan CRAC 2020	FACTURATION 2021 Réelle Bilan CRAC 2021	DIFFERENCE "Réelle - Prev"
Honoraires sur travaux de démolition/dépollution/comblement des carrières souterraines	0,00	14 616,50	14 616,50

■ Travaux de viabilisation

Il n'existe aucun écart à analyser puisqu'aucune dépense n'était initialement prévue pour 2021 et aucune dépense n'a été réellement réalisée.

	FACTURATION 2021 Prév Bilan CRAC 2020	FACTURATION 2021 Réelle Bilan CRAC 2021	DIFFERENCE "Réelle - Prev"
Viabilisation			
Lot 1 : Terrassements, Assainissements, Chaussées	0,00	0,00	0,00
Lot 2 : Réseaux divers	0,00	0,00	0,00
Lot 3 : Espaces paysagers	0,00	0,00	0,00
Concessionnaires	0,00	0,00	0,00

■ Honoraires sur travaux de viabilisation

0k€ ont réellement été facturés en 2021 contre une prévision de 10k€ dans le CRAC 2020. Cela s'explique par le fait que la phase PRO n'a finalement pas pu débuter fin 2021 puisque l'approbation du dossier de Réalisation de ZAC a été reportée mi-2022 (toute la phase préalable de PPVE devant se tenir avant l'établissement du PRO).
Par ailleurs, les études AVP réalisées en 2021 constituent une mise à jour de celles déjà réalisées en 2020 qui avaient déjà été facturées en 2020.

	FACTURATION 2021 Prév Bilan CRAC 2020	FACTURATION 2021 Réelle Bilan CRAC 2021	DIFFERENCE "Réelle - Prev"
Honoraires sur travaux de viabilisation	10 000,00	0,00	-10 000,00

■ Urbaniste en Chef

0k€ ont réellement été facturés en 2021 contre une prévision de 30k€ dans le CRAC 2020.
Cet écart s'explique par le report de l'approbation du dossier de Réalisation de ZAC à mi-2022 et donc au report des prestations de l'Urbaniste en Chef dans le cadre des consultations promoteurs/architectes sur les îlots.

	FACTURATION 2021 Prév Bilan CRAC 2020	FACTURATION 2021 Réelle Bilan CRAC 2021	DIFFERENCE "Réelle - Prev"
Honoraires additionnels			
Urbaniste en chef	30 000,00	0,00	-30 000,00

■ Rémunération de l'aménageur sur recettes de cession de Charges Foncières

Il n'existe aucun écart à analyser puisqu'aucune rémunération n'était initialement prévue pour 2021 et aucune rémunération n'a été réellement versée à l'Aménageur.

	FACTURATION 2021 Prév Bilan CRAC 2020	FACTURATION 2021 Réelle Bilan CRAC 2021	DIFFERENCE "Réelle - Prev"
Rémunération aménageur			
Rémunération sur recettes de cession de charges foncières	0,00	0,00	0,00

■ Frais divers, communication et frais d'animation de site

1400€ ont réellement été facturés en 2021 contre une prévision de 0k€ dans le CRAC 2020. Cela correspond à une prestation au titre du poste « Communication » visant à remettre un dossier de présentation attrayant de l'opération dans le cadre de la candidature au Fonds Friches DGALN.

	FACTURATION 2021 Prév Bilan CRAC 2020	FACTURATION 2021 Réelle Bilan CRAC 2021	DIFFERENCE "Réelle - Prev"
Frais divers			
Frais divers (maison du projet,...)	0,00	0,00	0,00
Communication	0,00	1 385,92	1 385,92
Frais d'animation de site	0,00	0,00	0,00

■ Frais financiers

Les frais financiers payés en 2021, à hauteur de 49k€, sont cohérents avec les prévisions de 48k€ faites dans le CRAC 2020.

	FACTURATION 2021 Prév Bilan CRAC 2020	FACTURATION 2021 Réelle Bilan CRAC 2021	DIFFERENCE "Réelle - Prev"
Frais financiers			
Frais financiers	47 638,13	48 645,44	1 007,31

Recettes

■ Cession de droits à construire

Il n'existe aucun écart à analyser puisqu'aucune recette de cession n'était initialement prévue pour 2021 et aucune recette de cession n'a été réellement perçue.

	FACTURATION 2021 Prév Bilan CRAC 2020	FACTURATION 2021 Réelle Bilan CRAC 2021	DIFFERENCE "Réelle - Prev"
Programmes résidentiels			
Logements en accession libre	0,00	0,00	0,00
Logement en accession encadrée / PSLA	0,00	0,00	0,00
Logement locatif social	0,00	0,00	0,00
Résidence service senior - accession libre	0,00	0,00	0,00
TOTAL	0,00	0,00	0,00
Activités économiques			
Commerces, services et restauration de proximité	0,00	0,00	0,00
TOTAL	0,00	0,00	0,00
TOTAL GENERAL	0,00	0,00	0,00

■ Rétrocessions d'espaces publics aménagés

Le CRAC 2020 prévoyait des recettes de rétrocessions d'espaces publics aménagés au cours de l'exercice 2021, pour un montant de 195k€ répartis ainsi :

- 0k€ pour les voiries circulables
- 195k€ pour les espaces verts accessibles

Conformément à l'échéancier des participations (cf chapitre 9.2 « Tableau de synthèse des participations »), 195k€ auraient dû être facturés à la VILLE par l'Aménageur au titre des espaces verts accessibles.
Or, cette facturation n'ayant pas été mise en œuvre par l'Aménageur du fait d'une absence de stabilisation technique et économique du projet d'aménagement à fin 2021, elle s'en trouve reportée d'un an et interviendra en 2022 de façon cumulative avec la facturation prévue pour 2022.

	FACTURATION 2021 Prév Bilan CRAC 2020	FACTURATION 2021 Réelle Bilan CRAC 2021	DIFFERENCE "Réelle - Prev"
Programmes résidentiels			
Logements en accession libre	0,00	0,00	0,00
Logement en accession encadrée / PSLA	0,00	0,00	0,00
Logement locatif social	0,00	0,00	0,00
Résidence service senior - accession libre	0,00	0,00	0,00
TOTAL	0,00	0,00	0,00
Activités économiques			
Commerces, services et restauration de proximité	0,00	0,00	0,00
TOTAL	0,00	0,00	0,00
Rétrocessions d'espaces publics aménagés			
Voirie circulable	0,00	0,00	0,00
Voirie piétonne	0,00	0,00	0,00
Espaces verts accessibles	195 000,00	0,00	-195 000,00
Autres espaces extérieurs	0,00	0,00	0,00
TOTAL	195 000,00	0,00	-195 000,00

■ Apports en nature

Conformément aux prévisions et aux pièces contractuelles signées entre la MEL/VILLE/VILOGIA, les apports en nature ont été intégrés, pour les montants prévus, dans les 2 actes notariés signés respectivement avec la MEL et la VILLE en 2019 : aucun écart n'est donc à analyser pour l'exercice 2021.

	FACTURATION 2021 Prév Bilan CRAC 2020	FACTURATION 2021 Réelle Bilan CRAC 2021	DIFFERENCE "Réelle - Prev"
Programmes résidentiels			
Logements en accession libre	0,00	0,00	0,00
Logement en accession encadrée / PSLA	0,00	0,00	0,00
Logement locatif social	0,00	0,00	0,00
Résidence service senior - accession libre	0,00	0,00	0,00
TOTAL	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Activités économiques			
Commerces, services et restauration de proximité	0,00	0,00	0,00
TOTAL	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Dont emprises foncières MEL	0,00	0,00	0,00
Dont emprises foncières Ville	0,00	0,00	0,00
Dont emprises foncières privées	0,00	0,00	0,00

Produits du bilan financier en Euros Courants

En Euros Courants

	BILAN DE L'OPERATION					FACTURATION 2021			ECHEANCIER 2018 A 2026											
	BILAN CRAC 2020 arrêté au 31/12/2020	BILAN CRAC 2021 arrêté au 31/12/2021	DIFFERENCE "CRAC 2021 - CRAC 2020"			FACTURATION 2021 Prév Bilan CRAC 2020	FACTURATION 2021 Réelle Bilan CRAC 2021	DIFFERENCE "Réelle - Prev"	FACTURATION 2018 Réelle	FACTURATION 2019 Réelle	FACTURATION 2020 Réelle	FACTURATION 2021 Réelle	FACTURATION 2022 Prev	FACTURATION 2023 Prev	FACTURATION 2024 Prev	FACTURATION 2025 Prev	FACTURATION 2026 Prev	FACTURATION 2027 Prev	FACTURATION 2028 Prev	FACTURATION JUSQU'AU 29 MARS 2029 Prev
PRODUITS DU BILAN D'AMENAGEMENT																				
Recettes de cession de droits à construire	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Charges Foncières	Surfaces Plancher	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits
Programmes résidentiels																				
Logements en accession libre	6 327 360,00	7 068 272,00	740 912,00	580€/m²SP	12 168m²SP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		3 117 637,72	2 996 231,67	954 402,60				
Logement en accession encadrée / PSLA	546 400,00	546 400,00	0,00	160€/m²SP	3 415m²SP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			307 040,00	239 360,00				
Logement locatif social	2 130 000,00	2 130 000,00	0,00	150€/m²SP	14 200m²SP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		691 350,00	117 150,00	1 321 500,00				
Résidence service senior - accession libre	2 841 280,00	3 169 120,00	327 840,00	580€/m²SP	5 464m²SP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				3 169 120,00				
TOTAL	11 845 040,00	12 913 792,00	1 068 752,00	366€/m²SP	35 247m²SP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3 808 987,72	3 420 421,67	5 684 382,60	0,00	0,00	0,00	0,00
Activités économiques																				
Commerces, services et restauration de proximité	180 000,00	180 000,00	0,00	300€/m²SP	600m²SP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		120 000,00		60 000,00				
TOTAL	180 000,00	180 000,00	0,00	300€/m²SP	600m²SP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	120 000,00	0,00	60 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL GENERAL	12 025 040,00	13 093 792,00	1 068 752,00	365€/m²SP	35 847m²SP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3 928 987,72	3 420 421,67	5 744 382,60	0,00	0,00	0,00	0,00
Recettes de participations publiques	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits			Produits d'aménagement en € HT	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits
Rétrocession de constructions publiques																				
Maison de projet	0,00	0,00	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00								
Espace partagé et/ou polyvalent	0,00	0,00	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00								
Autre équipement collectif	0,00	0,00	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00								
TOTAL	0,00	0,00	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Rétrocessions d'espaces publics aménagés																				
Voirie circulable	2 303 311,00	2 303 311,00	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	495 000,00	0,00	495 000,00	495 000,00	486 511,00	331 800,00				
Voirie piétonne	0,00	0,00	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00								
Espaces verts accessibles	780 182,00	780 182,00	0,00			195 000,00	0,00	-195 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	390 000,00	195 000,00	195 182,00	0,00				
Autres espaces extérieurs	0,00	0,00	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00								
TOTAL	3 083 493,00	3 083 493,00	0,00			195 000,00	0,00	-195 000,00	0,00	0,00	495 000,00	0,00	885 000,00	690 000,00	681 693,00	331 800,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL GENERAL	3 083 493,00	3 083 493,00	0,00			195 000,00	0,00	-195 000,00	0,00	0,00	495 000,00	0,00	885 000,00	690 000,00	681 693,00	331 800,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Recettes d'apports en nature	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits			Produits d'aménagement en € HT	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits
Dont emprises foncières MEL	143 074,00	143 074,00	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	143 074,00	0,00	0,00								
Dont emprises foncières Ville	206 926,00	206 926,00	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	206 926,00	0,00	0,00								
Dont emprises foncières privées	0,00	0,00	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00								
TOTAL GENERAL	350 000,00	350 000,00	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	350 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Recettes de subventions et autres participations	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits			Produits d'aménagement en € HT	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits	Produits d'aménagement en € HT Hors droits
Subvention Fonds Friches	1 201 078,00	1 201 078,00	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	360 323,40	600 539,00	240 215,60				
Autres participations	0,00		0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00								
TOTAL GENERAL	1 201 078,00	1 201 078,00	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	360 323,40	600 539,00	240 215,60	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL PRODUITS D'AMENAGEMENT	16 659 611,00	17 728 363,00	1 068 752,00			195 000,00	0,00	-195 000,00	0,00	350 000,00	495 000,00	0,00	1 245 323,40	5 219 526,72	4 342 330,27	6 076 182,60	0,00	0,00	0,00	0,00

Charges du bilan financier et trésorerie en Euros Courants

En Euros Courants

	BILAN DE L'OPERATION			FACTURATION 2021			ECHEANCIER 2018 A 2026											
	BILAN CRAC 2020 arrêté au 31/12/2020	BILAN CRAC 2021 arrêté au 31/12/2021	DIFFERENCE "CRAC 2021 - CRAC 2020"	FACTURATION 2021 Prév Bilan CRAC 2020	FACTURATION 2021 Réelle Bilan CRAC 2021	DIFFERENCE "Réelle - Prev"	FACTURATION 2018 Réelle	FACTURATION 2019 Réelle	FACTURATION 2020 Réelle	FACTURATION 2021 Réelle	FACTURATION 2022 Prev	FACTURATION 2023 Prev	FACTURATION 2024 Prev	FACTURATION 2025 Prev	FACTURATION 2026 Prev	FACTURATION 2027 Prev	FACTURATION 2028 Prev	FACTURATION JUSQU'AU 29 MARS 2029 Prev
CHARGES DU BILAN D'AMENAGEMENT																		
Etudes générales	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT
Prestations intellectuelles (AMO, MOE, Experts, Conseil, Huissier,...)	200 000,00	200 000,00	0,00	15 000,00	20 726,67	5 726,67	99 647,07	14 837,51	43 206,26	20 726,67	10 000,00	5 000,00	5 000,00	1 582,49				
Etudes de sol	70 000,00	70 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		70 000,00						
Etudes de pollution	3 600,00	3 600,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3 600,00	0,00	0,00								
Géomètre	68 000,00	68 000,00	0,00	15 000,00	0,00	-15 000,00	720,00	25 123,00	4 290,00	0,00	10 000,00	10 000,00	10 000,00	7 867,00				
Etudes pré-opérationnelles (étude d'impact, loi sur l'eau, zone humide, EEE, mobilité,...)	50 000,00	80 000,00	30 000,00	6 000,00	28 175,00	22 175,00	10 442,50	20 977,50	3 300,00	28 175,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	2 105,00				
Autres études (investigations complémentaires carrières souterraines,...)	150 000,00	150 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	60 126,65	13 400,00	36 322,12	0,00			40 151,23					
TOTAL GENERAL	541 600,00	571 600,00	30 000,00	36 000,00	48 901,67	12 901,67	170 936,22	77 938,01	87 118,38	48 901,67	25 000,00	90 000,00	60 151,23	11 554,49	0,00	0,00	0,00	0,00
Acquisitions foncières	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT
Acquisitions																		
Acquisition foncier MEL	1 883 840,00	1 883 840,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 471 050,00	0,00	0,00	52 500,00	360 290,00						
Acquisition foncier Ville	2 762 861,00	2 762 861,00	0,00	861 786,67	861 786,67	0,00	0,00	916 786,67	861 786,67	861 786,67			122 501,00					
Acquisition foncier privé	203 775,00	203 775,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	198 000,00	0,00	0,00		5 775,00						
Droits sur acquisitions	125 537,63	125 537,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	75 857,32	-962,36	0,00	5 000,00	35 000,00	10 642,67					
Honoraires divers sur acquisitions	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00								
TOTAL	4 976 013,63	4 976 013,63	0,00	86 178 667	861 786,67	861 786,67	0,00	2 661 693,99	860 824,31	861 786,67	57 500,00	401 065,00	133 143,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Apports en nature				2 585 360														
Apports en nature sur foncier MEL	143 074,00	143 074,00	0,00	55 000	0,00	0,00	0,00	143 074,00	0,00	0,00								
Apports en nature sur foncier Ville	206 926,00	206 926,00	0,00	122 500	0,00	0,00	0,00	206 926,00	0,00	0,00								
Apports en nature sur foncier Privé	0,00	0,00	0,00	83 565	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00								
Droits sur apports en nature	8 750,00	8 750,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			8 750,00					
Honoraires divers sur apports en nature	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00								
TOTAL	358 750,00	358 750,00	0,00		0,00	0,00	0,00	350 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8 750,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL GENERAL	5 334 763,63	5 334 763,63	0,00	861 786,67	861 786,67	0,00	0,00	3 011 693,99	860 824,31	861 786,67	57 500,00	401 065,00	141 893,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Travaux	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT
Libération foncière																		
Frais de libération foncière (travaux de sécurisation du site, avocat, huissier,...)	70 000,00	100 000,00	30 000,00	5 000,00	21 268,50	16 268,50	0,00	51 532,42	2 999,60	21 268,50	8 000,00	8 000,00	8 199,48					
TOTAL	70 000,00	100 000,00	30 000,00	5 000,00	21 268,50	16 268,50	0,00	51 532,42	2 999,60	21 268,50	8 000,00	8 000,00	8 199,48	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Démolition/Dépollution/Comblement des carrières souterraines																		
Travaux de démolition (déraccordements, diagnostics amiante, démolition, défrichage,...)	510 000,00	510 000,00	0,00	0,00	3 893,59	3 893,59	0,00	367 473,42	43 474,78	3 893,59				95 158,21				
Travaux de dépollution (substitution terres saines, espèces invasives,...)	150 000,00	150 000,00	0,00	5 000,00	6 390,00	1 390,00	0,00	0,00	136 586,24	6 390,00	7 023,76							
Travaux de comblement des carrières souterraines	4 502 800,00	4 502 800,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	761,39	0,00	0,00	794 160,00	3 707 878,61						
Honoraires sur travaux de démolition/dépollution/comblement des carrières souterraines	207 600,00	207 600,00	0,00	0,00	14 616,50	14 616,50	0,00	20 900,00	23 387,50	14 616,50	27 240,25	126 067,87		-4 612,12				
Aléas et divers sur travaux de démolition/dépollution/comblement des carrières souterraines	113 300,00	113 300,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				113 300,00				
TOTAL	5 483 700,00	5 483 700,00	0,00	5 000,00	24 900,09	19 900,09	0,00	389 134,81	203 448,52	24 900,09	828 424,01	3 833 946,48	0,00	203 846,09	0,00	0,00	0,00	0,00
Viabilisation																		
Lot 1 : Terrassements, Assainissements, Chaussées	1 391 924,50	1 896 578,00	504 653,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		355 608,38	711 216,75	474 144,50	118 536,13	237 072,25		
Lot 2 : Réseaux divers	522 272,50	732 023,91	209 751,41	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		137 254,48	274 508,97	183 005,98	45 751,49	91 502,99		
Lot 3 : Espaces paysagers	690 987,00	755 130,60	64 143,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		141 586,99	283 173,98	188 782,65	47 195,66	94 391,33		
Concessionnaires	193 500,00	193 500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		36 281,25	72 562,50	48 375,00	12 093,75	24 187,50		
Honoraires sur travaux de viabilisation	307 308,00	307 308,00	0,00	10 000,00	0,00	-10 000,00	31 418,00	9 225,00	37 439,75	0,00	20 000,00	40 243,87	80 487,73	53 658,49	13 414,62	21 420,54		
Aléas et divers sur travaux de viabilisation	139 934,00	178 861,63	38 927,63		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00						178 861,63		
TOTAL	3 245 926,00	4 063 402,14	817 476,14	10 000,00	0,00	-10 000,00	31 418,00	9 225,00	37 439,75	0,00	20 000,00	710 974,96	1 421 949,92	947 966,62	236 991,65	647 436,23	0,00	0,00
Chaufferie Biomasse																		
Participation aux travaux	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00								
Honoraires sur travaux de chaufferie biomasse	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00								
Aléas et divers sur travaux de chaufferie biomasse	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00								
TOTAL	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Honoraires additionnels																		
Urbaniste en chef	340 000,00	340 000,00	0,00	30 000,00	0,00	-30 000,00	139 501,20	14 500,00	23 900,00	0,00	30 000,00	30 000,00	30 000,00	30 000,00	42 098,80			
TOTAL	340 000,00	340 000,00	0,00	30 000,00	0,00	-30 000,00	139 501,20	14 500,00	23 900,00	0,00	30 000,00	30 000,00	30 000,00	30 000,00	42 098,80	0,00	0,00	0,00
TOTAL GENERAL	9 139 626,00	9 987 102,14	847 476,14	50 000,00	46 168,59	-3 831,41	170 919,20	464 392,23	267 787,87	46 168,59	886 424,01	4 582 921,44	1 460 149,40	1 181 812,70	279 090,45	647 436,23	0,00	0,00
Rémunération aménageur et frais divers	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT	Charges d'aménagement en € HT
Rémunération aménageur																		
Rémunération sur recettes de cession de charges foncières	990 863,30	1 078 928,46	88 065,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	323 748,59	281 842,75	473 337,13	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL	990 863,30	1 078 928,46	88 065,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	323 748,59	281 842,75	473 337,13	0,00	0,00	0,00	0,00
Frais divers																		
Frais divers (maison du projet,...)	60 000,00	60 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15 000,00	15 000,00	15 000,00	15 000,00				
Communication	100 000,00	100 000,00	0,00	0,00	1 385,92	1 385,92	0,00	11 950,00	9 554,48	1 385,92	20 000,00	20 000,00	20 000,00	17 109,60				
Impôts et taxes	80 000,00	80 000,00	0,00	5 000,00	0,00	-5 000,00	0,00	0,00	4 295,00	0,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	5 000,00	55 705,00			
Assurances	8 000,00	8 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					8 000,00			
Frais d'animation de site	80 000,00	80 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 447,50	5 185,50	0,00	20 000,00	20 000,00	20 000,00	12 367,00				
TOTAL	328 000,00	328 000,00	0,00	5 000,00	1 385,92	-3 614,08	0,00	14 397,50	19 034,98	1 385,92	60 000,00	60 000,00	60 000,00	49 476,60	63 705,00	0,00	0,00	0,00
Frais financiers																		
Frais financiers	272 206,35	405 500,27	133 293,92	47 638,13	48 645,44	1 007,31	1 717,87	19 625,97	39 713,61	48 645,44	72 862,75	121 297,37	100 215,09	26 465,15	-18 188,39	-7 021,76	167,17	
GFA	30 000,00	30 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					30 000,00			
TOTAL	302 206,35	435 500,27	133 293,92	47 638,13	48 645,44	1 007,31	1 717,87	19 625,97	39 713,61	48 645,44	72 862,75	121 297,37	100 215,09	26 465,15	11 811,61	-7 021,76	167,17	0,00
TOTAL GENERAL	1 621 069,64	1 842 428,73	221 359,09	52 638,13	50 031,36	-2 606,77	1 717,87	34 023,47	58 748,59	50 031,36	132 862,75	505 045,96	442 057,84	549 278,87	75 516,61	-7 021,76	167,17	0,00
TOTAL CHARGES D'AMENAGEMENT	16 637 059,27	17 735 894,49	1 098 835,22	1 000 424,80	1 006 888,29	6 463,49	343 573,29	3 588 047,70	1 274 479,14	1 006 888,29	1 101 786,76	5 579 032,41	2 104 252,14	1 742 646,07	354 607,07	640 414,47	167,17	0,00
RESULTAT DU BILAN D'AMENAGEMENT	22 552 €	-7 531 €	-30 083 €	-805 425 €	-1 006 888 €	-201 463 €	-343 573 €	-3 238 048 €	-779 479 €	-1 006 888 €	143 537 €	-359 506 €	2 238 078 €	4 333 537 €	-354 607 €	-640 414 €	-167 €	0 €
TRESORERIE CUMULEE							-343 573 €	-3 581 621 €	-4 361 100 €	-5 367 988 €	-5 224 452 €	-5 583 957 €	-3 345 879 €	987 657 €	633 050 €	-7 364 €	-7 531 €	-7 531 €

8,24% des CF cédées

586415 Delta réel PRO
119862 Aléas
111200 Rbt ML1
817477

7. ANALYSE DES RISQUES

7.1 Comblement des carrières souterraines

Conclusion :

L'hypothèse prise dans le CRAC 2021 est de valoriser le poste « Travaux de comblement des carrières souterraines » à 4.503k€. Considérant le montant de 2,9M€ donné par le Concédant lors de la mise en concurrence, le surcoût s'élève à 1.603k€.

Toutefois, la prise en compte d'une subvention de 1.201k€ ramène le surcoût que doit supporter le bilan de la Concession pour le seul poste de comblement des carrières à 402k€.

7.2 Participations à l'aménagement des espaces publics

Conclusion :

Du fait des coûts actualisés de réalisation des espaces publics, intégrant principalement les surcoûts de 1.603k€ liés au comblement des carrières souterraines et de 817k€ liés aux travaux d'aménagement urbain, VILOGIA souhaite porter à la connaissance du concédant les valorisations réelles des espaces publics à rétrocéder :

- Valorisation réelle des espaces publics à rétrocéder à la MEL : **2.780k€** pour une participation contractualisée, à l'issue de l'avenant n°2, à hauteur de 2.303k€, soit une sous-valorisation des participations de 477k€. Ces 477k€ constituent un potentiel d'augmentation des participations sur la ZAC.
- Valorisation réelle des espaces publics à rétrocéder à la VILLE : **1.193k€** pour une participation contractualisée à hauteur de 780k€, soit une sous-valorisation des participations de 413k€. Ces 413k€ constituent un potentiel d'augmentation des participations sur la ZAC.

Ci-dessous le tableau de synthèse des participations :

- à terminaison initiale (= au stade de la mise en concurrence)
- à terminaison CRAC 2021 réelles, à savoir calculées sur base de la réalité économique du bilan CRAC 2021
- à terminaison CRAC 2021 plafonnées, à savoir plafonnées aux montants des participations prévu au Traité de Concession avenanté

	Montants HT des participations - Base fiches d'ouvrages										
	A terminaison initiale	A terminaison CRAC 2021 réelles	A terminaison CRAC 2021 plafonnées	2018 (réel)	2019 (réel)	2020 (réel)	2021 (réel)	2022 (prévisionnel)	2023 (prévisionnel)	2024 (prévisionnel)	2025 (prévisionnel)
MEL	1 971 511 €	2 780 183 €	2 303 311 €	35 469 €	334 625 €	142 957 €	93 094 €	199 278 €	1 040 115 €	228 887 €	228 887 €
VILLE	780 182 €	1 192 732 €	780 182 €	37 571 €	354 279 €	117 528 €	97 046 €	10 970 €	139 998 €	11 395 €	11 395 €
TOTAL € HT	2 751 693 €	3 972 915 €	3 083 493 €	73 040 €	688 904 €	260 485 €	190 140 €	210 248 €	1 180 113 €	240 282 €	240 282 €
				Cf fiches d'ouvrages							

7.3 Acquisitions des 4 « Biens sans Maître »

Dans le présent CRAC 2021, l'hypothèse prise est l'acquisition des 4 « Biens sans Maître » par VILOGIA à la VILLE à l'Euro symbolique.

Toutefois, si VILOGIA a sollicité la VILLE en ce sens, VILOGIA reste dans l'attente de la confirmation formelle de la VILLE.

7.4 *Approbation du Dossier de Réalisation*

Conclusion :

Les conséquences financières relatives au décalage de l'approbation du Dossier de Réalisation ne peuvent, à ce stade, pas être chiffrées mais portent sur les postes suivants :

- Décalage de la commercialisation des programmes et donc de l'encaissement des recettes, pas de création de chiffre d'affaires jusqu'à présent
- Augmentation du coût de portage financier de l'opération (augmentation des taux et de la durée)
- Rémunération insuffisante de l'Aménageur qui travaille sur une durée plus longue pour un montant qui reste fixé à 8,24% des cessions de droits à construire
- Augmentation des dépenses de travaux (carrières souterraines, VRD, constructions immobilières) au regard de l'inflation généralisée et post-COVID des coûts de la construction, due notamment à l'inflation des prix des matières premières
- Augmentation des coûts d'études du fait d'une mobilisation plus longue des prestataires (urbaniste, paysagiste, BET,…)
- Augmentation des coûts de sécurisation et d'animation du site

7.5 *Avant-Projet des Espaces Publics*

Conclusion :

Le CRAC 2021 tient compte des études urbaines suivantes et non-connues au stade de la mise en concurrence :

- Production de l'AVP en 3 temps :
  - AVP partiel (« hors zone bassin ») présenté au COPIL du 5 décembre 2018
  - AVP complet (« avec zone bassin ») présenté au COPIL du 18 octobre 2019
  - AVP modificatif (« avec piste cyclable ») adressé à la MEL le 2 août 2021

- Production du PRO en 2 temps :
  - PRO partiel (« sans piste cyclable et sans RCU ») remis à VILOGIA le 31 mars 2020
  - PRO complet (« avec piste cyclable et avec RCU ») adressé à la MEL le 16 juin 2022

En termes de travaux, l'hypothèse prise dans le CRAC 2021 est de revaloriser le poste « Travaux de viabilisation » de 778k€ pour s'établir à 3.577k€, de façon à tenir compte des évolutions de projet et de la forte inflation des coûts travaux en 2022 (>15%). A noter que cette estimation est faite en date du 7 juin 2022, et repose sur le dossier PRO adressé aux collectivités pour validation en date du 16 juin 2022.

A noter que la variabilité des prix des VRD est forte depuis 2020, et plus encore depuis début 2022, ce qui amène l'Aménageur à maintenir une provision pour aléas de 5% du montant total des VRD, soit 179k€.

7.6 *Incidences de la crise sanitaire « COVID 19 » et de la guerre en Ukraine*

Conséquences financières induites par le décalage du calendrier de l'opération, décalage pour partie dû à la crise sanitaire :

A mi-2022, les 1ières conséquences financières induites par le décalage du calendrier peuvent être identifiées, à savoir :

- le manque de visibilité sur les conditions de sortie des programmes immobiliers et donc sur les échéances d'encaissement des recettes du fait du report des consultations d'opérateurs devant acquérir les différents îlots
- l'encaissement d'aucune rémunération pour l'Aménageur entre le démarrage de la Concession en mars 2018 et mi-2022 alors que plus de 4 années d'études se sont écoulées
- la nécessité d'augmenter la rémunération de l'Aménageur de façon à maintenir un niveau de rémunération cohérent avec le volume de travail supplémentaire fourni

Conclusion :

Au regard des aléas exposés ci-avant, la proposition de calendrier optimisé du CRAC 2020 est maintenue (cf chapitre 9.5 du présent CRAC et intitulée « Calendrier actualisé de l'opération ») : réalisation simultanée des macro-lots 3 et 4. Cette proposition reste conditionnée à sa faisabilité technique et commerciale qui devra être vérifiée en testant le marché. En effet, le manque de visibilité sur certaines étapes-clefs de l'opération (développement d'un réseau de chauffage urbain biomasse, phasage des VRD, sortie commerciale des programmes immobiliers,…) ne permet pas, au stade du CRAC 2021, de garantir avec certitude la faisabilité de ce calendrier optimisé.

Aussi, les conséquences financières induites par le décalage du calendrier de l'opération restent à ce stade non-compensées.

7.7 *Incertitudes économiques sur la sortie des programmes immobiliers*

Suite à la crise sanitaire en 2020 et 2021, puis à la guerre en Ukraine débutée début 2022, la visibilité du marché immobilier à moyen terme s'est substantiellement détériorée et des incertitudes pèsent sur la capacité du marché à absorber le montant de Charges Foncières.

Par ailleurs, la volonté forte affichée par la VILLE dès le mois de juin 2020 de diminuer notablement l'impact carbone du projet tout en augmentant le niveau des performances énergétiques des bâtiments induira une augmentation des coûts de construction et donc, à prix de vente équivalent une baisse mécanique des Charges Foncières.

En ce sens, pour vérifier le niveau de Charges Foncières supportable pour les promoteurs, une consultation a été lancé le 27 juillet 2021 pour la cession des 1ères charges foncières libres sur le ML1. Cette consultation vise à désigner un lauréat à horizon du 3ième trimestre 2022 et, par extrapolation sur toute la ZAC, permettra de confirmer ou non l'hypothèse financière prise dans le bilan d'aménagement.

Toutefois, au regard de l'inflation élevée des coûts travaux du fait de la guerre en Ukraine (et par voie de conséquence de l'augmentation des taux d'intérêts bancaires), cette extrapolation des CF du ML1 sur toute la ZAC s'avère très relative. En effet, si l'extrapolation pouvait constituer jusqu'alors une projection réaliste, elle est dorénavant beaucoup moins évidente.

7.8 *Points d'attention*

Conclusion :

En conclusion, à l'issue :

- de la consultation promoteurs du ML1 lancée le 27 juillet 2021 (achèvement envisagé au 4ième trimestre 2022)
- de la consultation travaux de VRD/EV prévue au 4ième trimestre 2022 (achèvement envisagé fin 2022)
- de la consultation biomasse lancée le 7 avril 2022 (achèvement envisagé fin 2022)

les équilibres financiers de la Concession pourront être mieux appréhendés de façon à entériner fin 2022 les engagements des collectivités par avenant au Traité de Concession.

Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Nombre de membres en exercice : 188
Quorum minimum requis : 95
Date de la convocation à la réunion : 09 décembre 2022

Président : DAMIEN CASTELAIN
(Secrétaire de Séance : Nicolas DETERPIGNY)

Présents (166) :

M. ACHIBA (à partir de 18h00), M. AL DANDACHI, M. AMBROZIEWICZ, M. AMROUNI, M. ANDRIES, M. BAERT, Mme BALMELLE, M. BALY, Mme BARISEAU, Mme BECUE, M. BEHARELLE, Mme BELGACEM, M. BERNARD, M. BLONDEAU, M. BOCQUET, Mme BODIER, M. BONNET, M. BORREWATER, M. BOUCHE, M. BREHON, Mme BRESSON, M. BROGNIART, Mme BRULANT-FORTIN, Mme BRUN (pouvoir à M. CAREMELLE jusqu'à 17h30), M. CADART, Mme CAMARA, M. CAMBIEN, M. CANESSE (pouvoir à M. BLONDEAU à partir de 20h00), M. CAREMELLE, Mme CASIER, M. CASTELAIN, M. CATHELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDERLIER, M. Christophe CAUDRON, M. Gérard CAUDRON, M. CHALAH (pouvoir à M. AMROUNI à partie de 19h55), Mme CHANTELOUP, M. CHARPENTIER, Mme COEVOET, M. COLIN, M. CORBILLON, M.COSTEUR (à partir de 18h15), M. DAVID-BROCHEN, M. DEHAUT, Mme DE SMEDT, M. DEBEER, Mme DELACROIX, M. DELANGHE, M. DELBAR, M. DELEBARRE, M. DELEPAUL, M. DENDIEVEL, M. DENOEUD (pouvoir à M. VUYLSTEKER jusqu'à 18h30) Mme DEPREZ-LEFEBVRE, M.DESLANDES (pouvoir à M. DENDIEVEL à partir de 22h00), M. DESMET, M. DESMETTRE, M. DETERPIGNY, Mme DOIGNIES, Mme DOMRAULT-TANGUY, M. DUBOIS, Mme DUCRET (pouvoir à M. GERARD à partir de 20 h10), M. DUCROCQ (pouvoir à M. Frédéric LEFEBVRE à partir de 20h10), M. DUFOUR, M. DURAND, Mme DURET (pouvoir à M. DENOEUD à partir de 20h05), M. ELEGEEST, M. FITAMANT, M. FLINOIS, M. GADAUT, Mme GANTIEZ, M. GARCIN, Mme GAUTIER , M. GEENENS, M. GERARD, M. GHERBI, Mme GILME, Mme GIRARD, Mme GLADYSZ-SEBILLE, Mme GOFFARD (pouvoir à M. RICHIR jusqu'à 18h00), M. GONCE, Mme GOUBE, M. HAESEBROECK, Mme HALLYNCK, M. HANOH, M. HAYART (pouvoir à M. PAU à partir de 20h00), M. HOUSET, M. HUTCHINSON, Mme JANSSENS, Mme KHATIR, Mme KRAMARZ, M. LEBARGY, M. LECLERCQ, M. LEDE, Mme Catherine LEFEBVRE, M. Frédéric LEFEBVRE, M. Joseph LEFEBVRE, M. Dominique LEGRAND, M. Jean-François LEGRAND, M. LEPRETRE, M. LEWILLE, Mme LHERBIER (pouvoir à M. ACHIBA à partir de 21h00), M. LIENART, M. LIMOUSIN, Mme LINKENHELD, M. MAENHOUT, M. MANIER, M. MARCY, Mme MARIAGE-DESREUX, Mme MASSE, Mme MASSIET, M. MASSON, M. MATHON, Mme MAZZOLINI, M. MENAULT, Mme MEZOUANE-RAHMI, M. MINARD, Mme MOENECLAEY, M. MOLLE, M. MONTOIS, Mme MOREAUX, M. MOUVEAU, Mme NIREL, Mme OSSON (à partir de 17h30), M. PASTOUR, M. PAU, M. PAURON, M. PETRONIN, M. PICK, Mme PIERRE-RENARD, M. PILETTE, M. PLANCKE, M. PLOUY, Mme POLLET, Mme PONCHAUX, M. POSMYK, M. Ludovic PROISY, M. Patrick PROISY, M. PROKOPOWICZ, Mme PROVO, Mme RENGOT, M. RICHIR, Mme RODES (pouvoir à M.GEENENS à partir de 19h55), Mme ROUSSEL, Mme RUBIO-COQUEMPOT (à partir de 17h30), Mme SABE (à partir de 17h30), Mme SEDOU, Mme SEGARD (pouvoir à M. BALY à partir de 22h00), M. SKYRONKA, M. SONNTAG, Mme SPILLEBOUT (pouvoir à Mme TONNERRE-DESMET à partir de 20h20), Mme STANIEC-WAVRANT (pouvoir à M. VICOT à partir de 22h00), M. TAISNE (pouvoir à M. DAVID-BROCHEN à partir de 19h30), M. TALPAERT, Mme THOMAS, Mme TONNERRE, M. TURPIN, M. VANBEUGHEN, M. VERCAMER, M. VICOT, Mme VOITURIEZ (à partir de 17h30), M. VUYLSTEKER, M. WOLFCARIUS, M. ZBIERSKI (pouvoir à M. DETERPIGNY à partir de 21h25), Mme ZOUGGAGH.

Élus absents ayant donné pouvoir (22) :

Mme AUBRY (pouvoir à Mme LINKENHELD), Mme BADERI (pouvoir à Mme GAUTIER), M. BELABBES (pouvoir à M. DEBEER), M. BEZIRARD (pouvoir à M. BERNARD), M. BONTE (pouvoir à M. LIENART), M. BRAURE (pouvoir à M. BREHON), M. BUISSE (pouvoir à Mme MAZZOLINI), M. BUYSSECHAERT (pouvoir à Mme MARIAGE), M. DARMANIN (pouvoir à Mme BECUE), Mme DEBOOSERE (pouvoir à Mme CHANTELOUP), M. DESBONNET (pouvoir à M. MAENHOUT), M. DESTAILLEUR (pouvoir à Mme GILME), M. Ali DOUFFI (pouvoir à Mme BRULANT-FORTIN), Mme FURNE (pouvoir à M. COSTEUR), M. GRAS (pouvoir à M. MARCY), M. HEIREMANS (pouvoir à M. HUTCHINSON), M. LENFANT (pouvoir à Mme PONCHAUX), M. MAYOR (pouvoir à M. ELEGEEST), Mme PARIS (pouvoir à M. GARCIN), M. PLUSS (pouvoir à Mme MOREAUX), M. ROLLAND (pouvoir à M. SKYRONKA), Mme WENDERBECQ (pouvoir à Mme GLADYSZ-SEBILLE).

Le quorum étant atteint, le Conseil de la MEL peut valablement délibérer.

Le secrétaire de séance

Nicolas DETERPIGNY

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Damien CASTELAIN

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 024

Pour rendu exécutoire

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Vice-président délégué

Le 19/12/2022
Alain BERNARD

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
ID : 059-200093201-20221216-lmc100000096705-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 19/12/2022
Retour préfecture le 19/12/2022
Publié le 20/12/2022

22-C-0384

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

LILLE -

EURALILLE 2 - CONCESSION D'AMENAGEMENT - CRAC 2021

I. Rappel du contexte

Par délibération n° 15 C 1139 du 18 décembre 2015, le Conseil métropolitain a décidé d'approuver l'attribution de la concession d'aménagement « ZAC Euralille 2 – Secteurs Champ Libre (sur une partie duquel a été érigé depuis le bâtiment biotope) et Triangle Sud» sur la commune de Lille à la SPL Euralille, pour une durée de 7 ans, année de clôture comprise. Cette deuxième concession doit permettre d'achever le programme de la ZAC qui n'a pu être réalisé en totalité à l'expiration de la concession initiale s'étant achevée en 2015.

Par délibération 21 C 0275 du 28 juin 2021, le Conseil métropolitain a approuvé l'avenant n°1 au contrat de concession d'aménagement pour le proroger d'une durée d'un an et demi et ajuster la rémunération de l'aménageur.

Faits marquants en 2021

- Secteur du champ libre

Les principaux travaux de l'année en consisté en l'aménagement du jardin Biotope, qui est achevé. La remise d'ouvrage est effective et le jardin peut être ouvert au public.
Aucune acquisition n'a été réalisée, conformément au prévisionnel.

- Secteur du triangle Sud

Le PC relatif au développement d'un habitat adapté pour les gens du voyage a été déposé pour l'aménagement de 350 m² environ.

II. Objet de la délibération

La présente délibération a pour objet de rendre compte au conseil métropolitain des principaux éléments de conjoncture, des réalisations 2021, et des éléments financiers de bilan et prévisionnels en vue de leur approbation.

Évolution du bilan de la concession d'aménagement :
Le présent CRAC propose un bilan au résultat final de 29 763 000 €, soit une hausse de 278 000 € par rapport au CRAC précédent. Cette hausse résulte de la combinaison de plusieurs éléments :

- En recettes : l'intégration du prix de vente du lot 1.1 (à cheval sur la ZAC connexe de Porte de Valenciennes) inclue dans périmètre de la ZAC Euralille 2 à hauteur de 750 000 € conduit à une baisse de la surface de plancher (SDP) restante et une baisse des recettes attendue du lot B de 1 742 000 €. L'évolution des « produits divers » permet de combler partiellement cet écart.
- En dépenses : l'ajustement des dépenses de travaux à l'approche de la fin de concession conduit à une baisse des travaux et honoraires de 618 000 € et 37 000 € ; en outre, l'ajustement des mesures des terrains restant à acquérir permet des économies d'environ 286 000 €. La rémunération de commercialisation baisse également de manière proportionnelle.

Ainsi, les recettes prévisionnelles s'établissent à 44 190 000 € et les dépenses prévisionnelles à 14 427 000 €.

Évolution des participations de la MEL :
Aucune participation MEL n'est sollicitée sur cette opération.

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) De prendre acte du CRAC 2021 annexé à la présente délibération, dont les principales évolutions sont expliquées ci-dessus.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT RAPPORT
M. Alexandre GARCIN n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

Pour rendu exécutoire

22-C-0384

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

LILLE -

EURALILLE 2 - CONCESSION D'AMENAGEMENT - CRAC 2021

I. Rappel du contexte

Par délibération n° 15 C 1139 du 18 décembre 2015, le Conseil métropolitain a décidé d'approuver l'attribution de la concession d'aménagement « ZAC Euralille 2 – Secteurs Champ Libre (sur une partie duquel a été érigé depuis le bâtiment biotope) et Triangle Sud» sur la commune de Lille à la SPL Euralille, pour une durée de 7 ans, année de clôture comprise. Cette deuxième concession doit permettre d'achever le programme de la ZAC qui n'a pu être réalisé en totalité à l'expiration de la concession initiale s'étant achevée en 2015.

Par délibération 21 C 0275 du 28 juin 2021, le Conseil métropolitain a approuvé l'avenant n°1 au contrat de concession d'aménagement pour le proroger d'une durée d'un an et demi et ajuster la rémunération de l'aménageur.

Faits marquants en 2021

- Secteur du champ libre

Les principaux travaux de l'année en consisté en l'aménagement du jardin Biotope, qui est achevé. La remise d'ouvrage est effective et le jardin peut être ouvert au public.
Aucune acquisition n'a été réalisée, conformément au prévisionnel.

- Secteur du triangle Sud

Le PC relatif au développement d'un habitat adapté pour les gens du voyage a été déposé pour l'aménagement de 350 m² environ.

II. Objet de la délibération

La présente délibération a pour objet de rendre compte au conseil métropolitain des principaux éléments de conjoncture, des réalisations 2021, et des éléments financiers de bilan et prévisionnels en vue de leur approbation.

Évolution du bilan de la concession d'aménagement :
Le présent CRAC propose un bilan au résultat final de 29 763 000 €, soit une hausse de 278 000 € par rapport au CRAC précédent. Cette hausse résulte de la combinaison de plusieurs éléments :

- En recettes : l'intégration du prix de vente du lot 1.1 (à cheval sur la ZAC connexe de Porte de Valenciennes) inclue dans périmètre de la ZAC Euralille 2 à hauteur de 750 000 € conduit à une baisse de la surface de plancher (SDP) restante et une baisse des recettes attendue du lot B de 1 742 000 €. L'évolution des « produits divers » permet de combler partiellement cet écart.
- En dépenses : l'ajustement des dépenses de travaux à l'approche de la fin de concession conduit à une baisse des travaux et honoraires de 618 000 € et 37 000 € ; en outre, l'ajustement des mesures des terrains restant à acquérir permet des économies d'environ 286 000 €. La rémunération de commercialisation baisse également de manière proportionnelle.

Ainsi, les recettes prévisionnelles s'établissent à 44 190 000 € et les dépenses prévisionnelles à 14 427 000 €.

Évolution des participations de la MEL :
Aucune participation MEL n'est sollicitée sur cette opération.

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) De prendre acte du CRAC 2021 annexé à la présente délibération, dont les principales évolutions sont expliquées ci-dessus.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT RAPPORT
M. Alexandre GARCIN n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

CONCESSION D'AMENAGEMENT
ZAC EURALILLE 2

CRAC 2021

SYNTHESE

Le CRAC au 31/12/2021 de l'opération Euralille 2 présente un bilan bénéficiaire avec un résultat final de 29 763K€, soit une hausse de 278k€ par rapport au CRAC précédent. Cette hausse résulte de la combinaison de plusieurs éléments :

- En recettes l'intégration du prix de vente du lot 1.1 inclus dans le périmètre de la ZAC Euralille 2 à hauteur de 750k€, conduit à une baisse de la SDP restante et une baisse des recettes attendue du lot B pour 1 742k€. L'évolution des « produits divers » permet de combler partiellement cet écart.
- En dépenses l'ajustement des dépenses de travaux à l'approche de la fin de concession, conduit à une baisse des travaux et honoraires de 618k€ et 37k€, l'ajustement des mesures des terrains restant à acquérir permet des économies d'environ 286k€. la rémunération de commercialisation baisse également de manière proportionnelle.

HYPOTHESES D'ETABLISSEMENT DES RECETTES ET DES DEPENSES

Le CRAC fait apparaitre des perspectives de recettes à hauteur de 44 190 k€, soit une baisse de 692k€ par rapport au dernier CRAC.

A ce jour, le total des surfaces commercialisées pour tous les secteurs confondus (Champ Libre, Bois Habité et Triangle Sud) s'élève à près de 200.000 m² (199.757 m²).

La constructibilité autorisée dans le cadre de la ZAC Euralille 2 étant de 215 000m², une constructibilité de 15 243 m² est donc encore envisageable.

325 m² sont réservés pour le programme d'habitat adapté aux gens du voyage sur la zone du Triangle Sud. La quote part du lot 1.1 située sur la ZAC est estimée à 2 160m² et valorisée à hauteur de 750 k€. Il reste donc quelque 12 758 m² développables dans le cadre de la ZAC Euralille 2 sur le secteur du champ libre.

Les recettes sont ainsi établies sur la base de la commercialisation de 12 758 m² de tertiaire sur le Champ libre, valorisés à hauteur de la charge foncière obtenue lors de la commercialisation de Biotope (1000€/m²), de 2160m² sur le lot 1.1 estimés à 750k€ et de 325 m² de logement adapté aux gens du voyage.

Aucun bien de reprise ni de retour n'a été valorisé.

Les dépenses prévisionnelles sont en baisse de 971 k€ en raison de la diminution de la ligne « travaux » de 618k€, de celle des « honoraires sur travaux » de 37 k€ et de la ligne acquisitions de 286k€. La ligne rémunération baisse de manière proportionnelle avec celle de la ligne de commercialisation.

Les autres postes sont stables.

RISQUE IDENTIFIE

Le plan de trésorerie prévisionnel de l'opération s'établit à 44 190 k€ en recettes et à 14 427 k€ en dépenses. Ainsi, le bilan laisse apparaitre un résultat positif opérationnel à terminaison d'un montant de 29 763 k€.

L'année 2021 aura été marquée par la livraison du jardin Biotope, qui pourra prochainement être ouvert au public à la suite de la remise d'ouvrage prévue T4 2022.

Les dernières commercialisations, celle du lot 10.B en 2023, et celle du lot B du Champ Libre en 2024, permettront de finaliser le programme de construction. En parallèle, les travaux de redressement de la bretelle d'accès à l'arrière du Champ libre viendront finaliser le programme des équipements publics. A noter enfin, que le plan de trésorerie n'intègre pas l'hypothèse du paiement de la clause d'intéressement suite à l'acquisition des terrains de l'état. En effet, d'une part le périmètre d'application de cette clause n'est pas certain, et les conditions de son éventuelle application ne sont pas établies.

ZAC EURALILLE 2

CRAC AU 31/12/2021

PLAN DE TRESORERIE

en K€, réglé HT Arrêté au 31/12/2021	Bilan Origine	Bilan n-1	Fin 2020	2021			Fin 2021	2022	2023	2024	2025	TOTAL	Ecart
				Prévu	Réalisé	Ecart		Année 16	Année 17	Année 18	Année 19		
RECETTES													
Logements		**49**		49		-49		49				**49**	
Bureaux - dont Biotope	**5 004**	**44 502**	30 002				30 002			13 508		**43 510**	**-992**
Commerces activités services	**2 560**												
LGP	**2 400**												
Biens de reprise													
Biens de retours													
Charges foncières	**9 964**	**44 551**	**30 002**	**49**		**-49**	**30 002**	**49**		**13 508**		**43 559**	**-992**
Produits divers		**323**	**287**		**141**	**141**	**428**	**123**	**20**	**30**	**30**	**631**	**308**
TOTAL RECETTES	**9 964**	**44 874**	**30 289**	**49**	**141**	**92**	**30 430**	**172**	**20**	**13 538**	**30**	**44 190**	**-684**
DEPENSES													
Études générales	**335**	**619**	420	109	62	-47	482	39	42	55		**619**	
Acquisitions	**841**	**997**	348				348		363			**712**	**-286**
Travaux	**5 450**	**9 907**	5 184	2 142	1 594	-548	6 778	314	680	1 517		**9 288**	**-618**
Honoraires sur travaux	**616**	**1 070**	492	204	127	-77	620	64	115	234		**1 033**	**-37**
Rémunération aménageur	**1 075**	**2 357**	1 550	101	100	-1	1 650	145	72	405	54	**2 327**	**-30**
Frais divers	**150**	**448**	226	74	28	-46	254	49	77	68		**448**	**0**
Aléas sur la commercialisation													
Frais financiers	**33**												
TOTAL DEPENSES	**8 500**	**15 398**	**8 221**	**2 631**	**1 911**	**-719**	**10 133**	**612**	**1 349**	**2 279**	**54**	**14 427**	**-971**
SOLDE	**1 464**	**29 476**	**22 067**	**-2 582**	**-1 770**	**811**	**20 297**	**-440**	**-1 329**	**11 259**	**-24**	**29 763**	**287**
TVA													
POSITION DE TVA			**-44**	**44**	**16**	**-27**	**-28**	**28**					
FINANCEMENTS													
Clients			56		-43	-43	13	-13					
Fournisseurs													
Solde annuel fournisseurs / clients			**56**		**-43**	**-43**	**13**	**-13**					
Mobilisation avance MEL	520												
Remboursement avance MEL	520												
Solde annuel avance MEL													
FINANCEMENTS EN COURS			**56**		**-43**	**-43**	**13**	**-13**					
TRESORERIE PERIODE		**29 476**	**22 079**	**-2 538**	**-1 797**	**741**	**20 283**	**-426**	**-1 329**	**11 259**	**-24**	**29 763**	
TRESORERIE		**29 476**	**22 079**	**19 541**	**20 283**	**741**	**20 283**	**19 857**	**18 528**	**29 787**	**29 763**	**29 763**	

Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Nombre de membres en exercice : 188
Quorum minimum requis : 95
Date de la convocation à la réunion : 09 décembre 2022

Président : DAMIEN CASTELAIN
(Secrétaire de Séance : Nicolas DETERPIGNY)

Présents (166) :

M. ACHIBA (à partir de 18h00), M. AL DANDACHI, M. AMBROZIEWICZ, M. AMROUNI, M. ANDRIES, M. BAERT, Mme BALMELLE, M. BALY, Mme BARISEAU, Mme BECUE, M. BEHARELLE, Mme BELGACEM, M. BERNARD, M. BLONDEAU, M. BOCQUET, Mme BODIER, M. BONNET, M. BORREWATER, M. BOUCHE, M. BREHON, Mme BRESSON, M. BROGNIART, Mme BRULANT-FORTIN, Mme BRUN (pouvoir à M. CAREMELLE jusqu'à 17h30), M. CADART, Mme CAMARA, M. CAMBIEN, M. CANESSE (pouvoir à M. BLONDEAU à partir de 20h00), M. CAREMELLE, Mme CASIER, M. CASTELAIN, M. CATHELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDERLIER, M. Christophe CAUDRON, M. Gérard CAUDRON, M. CHALAH (pouvoir à M. AMROUNI à partie de 19h55), Mme CHANTELOUP, M. CHARPENTIER, Mme COEVOET, M. COLIN, M. CORBILLON, M.COSTEUR (à partir de 18h15), M. DAVID-BROCHEN, M. DEHAUT, Mme DE SMEDT, M. DEBEER, Mme DELACROIX, M. DELANGHE, M. DELBAR, M. DELEBARRE, M. DELEPAUL, M. DENDIEVEL, M. DENOEUD (pouvoir à M. VUYLSTEKER jusqu'à 18h30) Mme DEPREZ-LEFEBVRE, M.DESLANDES (pouvoir à M. DENDIEVEL à partir de 22h00), M. DESMET, M. DESMETTRE, M. DETERPIGNY, Mme DOIGNIES, Mme DOMRAULT-TANGUY, M. DUBOIS, Mme DUCRET (pouvoir à M. GERARD à partir de 20 h10), M. DUCROCQ (pouvoir à M. Frédéric LEFEBVRE à partir de 20h10), M. DUFOUR, M. DURAND, Mme DURET (pouvoir à M. DENOEUD à partir de 20h05), M. ELEGEEST, M. FITAMANT, M. FLINOIS, M. GADAUT, Mme GANTIEZ, M. GARCIN, Mme GAUTIER , M. GEENENS, M. GERARD, M. GHERBI, Mme GILME, Mme GIRARD, Mme GLADYSZ-SEBILLE, Mme GOFFARD (pouvoir à M. RICHIR jusqu'à 18h00), M. GONCE, Mme GOUBE, M. HAESEBROECK, Mme HALLYNCK, M. HANOH, M. HAYART (pouvoir à M. PAU à partir de 20h00), M. HOUSET, M. HUTCHINSON, Mme JANSSENS, Mme KHATIR, Mme KRAMARZ, M. LEBARGY, M. LECLERCQ, M. LEDE, Mme Catherine LEFEBVRE, M. Frédéric LEFEBVRE, M. Joseph LEFEBVRE, M. Dominique LEGRAND, M. Jean-François LEGRAND, M. LEPRETRE, M. LEWILLE, Mme LHERBIER (pouvoir à M. ACHIBA à partir de 21h00), M. LIENART, M. LIMOUSIN, Mme LINKENHELD, M. MAENHOUT, M. MANIER, M. MARCY, Mme MARIAGE-DESREUX, Mme MASSE, Mme MASSIET, M. MASSON, M. MATHON, Mme MAZZOLINI, M. MENAULT, Mme MEZOUANE-RAHMI, M. MINARD, Mme MOENECLAEY, M. MOLLE, M. MONTOIS, Mme MOREAUX, M. MOUVEAU, Mme NIREL, Mme OSSON (à partir de 17h30), M. PASTOUR, M. PAU, M. PAURON, M. PETRONIN, M. PICK, Mme PIERRE-RENARD, M. PILETTE, M. PLANCKE, M. PLOUY, Mme POLLET, Mme PONCHAUX, M. POSMYK, M. Ludovic PROISY, M. Patrick PROISY, M. PROKOPOWICZ, Mme PROVO, Mme RENGOT, M. RICHIR, Mme RODES (pouvoir à M.GEENENS à partir de 19h55), Mme ROUSSEL, Mme RUBIO-COQUEMPOT (à partir de 17h30), Mme SABE (à partir de 17h30), Mme SEDOU, Mme SEGARD (pouvoir à M. BALY à partir de 22h00), M. SKYRONKA, M. SONNTAG, Mme SPILLEBOUT (pouvoir à Mme TONNERRE-DESMET à partir de 20h20), Mme STANIEC-WAVRANT (pouvoir à M. VICOT à partir de 22h00), M. TAISNE (pouvoir à M. DAVID-BROCHEN à partir de 19h30), M. TALPAERT, Mme THOMAS, Mme TONNERRE, M. TURPIN, M. VANBEUGHEN, M. VERCAMER, M. VICOT, Mme VOITURIEZ (à partir de 17h30), M. VUYLSTEKER, M. WOLFCARIUS, M. ZBIERSKI (pouvoir à M. DETERPIGNY à partir de 21h25), Mme ZOUGGAGH.

Élus absents ayant donné pouvoir (22) :

Mme AUBRY (pouvoir à Mme LINKENHELD), Mme BADERI (pouvoir à Mme GAUTIER), M. BELABBES (pouvoir à M. DEBEER), M. BEZIRARD (pouvoir à M. BERNARD), M. BONTE (pouvoir à M. LIENART), M. BRAURE (pouvoir à M. BREHON), M. BUISSE (pouvoir à Mme MAZZOLINI), M. BUYSSECHAERT (pouvoir à Mme MARIAGE), M. DARMANIN (pouvoir à Mme BECUE), Mme DEBOOSERE (pouvoir à Mme CHANTELOUP), M. DESBONNET (pouvoir à M. MAENHOUT), M. DESTAILLEUR (pouvoir à Mme GILME), M. Ali DOUFFI (pouvoir à Mme BRULANT-FORTIN), Mme FURNE (pouvoir à M. COSTEUR), M. GRAS (pouvoir à M. MARCY), M. HEIREMANS (pouvoir à M. HUTCHINSON), M. LENFANT (pouvoir à Mme PONCHAUX), M. MAYOR (pouvoir à M. ELEGEEST), Mme PARIS (pouvoir à M. GARCIN), M. PLUSS (pouvoir à Mme MOREAUX), M. ROLLAND (pouvoir à M. SKYRONKA), Mme WENDERBECQ (pouvoir à Mme GLADYSZ-SEBILLE).

Le quorum étant atteint, le Conseil de la MEL peut valablement délibérer.

Le secrétaire de séance

Nicolas DETERPIGNY

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Damien CASTELAIN

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 024

Pour rendu exécutoire

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Vice-président délégué

Le 19/12/2022
Alain BERNARD

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
ID : 059-200093201-20221216-lmc100000096706-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 19/12/2022
Retour préfecture le 19/12/2022
Publié le 20/12/2022

22-C-0385

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

LILLE -

EURALILLE 3000 - CONCESSION D'AMENAGEMENT - CRAC 2021

I. Rappel du contexte

Par délibération n° 15 C 1140 en date du 18 décembre 2015, la Métropole européenne de Lille a désigné la SPL Euralille comme concessionnaire de l'opération d'aménagement Euralille 3000 pour mener à bien ce projet. La durée du contrat est de 7 ans, soit jusqu'en 2022.
Le bilan financier contractualisé au travers du traité de concession prévoit un montant total d'opération de 31 400 000 € HT, équilibré en dépenses et en recettes, comprenant une participation de la MEL aux équipements publics de 11 450 000 €.
Le programme de l'opération comprend :

- La réalisation d'équipements publics : travaux de régénération des espaces publics du secteur Euraflandres visant à la réorganisation des circulations tous modes confondus, la revalorisation du lien entre les 2 gares, ainsi que des travaux de viabilisation et libération d'emprises des lots à commercialiser ;
- Des cessions de charges foncières : il s'agit de développer environ 70.000 m² de surface de plancher (SDP), notamment sur les lots Souham 4, n°10.6, n°10.8, n°10.9;
- Un programme d'actions d'animation, d'ingénierie et de pilotage du projet : animation des espaces publics, actualisation des études préalables, conduite des études opérationnelles des secteurs Metropolitain Polder et Parc Central, coordination des multiples acteurs intervenants sur ce secteur, gestion des baux et du foncier ;
- Une action foncière : déclassements et acquisitions des emprises foncières supports de développement notamment pour les lots n°10.8, n°10.9, et Souham 4.

La délibération n° 21 C 0277 a approuvé la prolongation de la durée de la concession d'aménagement d'un an et demi ainsi que l'intégration des recharges programmatiques.

II. Objet de la délibération

La présente délibération a pour objet de rendre compte au Conseil métropolitain des principaux éléments de conjoncture, des réalisations 2021, et des éléments financiers de bilan et prévisionnels en vue de leur approbation.

Conformément à l'article L.300-5 du code de l'urbanisme, la SPL Euralille soumet à l'approbation de la Métropole Européenne de Lille le compte rendu annuel à la Collectivité (CRAC) 2021 pour cette opération.

III. Faits marquants en 2021

Concernant les opérations immobilières :

- Le permis de construire du 2, Place Saint Hubert a été obtenu ;
- Le lauréat du lot n°10.9 a été désigné ;
- Les travaux de désamiantage et de démolition du forum ont démarré.

Concernant les travaux d'espaces publics :

- Les travaux d'aménagement autour des lots n°10.6 (Shake) et n°10.8 (Afi Esca) se poursuivent et devraient être livrés mi-2022.

Concernant les études :

- Les études de sous face du Pont sont en cours ;
- L'AVP de la Rue du Vieux Faubourg a été livré ;
- Une étude visant à implanter une vélo-station à proximité de Lille Europe a aussi été engagée dans l'objectif d'une mise en œuvre en 2023.

IV. Évolution du bilan de la concession d'aménagement

RECETTES :

- La SPL a cédé une parcelle à l'arrière du lot n°10.8 à la SNCF pour un montant de 78 980 € pour faciliter la gestion future du foncier résiduel entre le lot à construire et les voies ferrées. Cette recette n'était pas prévue ;
- Les autres recettes correspondent principalement au loyer versé par le centre commercial conformément au bail et aux recettes réalisées dans le cadre des conventions d'occupations précaires pour permettre les chantiers.

DEPENSES :

- La parcelle de la Ville nécessaire à la réalisation du lot n°10.9 a été acquise ;
- D'une manière générale, la crise sanitaire qui s'est poursuivie en 2021 a contribué à retarder certains travaux en cours ou démarrages de travaux. En particulier, le ralentissement des travaux sur l'immeuble Shake a décalé le démarrage des travaux d'espaces publics, qui ont été engagés seulement fin 2021 ;
- En outre, les travaux de dévoiement de réseaux du lot n°10.9 ont dû être divisés en 2 phases, dont seule la première a été mise en œuvre en 2021, la seconde étant programmée sur 2022 ;
- En conséquence, les honoraires sur travaux sont également inférieurs aux prévisions ;
- Et de la même manière, les dépenses d'animation et de gestion des espaces publics ont été réduites ;

- La rémunération de l'aménageur est mécaniquement inférieure au prévisionnel.

V. Bilan

Le résultat de la concession évolue par rapport au CRAC précédent :
Les recettes prévisionnelles augmentent de 1 273 000 € essentiellement du fait de l'augmentation des recettes du bail du centre commercial et aux revenus de conventions d'occupation suite à la prolongation de la concession en 2021.

Les dépenses prévisionnelles augmentent aussi de 1 773 000 € majoritairement du fait :

- d'une plus grande ambition de travaux en termes d'aménagement des abords du lot n°10.9, et en termes architectural pour la vélo-station et d'ajustements à la hausse du coût de travaux du secteur Tournai / Delory (qui se répercutent aussi sur les honoraires) ;
- d'une provision de 500 000 € correspondant à la clause d'intéressement demandée par l'Etat sur la plus-value qui sera consécutive à la revente de son foncier lié à la réalisation du lot n°10.9.

Au final, le résultat positif établi dans le CRAC précédent diminue de 500 000 €, ce qui correspond à l'intégration de la provision pour la clause d'intéressement.

En l'état des hypothèses de recettes et de dépenses actualisées, le bilan de la concession d'aménagement dégage un résultat prévisionnel d'opération de 10 950 000 €.

VI. Évolution des participations de la MEL

Les participations globales de la Métropole n'ont pas évolué par rapport au bilan prévisionnel initial.

Les participations sont à ce stade repoussées en fin d'opération de manière à annuler dès à présent les avances sur participation rendues non nécessaires pour l'équilibre de l'opération.

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) de prendre acte du CRAC 2021 annexé à la présente délibération, dont les principales évolutions sont expliquées ci-dessus.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT RAPPORT
M. Alexandre GARCIN n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

22-C-0385

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

LILLE -

EURALILLE 3000 - CONCESSION D'AMENAGEMENT - CRAC 2021

I. Rappel du contexte

Par délibération n° 15 C 1140 en date du 18 décembre 2015, la Métropole européenne de Lille a désigné la SPL Euralille comme concessionnaire de l'opération d'aménagement Euralille 3000 pour mener à bien ce projet. La durée du contrat est de 7 ans, soit jusqu'en 2022.
Le bilan financier contractualisé au travers du traité de concession prévoit un montant total d'opération de 31 400 000 € HT, équilibré en dépenses et en recettes, comprenant une participation de la MEL aux équipements publics de 11 450 000 €.
Le programme de l'opération comprend :

- La réalisation d'équipements publics : travaux de régénération des espaces publics du secteur Euraflandres visant à la réorganisation des circulations tous modes confondus, la revalorisation du lien entre les 2 gares, ainsi que des travaux de viabilisation et libération d'emprises des lots à commercialiser ;
- Des cessions de charges foncières : il s'agit de développer environ 70.000 m² de surface de plancher (SDP), notamment sur les lots Souham 4, n°10.6, n°10.8, n°10.9;
- Un programme d'actions d'animation, d'ingénierie et de pilotage du projet : animation des espaces publics, actualisation des études préalables, conduite des études opérationnelles des secteurs Metropolitain Polder et Parc Central, coordination des multiples acteurs intervenants sur ce secteur, gestion des baux et du foncier ;
- Une action foncière : déclassements et acquisitions des emprises foncières supports de développement notamment pour les lots n°10.8, n°10.9, et Souham 4.

La délibération n° 21 C 0277 a approuvé la prolongation de la durée de la concession d'aménagement d'un an et demi ainsi que l'intégration des recharges programmatiques.

II. Objet de la délibération

La présente délibération a pour objet de rendre compte au Conseil métropolitain des principaux éléments de conjoncture, des réalisations 2021, et des éléments financiers de bilan et prévisionnels en vue de leur approbation.

Conformément à l'article L.300-5 du code de l'urbanisme, la SPL Euralille soumet à l'approbation de la Métropole Européenne de Lille le compte rendu annuel à la Collectivité (CRAC) 2021 pour cette opération.

III. Faits marquants en 2021

Concernant les opérations immobilières :

- Le permis de construire du 2, Place Saint Hubert a été obtenu ;
- Le lauréat du lot n°10.9 a été désigné ;
- Les travaux de désamiantage et de démolition du forum ont démarré.

Concernant les travaux d'espaces publics :

- Les travaux d'aménagement autour des lots n°10.6 (Shake) et n°10.8 (Afi Esca) se poursuivent et devraient être livrés mi-2022.

Concernant les études :

- Les études de sous face du Pont sont en cours ;
- L'AVP de la Rue du Vieux Faubourg a été livré ;
- Une étude visant à implanter une vélo-station à proximité de Lille Europe a aussi été engagée dans l'objectif d'une mise en œuvre en 2023.

IV. Évolution du bilan de la concession d'aménagement

RECETTES :

- La SPL a cédé une parcelle à l'arrière du lot n°10.8 à la SNCF pour un montant de 78 980 € pour faciliter la gestion future du foncier résiduel entre le lot à construire et les voies ferrées. Cette recette n'était pas prévue ;
- Les autres recettes correspondent principalement au loyer versé par le centre commercial conformément au bail et aux recettes réalisées dans le cadre des conventions d'occupations précaires pour permettre les chantiers.

DEPENSES :

- La parcelle de la Ville nécessaire à la réalisation du lot n°10.9 a été acquise ;
- D'une manière générale, la crise sanitaire qui s'est poursuivie en 2021 a contribué à retarder certains travaux en cours ou démarrages de travaux. En particulier, le ralentissement des travaux sur l'immeuble Shake a décalé le démarrage des travaux d'espaces publics, qui ont été engagés seulement fin 2021 ;
- En outre, les travaux de dévoiement de réseaux du lot n°10.9 ont dû être divisés en 2 phases, dont seule la première a été mise en œuvre en 2021, la seconde étant programmée sur 2022 ;
- En conséquence, les honoraires sur travaux sont également inférieurs aux prévisions ;
- Et de la même manière, les dépenses d'animation et de gestion des espaces publics ont été réduites ;

- La rémunération de l'aménageur est mécaniquement inférieure au prévisionnel.

V. Bilan

Le résultat de la concession évolue par rapport au CRAC précédent :
Les recettes prévisionnelles augmentent de 1 273 000 € essentiellement du fait de l'augmentation des recettes du bail du centre commercial et aux revenus de conventions d'occupation suite à la prolongation de la concession en 2021.

Les dépenses prévisionnelles augmentent aussi de 1 773 000 € majoritairement du fait :

- d'une plus grande ambition de travaux en termes d'aménagement des abords du lot n°10.9, et en termes architectural pour la vélo-station et d'ajustements à la hausse du coût de travaux du secteur Tournai / Delory (qui se répercutent aussi sur les honoraires) ;
- d'une provision de 500 000 € correspondant à la clause d'intéressement demandée par l'Etat sur la plus-value qui sera consécutive à la revente de son foncier lié à la réalisation du lot n°10.9.

Au final, le résultat positif établi dans le CRAC précédent diminue de 500 000 €, ce qui correspond à l'intégration de la provision pour la clause d'intéressement.

En l'état des hypothèses de recettes et de dépenses actualisées, le bilan de la concession d'aménagement dégage un résultat prévisionnel d'opération de 10 950 000 €.

VI. Évolution des participations de la MEL

Les participations globales de la Métropole n'ont pas évolué par rapport au bilan prévisionnel initial.

Les participations sont à ce stade repoussées en fin d'opération de manière à annuler dès à présent les avances sur participation rendues non nécessaires pour l'équilibre de l'opération.

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) de prendre acte du CRAC 2021 annexé à la présente délibération, dont les principales évolutions sont expliquées ci-dessus.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT RAPPORT
M. Alexandre GARCIN n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

CONCESSION D'AMENAGEMENT
EURALILLE 3000

CRAC 2021

SYNTHESE

Les principales évolutions du bilan du présent CRAC au 31/12/2021 par rapport à celui de l'année précédente résultent de :

- L'avancement de l'état de réalisation des programmes d'études, d'équipements publics et de construction, qui permet d'affiner et d'ajuster les prévisions de dépenses :

  Le volume financier dédié au poste bilan études est diminué compte tenu de l'avancement de l'opération. Les postes travaux et honoraires sur travaux sont eux augmentés au regard de l'évolution des ambitions sur les périmètres principalement des secteurs Euraflandres (vélostation) et des abords du 10.9 (emprise élargie et proposition de revêtement qualitatif modulaire).

- La prise en compte de l'éventuelle clause d'intéressement de l'Etat liée à la cession de son foncier du lot 10.9 : celle-ci devrait être stabilisée courant 2022. Dans l'attente, une provision a été inscrite au CRAC

- La diminution des aléas, ceux-ci étant de plus en plus maîtrisés au fur et à mesure de l'approche de l'échéance de la concession.

Le bilan global présente un boni diminué, correspondant à la prise en compte de l'hypothèse la plus pessimiste de clause d'intéressement de l'Etat. Les recettes s'élèvent à 62 383 k€ et les dépenses à 51 433k€. Le résultat positif est de 10 950 k€.

HYPOTHESES D'ETABLISSEMENT DES RECETTES ET DES DEPENSES

Par voie d'avenant, le programme d'opération de la concession d'aménagement Euralille 3000 s'est vu rechargé de l'achat du bâtiment sis 2 place St Hubert et de sa commercialisation, et de l'achat du bail du site dit de « l'ex MAV » par rapport à celui du traité initial de concession (cf. avenant n°1 du 28/06/2021 au traité de concession).

Les surfaces à commercialiser de l'opération prévue au traité de concession représentent un volume total d'environ 70 000 m² de SDP. A ce jour, environ 60 000 m2 sont programmés.

Les recettes prévisionnelles sont en hausse (+1273 k€) par rapport au CRAC précédent. Cette augmentation résulte de plusieurs facteurs :

- L'application du taux de révision portant sur les cessions (+ 74k€).
- La hausse des « autres recettes » (+ 452 k€) liée notamment aux conventions d'occupation précaires consenties par la SPL dans le cadre des chantiers des opérateurs immobiliers, en particulier l'augmentation de la durée du chantier SHAKE ainsi que l'application des pénalités mises au preneur.
- La hausse des recettes liées à la redevance du bail du centre commercial (+ 731 k€), en raison de la prolongation de la durée de la concession d'une part (le précédent CRAC n'intégrait pas de recette prévisionnelle en 2024) et d'une consommation différée des budgets 2020 et 2021 en raison de la crise sanitaire.

Les participations du concédant sont à ce stade repoussées en fin d'opération, de manière à suspendre dès à présent les avances sur participation rendues non nécessaires pour l'équilibre de l'opération.

Les dépenses prévisionnelles sont également en hausse (+1773k€). Les principales causes de l'augmentation des dépenses sont :

- la provision pour la clause d'intéressement, intégrés à la ligne « frais annexes » (+ 366 k€) de la rubrique « maîtrise foncière ».

- Une hausse du poste travaux (+ 805 k€) relative à un ajustement du programme de travaux aux abords du lot 10.9 suite au travail de mise au point du projet ECHO intervenu depuis la sélection du projet début 2021 ; une augmentation des ambitions portées pour la réalisation de l'ouvrage de vélosation sur Euraflandres dans la continuité de la Loi d'Orientation des Mobilités, ainsi qu'une adaptation du budget prévisionnel pour les travaux du secteur Tournai Delory en lien avec l'avancement des études d'AVP.
- Une augmentation du poste « honoraires sur travaux » (+296k€) consécutive à l'augmentation du poste « travaux »

A l'inverse, certaines lignes sont en diminution par rapport aux prévisions financières du dernier CRAC, car au fur et à mesure de l'avancement de la mise en œuvre de la concession et de l'approche de son échéance, les coûts sont de plus en plus connus et maîtrisés, et peuvent donc être ajustés. C'est le cas entre autres des lignes suivantes :

- Etudes réglementaires, programmatiques et techniques : elles seront moins importantes qu'initialement prévu.
- Libération des emprises : les coûts de libération du foncier 10.9 sont maintenant connus, grâce à la finalisation de l'AVP de dévoiement des réseaux, permettant de libérer une partie des prévisions financières
- Les aléas et la provision pour le renforcement des réseaux sont eux aussi largement diminués, en raison de l'avancement des réalisations et de la diminution de la marge d'incertitude.

RISQUE IDENTIFIE

Le bilan de la concession reste positif, à hauteur de +10 950 k€, mais avec un boni diminué par rapport au CRAC précédent, correspondant à l'hypothèse la plus défavorable de la clause d'intéressement de l'Etat, portant sur la cession de son foncier dans l'emprise du lot 10.9. L'augmentation des recettes ne couvre ainsi pas totalement celle des dépenses.

Cette hypothèse de clause d'intéressement sera affinée courant de l'année 2022.

Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Nombre de membres en exercice : 188
Quorum minimum requis : 95
Date de la convocation à la réunion : 09 décembre 2022

Président : DAMIEN CASTELAIN
(Secrétaire de Séance : Nicolas DETERPIGNY)

Présents (166) :

M. ACHIBA (à partir de 18h00), M. AL DANDACHI, M. AMBROZIEWICZ, M. AMROUNI, M. ANDRIES, M. BAERT, Mme BALMELLE, M. BALY, Mme BARISEAU, Mme BECUE, M. BEHARELLE, Mme BELGACEM, M. BERNARD, M. BLONDEAU, M. BOCQUET, Mme BODIER, M. BONNET, M. BORREWATER, M. BOUCHE, M. BREHON, Mme BRESSON, M. BROGNIART, Mme BRULANT-FORTIN, Mme BRUN (pouvoir à M. CAREMELLE jusqu'à 17h30), M. CADART, Mme CAMARA, M. CAMBIEN, M. CANESSE (pouvoir à M. BLONDEAU à partir de 20h00), M. CAREMELLE, Mme CASIER, M. CASTELAIN, M. CATHELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDERLIER, M. Christophe CAUDRON, M. Gérard CAUDRON, M. CHALAH (pouvoir à M. AMROUNI à partie de 19h55), Mme CHANTELOUP, M. CHARPENTIER, Mme COEVOET, M. COLIN, M. CORBILLON, M.COSTEUR (à partir de 18h15), M. DAVID-BROCHEN, M. DEHAUT, Mme DE SMEDT, M. DEBEER, Mme DELACROIX, M. DELANGHE, M. DELBAR, M. DELEBARRE, M. DELEPAUL, M. DENDIEVEL, M. DENOEUD (pouvoir à M. VUYLSTEKER jusqu'à 18h30) Mme DEPREZ-LEFEBVRE, M.DESLANDES (pouvoir à M. DENDIEVEL à partir de 22h00), M. DESMET, M. DESMETTRE, M. DETERPIGNY, Mme DOIGNIES, Mme DOMRAULT-TANGUY, M. DUBOIS, Mme DUCRET (pouvoir à M. GERARD à partir de 20 h10), M. DUCROCQ (pouvoir à M. Frédéric LEFEBVRE à partir de 20h10), M. DUFOUR, M. DURAND, Mme DURET (pouvoir à M. DENOEUD à partir de 20h05), M. ELEGEEST, M. FITAMANT, M. FLINOIS, M. GADAUT, Mme GANTIEZ, M. GARCIN, Mme GAUTIER , M. GEENENS, M. GERARD, M. GHERBI, Mme GILME, Mme GIRARD, Mme GLADYSZ-SEBILLE, Mme GOFFARD (pouvoir à M. RICHIR jusqu'à 18h00), M. GONCE, Mme GOUBE, M. HAESEBROECK, Mme HALLYNCK, M. HANOH, M. HAYART (pouvoir à M. PAU à partir de 20h00), M. HOUSET, M. HUTCHINSON, Mme JANSSENS, Mme KHATIR, Mme KRAMARZ, M. LEBARGY, M. LECLERCQ, M. LEDE, Mme Catherine LEFEBVRE, M. Frédéric LEFEBVRE, M. Joseph LEFEBVRE, M. Dominique LEGRAND, M. Jean-François LEGRAND, M. LEPRETRE, M. LEWILLE, Mme LHERBIER (pouvoir à M. ACHIBA à partir de 21h00), M. LIENART, M. LIMOUSIN, Mme LINKENHELD, M. MAENHOUT, M. MANIER, M. MARCY, Mme MARIAGE-DESREUX, Mme MASSE, Mme MASSIET, M. MASSON, M. MATHON, Mme MAZZOLINI, M. MENAULT, Mme MEZOUANE-RAHMI, M. MINARD, Mme MOENECLAEY, M. MOLLE, M. MONTOIS, Mme MOREAUX, M. MOUVEAU, Mme NIREL, Mme OSSON (à partir de 17h30), M. PASTOUR, M. PAU, M. PAURON, M. PETRONIN, M. PICK, Mme PIERRE-RENARD, M. PILETTE, M. PLANCKE, M. PLOUY, Mme POLLET, Mme PONCHAUX, M. POSMYK, M. Ludovic PROISY, M. Patrick PROISY, M. PROKOPOWICZ, Mme PROVO, Mme RENGOT, M. RICHIR, Mme RODES (pouvoir à M.GEENENS à partir de 19h55), Mme ROUSSEL, Mme RUBIO-COQUEMPOT (à partir de 17h30), Mme SABE (à partir de 17h30), Mme SEDOU, Mme SEGARD (pouvoir à M. BALY à partir de 22h00), M. SKYRONKA, M. SONNTAG, Mme SPILLEBOUT (pouvoir à Mme TONNERRE-DESMET à partir de 20h20), Mme STANIEC-WAVRANT (pouvoir à M. VICOT à partir de 22h00), M. TAISNE (pouvoir à M. DAVID-BROCHEN à partir de 19h30), M. TALPAERT, Mme THOMAS, Mme TONNERRE, M. TURPIN, M. VANBEUGHEN, M. VERCAMER, M. VICOT, Mme VOITURIEZ (à partir de 17h30), M. VUYLSTEKER, M. WOLFCARIUS, M. ZBIERSKI (pouvoir à M. DETERPIGNY à partir de 21h25), Mme ZOUGGAGH.

Élus absents ayant donné pouvoir (22) :

Mme AUBRY (pouvoir à Mme LINKENHELD), Mme BADERI (pouvoir à Mme GAUTIER), M. BELABBES (pouvoir à M. DEBEER), M. BEZIRARD (pouvoir à M. BERNARD), M. BONTE (pouvoir à M. LIENART), M. BRAURE (pouvoir à M. BREHON), M. BUISSE (pouvoir à Mme MAZZOLINI), M. BUYSSECHAERT (pouvoir à Mme MARIAGE), M. DARMANIN (pouvoir à Mme BECUE), Mme DEBOOSERE (pouvoir à Mme CHANTELOUP), M. DESBONNET (pouvoir à M. MAENHOUT), M. DESTAILLEUR (pouvoir à Mme GILME), M. Ali DOUFFI (pouvoir à Mme BRULANT-FORTIN), Mme FURNE (pouvoir à M. COSTEUR), M. GRAS (pouvoir à M. MARCY), M. HEIREMANS (pouvoir à M. HUTCHINSON), M. LENFANT (pouvoir à Mme PONCHAUX), M. MAYOR (pouvoir à M. ELEGEEST), Mme PARIS (pouvoir à M. GARCIN), M. PLUSS (pouvoir à Mme MOREAUX), M. ROLLAND (pouvoir à M. SKYRONKA), Mme WENDERBECQ (pouvoir à Mme GLADYSZ-SEBILLE).

Le quorum étant atteint, le Conseil de la MEL peut valablement délibérer.

Le secrétaire de séance

Nicolas DETERPIGNY

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Damien CASTELAIN

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 024

Pour rendu exécutoire

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Vice-président délégué

Le 19/12/2022
Alain BERNARD

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
ID : 059-200093201-20221216-lmc100000096707-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 19/12/2022
Retour préfecture le 19/12/2022
Publié le 20/12/2022

22-C-0386

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

LILLE -

ZAC FIVES CAIL - CONCESSION D'AMENAGEMENT - CRAC 2021

I. Rappel du contexte

Par délibération n° 10 C 0333 du 25 juin 2010, la Métropole Européenne de Lille a décidé la création de la ZAC « Fives Cail Babcock » sur la commune de Lille et par délibération N° 12 C 0014 du 3 février 2012 a approuvé le dossier de réalisation de la ZAC conformément à l'article R311-7 du code de l'urbanisme ainsi que le programme des équipements publics de la ZAC conformément à l'article R311-8 du code de l'urbanisme.

La Métropole européenne de Lille a confié la réalisation de l'opération d'aménagement de la ZAC « Fives Cail Babcock », d'une superficie de 22 ha, par le biais d'une concession d'aménagement attribuée à la SAEM SORELI le 29 décembre 2011 pour une durée de 12 ans, suite à la délibération n°11 C 0701 du Conseil de communauté du 08 décembre 2011.

Conformément à l'article L.300-5 du Code de l'urbanisme, la SAEM SORELI soumet à la Métropole Européenne de Lille le compte rendu annuel (CRAC) 2021 construit sur la réalisation de la totalité de l'opération à échéance de la concession, soit décembre 2023.

II. Objet de la délibération

1. Faits marquants en 2021

L'année 2021 a été principalement marquée par :

- La finalisation des études du plan directeur de la phase 2 avec l'urbaniste uapS / TN+ ;
- La poursuite des travaux d'espaces publics de phase 1 :
  - Secteurs Ouest et Est :
    - Finalisation des travaux, remises d'ouvrages et ouverture au public.
  - Secteur piscine :
    - Révision du programme de travaux, suite au déplacement de la piscine dans le cadre des études de phase 2 ;

- Travaux d'aménagement provisoires (en attente de l'arrivée de la piscine) en vue de la livraison du lot 1.

- Secteur Cœur de halles :
  - Achèvement des travaux d'espaces publics ;
  - Extension du parking provisoire F2-F3 sur la partie ouest du cœur de halles.

- Les lots livrés en 2021 :
  - Lots 4B 4C : 41 logements.

- Les lots en construction :
  - Lot 1 - logements libres et logements en résidence service sénior;
  - Lot 4D - logements intermédiaires ;
  - Lots 3B 3C - logements et un parking silo ;
  - Bâtiment BA2 - bureaux ;
  - Halle F8A - Tiers lieu.

- Les lots en cours d'étude :
  - Lot 3A1 - habitat participatif ;
  - Lot 4A - logements locatifs sociaux ;
  - Halle G1 - espaces de production (brasserie artisanale) et de loisir.

2. Évolution du bilan de la concession d'aménagement

Le bilan prévisionnel du CRAC 2021 présente un résultat à l'équilibre.

a. Recettes en 2021

Le montant des recettes 2021 est de 13 802 000 € HT. Ce poste présente un écart d'environ -3 661 000 € HT par rapport au prévisionnel du CRAC 2020.

Cet écart est principalement dû :

- Au règlement de la facture de participation globale MEL en janvier 2022 au lieu de 2021 pour 1 955 000 €,
- Au décalage de la demande de 2 acomptes sur les subventions FEDER, pour 1 200 000 €, suite à la décision de la Région fin 2021 de fusionner ces subventions et de réaliser un avenant en 2022.

b. Recettes prévisionnelles :

Les recettes prévisionnelles sont estimées à 144 062 000 € HT en baisse de 804 000 € HT du fait principalement de la diminution du nombre de places de parkings construites par des promoteurs privés, non commercialisées par ces derniers, achetées par la SORELI (engagement dans l'avenant 3 au traité de

concession de racheter les places restantes de ces parkings, 3 ans après livraison pour le parking 4C, à livraison pour le parking 3C) et revendues par la SORELI à d'autres promoteurs privés. Les promoteurs des parkings 4C et 3C ont davantage commercialisé de places de parking qu'envisagé. Ainsi, le montant des dépenses pour l'achat des places de parking se réduit, et par la même occasion le montant des recettes de cession desdites places (-988 000 €).

c. Dépenses en 2021 :

Les dépenses 2021 d'un montant de 6 551 000 € HT, présentent un écart d'environ - 2 605 000 € HT par rapport au prévisionnel du CRAC 2020.
Cet écart correspond principalement à:

- Des décalages dans la réalisation de certaines prestations, majoritairement les travaux du secteur Est dont la réalisation a été suspendue en lien avec le repositionnement de la piscine entrainant une baisse de 995 000 € par rapport au montant des dépenses envisagées,
- Des décalages de règlements de prestations réalisées en 2021 mais non payés en 2021 entrainant une baisse de 800 000 € par rapport au montant des dépenses envisagées
- Des décalages de prestations notamment de "concertation communication" entrainant une baisse de 205 000 € par rapport au montant des dépenses envisagées
- La mise à 0 de la provision pour actualisation de 457 000 € prévue pour 2021 au CRAC de 2020. Les différentes lignes de dépenses réglées en 2021 intègrent l'actualisation réelle des dépenses qui se monte à un total de 284 000 €.

d. Dépenses prévisionnelles :

Le montant des dépenses prévisionnelles a été évalué à 144 062 000 € HT.

Certains postes présentent un montant à la hausse pour un total de + 6 800 000 €.
Les hausses sont consécutives à l'intégration de :

- L'indexation des dépenses prévues au CRAC pour un montant de + 5 750 000 € (compensées par l'ajustement à la baisse du poste « provision pour actualisation »);
- Dépenses complémentaires en phase 1 (dépollution, gestion et sécurisation) de + 1 050 000 €.

Le nouveau bilan prévisionnel de l'opération est de 144 062 000 € HT (euros courants) avec une participation de la Métropole Européenne de Lille inchangée de 69 226 000 € HT et une participation de la ville de Lille également inchangée à hauteur de 32 201 000 € HT au titre des participations aux ouvrages.

3. Évolution du bilan de la concession d'aménagement

Les participations globales de la Métropole n'ont pas évolué par rapport au dernier CRAC approuvé avec une participation de la Métropole Européenne de Lille inchangée de 69 226 000 € HT, se décomposant comme suit :

- 40 671 000 € HT (soit 48 805 000 € TTC) versés par la Métropole Européenne de Lille au titre des participations aux ouvrages;
- 15 645 000 € versés par la Métropole Européenne de Lille au titre de la participation globale;
- 3 423 000 € HT versés par la Métropole Européenne de Lille au titre de la participation complément de prix;
- 9 486 000 € HT versés par la Métropole Européenne de Lille au titre de l'apport en nature de terrain.

Point de vigilance:

La concession d'aménagement arrive à échéance en décembre 2023. À cette date, seule la phase 1 sera totalement réalisée, les modalités pour finaliser l'ensemble de la ZAC est en cours d'étude.

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1. de prendre acte du CRAC 2021 annexé à la présente délibération, dont les principales évolutions sont expliquées ci-dessus;
2. d'approuver le montant total et la répartition des participations de la Métropole Européenne de Lille inchangées d'un montant total de 69 226 000 € HT, se décomposant comme suit :
    - 40 671 000 € HT (soit 48 805 000 € TTC) versés par la Métropole Européenne de Lille au titre des participations aux ouvrages;
    - 15 645 000 € versés par la Métropole Européenne de Lille au titre de la participation globale;
    - 3 423 000 € HT versés par la Métropole Européenne de Lille au titre de la participation complément de prix;
    - 9 486 000 € HT versés par la Métropole Européenne de Lille au titre de l'apport en nature de terrain.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT RAPPORT
M. Alexandre GARCIN n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

22-C-0386

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

LILLE -

ZAC FIVES CAIL - CONCESSION D'AMENAGEMENT - CRAC 2021

I. Rappel du contexte

Par délibération n° 10 C 0333 du 25 juin 2010, la Métropole Européenne de Lille a décidé la création de la ZAC « Fives Cail Babcock » sur la commune de Lille et par délibération N° 12 C 0014 du 3 février 2012 a approuvé le dossier de réalisation de la ZAC conformément à l'article R311-7 du code de l'urbanisme ainsi que le programme des équipements publics de la ZAC conformément à l'article R311-8 du code de l'urbanisme.

La Métropole européenne de Lille a confié la réalisation de l'opération d'aménagement de la ZAC « Fives Cail Babcock », d'une superficie de 22 ha, par le biais d'une concession d'aménagement attribuée à la SAEM SORELI le 29 décembre 2011 pour une durée de 12 ans, suite à la délibération n°11 C 0701 du Conseil de communauté du 08 décembre 2011.

Conformément à l'article L.300-5 du Code de l'urbanisme, la SAEM SORELI soumet à la Métropole Européenne de Lille le compte rendu annuel (CRAC) 2021 construit sur la réalisation de la totalité de l'opération à échéance de la concession, soit décembre 2023.

II. Objet de la délibération

1. Faits marquants en 2021

L'année 2021 a été principalement marquée par :

- La finalisation des études du plan directeur de la phase 2 avec l'urbaniste uapS / TN+ ;
- La poursuite des travaux d'espaces publics de phase 1 :
    - Secteurs Ouest et Est :
        - Finalisation des travaux, remises d'ouvrages et ouverture au public.
    - Secteur piscine :
        - Révision du programme de travaux, suite au déplacement de la piscine dans le cadre des études de phase 2 ;

- Travaux d'aménagement provisoires (en attente de l'arrivée de la piscine) en vue de la livraison du lot 1.

- Secteur Cœur de halles :
  - Achèvement des travaux d'espaces publics ;
  - Extension du parking provisoire F2-F3 sur la partie ouest du cœur de halles.

- Les lots livrés en 2021 :
  - Lots 4B 4C : 41 logements.

- Les lots en construction :
  - Lot 1 - logements libres et logements en résidence service sénior;
  - Lot 4D - logements intermédiaires ;
  - Lots 3B 3C - logements et un parking silo ;
  - Bâtiment BA2 - bureaux ;
  - Halle F8A - Tiers lieu.

- Les lots en cours d'étude :
  - Lot 3A1 - habitat participatif ;
  - Lot 4A - logements locatifs sociaux ;
  - Halle G1 - espaces de production (brasserie artisanale) et de loisir.

2. Évolution du bilan de la concession d'aménagement

Le bilan prévisionnel du CRAC 2021 présente un résultat à l'équilibre.

a. Recettes en 2021

Le montant des recettes 2021 est de 13 802 000 € HT. Ce poste présente un écart d'environ -3 661 000 € HT par rapport au prévisionnel du CRAC 2020.

Cet écart est principalement dû :
- Au règlement de la facture de participation globale MEL en janvier 2022 au lieu de 2021 pour 1 955 000 €,
- Au décalage de la demande de 2 acomptes sur les subventions FEDER, pour 1 200 000 €, suite à la décision de la Région fin 2021 de fusionner ces subventions et de réaliser un avenant en 2022.

b. Recettes prévisionnelles :

Les recettes prévisionnelles sont estimées à 144 062 000 € HT en baisse de 804 000 € HT du fait principalement de la diminution du nombre de places de parkings construites par des promoteurs privés, non commercialisées par ces derniers, achetées par la SORELI (engagement dans l'avenant 3 au traité de

concession de racheter les places restantes de ces parkings, 3 ans après livraison pour le parking 4C, à livraison pour le parking 3C) et revendues par la SORELI à d'autres promoteurs privés. Les promoteurs des parkings 4C et 3C ont davantage commercialisé de places de parking qu'envisagé. Ainsi, le montant des dépenses pour l'achat des places de parking se réduit, et par la même occasion le montant des recettes de cession desdites places (-988 000 €).

c. Dépenses en 2021 :

Les dépenses 2021 d'un montant de 6 551 000 € HT, présentent un écart d'environ - 2 605 000 € HT par rapport au prévisionnel du CRAC 2020.
Cet écart correspond principalement à:

- Des décalages dans la réalisation de certaines prestations, majoritairement les travaux du secteur Est dont la réalisation a été suspendue en lien avec le repositionnement de la piscine entrainant une baisse de 995 000 € par rapport au montant des dépenses envisagées,
- Des décalages de règlements de prestations réalisées en 2021 mais non payés en 2021 entrainant une baisse de 800 000 € par rapport au montant des dépenses envisagées
- Des décalages de prestations notamment de "concertation communication" entrainant une baisse de 205 000 € par rapport au montant des dépenses envisagées
- La mise à 0 de la provision pour actualisation de 457 000 € prévue pour 2021 au CRAC de 2020. Les différentes lignes de dépenses réglées en 2021 intègrent l'actualisation réelle des dépenses qui se monte à un total de 284 000 €.

d. Dépenses prévisionnelles :

Le montant des dépenses prévisionnelles a été évalué à 144 062 000 € HT.

Certains postes présentent un montant à la hausse pour un total de + 6 800 000 €.
Les hausses sont consécutives à l'intégration de :

- L'indexation des dépenses prévues au CRAC pour un montant de + 5 750 000 € (compensées par l'ajustement à la baisse du poste « provision pour actualisation »);
- Dépenses complémentaires en phase 1 (dépollution, gestion et sécurisation) de + 1 050 000 €.

Le nouveau bilan prévisionnel de l'opération est de 144 062 000 € HT (euros courants) avec une participation de la Métropole Européenne de Lille inchangée de 69 226 000 € HT et une participation de la ville de Lille également inchangée à hauteur de 32 201 000 € HT au titre des participations aux ouvrages.

3. Évolution du bilan de la concession d'aménagement

Les participations globales de la Métropole n'ont pas évolué par rapport au dernier CRAC approuvé avec une participation de la Métropole Européenne de Lille inchangée de 69 226 000 € HT, se décomposant comme suit :

- 40 671 000 € HT (soit 48 805 000 € TTC) versés par la Métropole Européenne de Lille au titre des participations aux ouvrages;
- 15 645 000 € versés par la Métropole Européenne de Lille au titre de la participation globale;
- 3 423 000 € HT versés par la Métropole Européenne de Lille au titre de la participation complément de prix;
- 9 486 000 € HT versés par la Métropole Européenne de Lille au titre de l'apport en nature de terrain.

Point de vigilance:

La concession d'aménagement arrive à échéance en décembre 2023. À cette date, seule la phase 1 sera totalement réalisée, les modalités pour finaliser l'ensemble de la ZAC est en cours d'étude.

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1. de prendre acte du CRAC 2021 annexé à la présente délibération, dont les principales évolutions sont expliquées ci-dessus;
2. d'approuver le montant total et la répartition des participations de la Métropole Européenne de Lille inchangées d'un montant total de 69 226 000 € HT, se décomposant comme suit :
    - 40 671 000 € HT (soit 48 805 000 € TTC) versés par la Métropole Européenne de Lille au titre des participations aux ouvrages;
    - 15 645 000 € versés par la Métropole Européenne de Lille au titre de la participation globale;
    - 3 423 000 € HT versés par la Métropole Européenne de Lille au titre de la participation complément de prix;
    - 9 486 000 € HT versés par la Métropole Européenne de Lille au titre de l'apport en nature de terrain.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT RAPPORT
M. Alexandre GARCIN n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

Conseil Décembre 2022

Concession d'aménagement FIVES CAIL BABCOCK
Synthèse du CRAC 2021

AVANCEMENT GLOBAL DE L'OPERATION EN 2021

La phase « 0 » du projet Fives Cail est achevée.

Elle a consisté pour l'aménageur en la préparation du site (désamiantage, démolition, dépollution), en la création d'une voie de connexion du projet au métro et la construction d'une cuve de récupération des eaux pluviales de 1800 m^3 (ouvrage d'assainissement MEL).

La Ville de Lille a conduit sur cette période les travaux de construction du Lycée Hôtelier International de Lille, associé à un internat, des logements de fonction, un gymnase municipal et la réalisation d'un passage public sous une ancienne halle réhabilitée.

La phase 1 de 10ha est à un stade avancé d'engagement :

- Chantiers d'espaces publics débutés fin 2017, 1ères ouvertures au public en février 2021,
- Chantiers des 1ères opérations de logements engagés depuis fin 2018, 1ères livraisons de 41 logements en février 2021, 395 logements en chantier fin 2021 sur les 500 de phase 1,
- Chantiers des 1ères opérations d'activités engagés depuis fin 2018, 1er bâtiment livré, la Halle Gourmande, en 2020, en activité depuis 2021,
- Commercialisation ou réservation de la totalité des lots et halles à construire de phase 1.

La phase 2 de 15 ha a été engagée en 2021, avec la mise à jour et la validation du plan directeur sur ce périmètre.

PRINCIPALES REALISATIONS EN 2021

AMENAGEMENTS ET TRAVAUX

- Finalisation des travaux d'aménagement du secteur Ouest, remise d'ouvrage et ouverture au public d'espaces publics majeurs : Cours Jean-François Cail et place des Ouvriers,
- Achèvement d'une 1ère étape de travaux d'aménagement sur le secteur Est, remise d'ouvrage et ouverture au public du parvis du passage de l'Internationale,
- Extension du parking public provisoire,
- Engagement d'un chantier de préparation de la structure métallique de la halle F8.

COMMERCIALISATIONS

- Vente des lots 3B3C, projet de 97 logements et 1 parking silo,
- Vente de la halle F8, destinée à un Tiers Lieu de 2 500 m² SP,
- Compromis de vente sur le lot 3A1, projet de 20 logements en habitat participatif,
- Compromis de vente sur la halle G1, destinée à un programme d'activités (brasserie, sport et bien être) de 3 000 m².

ETUDES

Poursuite des études urbaines et études associés sur la phase 2 (stationnement, circulation, développement durable, …) ayant abouti à un plan directeur validé en décembre 2021.

LE BILAN DU CRAC 2021

Hypothèses du CRAC 2021

Le CRAC 2021 est réalisé sur la base de l'avenant n°3 au Traité de Concession signé le 19 février 2018 et du CRAC 2020.

Le CRAC 2021 est bâti sur les mêmes principes que le CRAC 2020 :

Sur les années 2022 à 2023, le CRAC 2021 présente les recettes et dépenses en cumulant :

- Les dépenses et recettes de phase 1 sur la base de l'actualité du projet, des marchés notifiés en cours ou finalisés ainsi que des dépenses complémentaires nécessaires intégrées au CRAC 2021,
- Les autres dépenses et recettes prévues au CRAC 2020 sur les années 2021, 2022 et 2023 pour la phase 2 :
  - maintenues au même niveau en intégrant en dépenses l'indexation pour les postes indexés
  - ventilées uniquement sur l'année 2023.

Au global, le CRAC présente un résultat à l'équilibre.

Présentation des évolutions

EN DEPENSES

Certains postes du CRAC 2021 présentent un montant global à la hausse pour un montant total de + 6 800 K€.

Les hausses sont consécutives soit :

- À l'intégration de l'indexation des dépenses prévues au CRAC pour un montant approché de + 5 750K€,
- A l'intégration de dépenses complémentaires en phase 1 pour un montant de + 1 050 K€ correspondant à : l'intégration de travaux sur le secteur Nord sur les allées des fondeurs et Martinache (en « travaux ZAC » et « dépollution »), à la mise en œuvre de la piste de chantier sur le cours Jean François Cail (en « gestion et sécurisation du site »), à la poursuite d'études et d'analyses nécessaires à la mise en place et l'engagement de la phase 2

L'indexation et les dépenses complémentaires sont intégralement compensées par l'ajustement à la baisse d'autres dépenses et par, à titre principal, la réduction du poste « provision pour actualisation ».

EN RECETTES

Les recettes présentent une légère hausse des charges foncières, en lien avec les commercialisations réalisées, et une adaptation d'une ligne, corrélée sur son montant à une ligne de dépenses, correspondant à un ajustement du nombre de places de parkings à acquérir potentiellement sur les 2 parkings silos de phase 1.

Participations des collectivités

Le CRAC 2021 maintient le montant global contractuel des participations des collectivités alloué à l'opération comme suit :

- MEL :
  - 40 671 171,00 € HT participations aux ouvrages soit 48 805 405,20 € TTC
  - 15 645 207,00 € participation globale
  - 3 423 510,00 € HT de participation complément de prix
  - 9 486 516,00 € HT d'apport en nature de terrain
- Ville de Lille :
  - 32 201 759,00 € HT participations aux ouvrages soit 38 642 111,00 € TTC

Les rythmes de participations sont fixés comme suit, en accord avec les collectivités :

Participations MEL (hors apport en nature et complément de prix) :

Année	TOTAL	Cumul réglé 2021	2022	2023
Participations aux ouvrages TTC	48 805 405,00€	28 801 802€	3 000 000 €	17 003 603,00 €
Participation globale	15 645 207,00€	9 780 000,00 €	1 955 069 €	3 910 138,00 €

Participations Ville de Lille :

Année	TOTAL	Cumul réglé 2021	2022	2023
Participations aux ouvrages TTC	38 642 111,00€	22 398 619,2€	2 998 619,00 €	13 244 872,8€

Bilan financier prévisionnel du CRAC 2021

montants en euros HT		Bilan initial après avenant 3	Total Bilan initial après avenant 3	Total CRAC 2020	Total CRAC 2021	Prév. 2022	Prév. 2023
		Hypothèses d'indexation	(Valeur décembre 2016)	(valeur déc 2020)	(valeur déc 2021)		
RECETTES			140 327 261	144 866 942	144 062 751	8 074 541	72 038 032
CESSIONS			22 770 431	23 608 434	23 691 776	975 077	14 695 332
			0		-	-	-
ZAC CHARGES FONCIERES			16 373 394	17 441 208	17 497 460	975 077	8 936 737
HABITAT		*non indexé*	*12 669 418*	*12 848 385*	*12 867 689*	*318 677*	*6 247 611*
	Logement locatif social (PLUS / PLAI)	*non indexé*	*2 316 058*	*2 139 854*	*2 077 717*	*36 608*	*1 731 770*
	Logement accession sociale	*non indexé*	*1 147 271*	*1 043 529*	*1 724 638*	-	*1 402 816*
	Logement accession maîtrisée	*non indexé*	*1 913 251*	*2 132 055*	*2 109 271*	*187 163*	*1 275 609*
	Logement locatif libre (intermédiaire)	*non indexé*	*2 668 480*	*3 012 831*	*1 721 769*	*1 590*	*275 730*
	Logement accession libre	*non indexé*	*2 596 358*	*2 492 017*	*2 491 965*	*96 496*	*847 358*
	Résidence Seniors	*non indexé*	*2 028 000*	*2 028 000*	*2 028 000*	-	-
DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE		*non indexé*	*1 658 560*	*1 779 143*	*1 533 685*	*370 669*	*735 560*
	Tertiaire	*non indexé*	*539 200*	*739 659*	*739 659*	*306 099*	*249 200*
	Activités	*non indexé*	*993 360*	*899 190*	*653 733*	*66 922*	*486 360*
	Commerce	*non indexé*	*126 000*	*140 294*	*140 294*	*2 351*	-
EQUIPEMENTS		*non indexé*	*2 045 416*	*2 813 680*	*3 096 087*	*285 731*	*1 953 566*
Le lycée hôtelier		*non indexé*	-	-	-	-	-
Les équipements scolaires et de petite enfance		*non indexé*	-	-	-	-	-
Les équipements sportifs et la piscine intercommunale		*non indexé*	-	-	-	-	-
Un espace « capable » à destination des habitants		*non indexé*	-	-	-	-	-
Ensemble d'équipements publics Ville de Lille et espaces capables		*non indexé*	*2 045 416*	*2 813 680*	*3 096 087*	*285 731*	*1 953 566*
FONCIER TERRAIN PARKINGS		*non indexé / TP01*	795 799	619 816	646 906	-	457 801
Parkings Lot 4 et Lot 3		non indexé	378 603	189 105	189 105	-	-
~~Parc de stationnement P1 (halle F16)~~		TP01	-	-	-	-	-
Parc de stationnement P2 (halle F1)		TP01	184 679	190 661	202 653	-	202 653
Parc de stationnement P3 (halle A2)		TP01	232 517	240 050	255 148	-	255 148
PARTICIPATION AU RESEAU DES EAUX PLUVIALES			821 702	767 874	767 874	-	521 258
HABITAT		*non indexé*	*415 249*	*351 521*	*351 521*	-	*351 521*
	Logement locatif social (PLUS / PLAI)	*non indexé*	*128 035*	*106 419*	*106 419*	-	*106 419*
	Logement accession sociale	*non indexé*	*45 126*	*45 126*	*45 126*	-	*45 126*
	Logement accession maîtrisée	*non indexé*	*65 110*	*56 598*	*56 598*	-	*56 598*
	Logement locatif libre (intermédiaire)	*non indexé*	*65 918*	*65 918*	*65 918*	-	*65 918*
	Logement accession libre	*non indexé*	*111 060*	*77 460*	*77 460*	-	*77 460*
DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE		*non indexé*	*117 209*	*111 609*	*111 609*	-	*111 609*
	Tertiaire	*non indexé*	*38 413*	*27 213*	*27 213*	-	*27 213*
	Activités	*non indexé*	*78 796*	*84 396*	*84 396*	-	*84 396*
	Commerce		-	-	-	-	-
EQUIPEMENTS		*non indexé*	*260 449*	*304 743*	*304 743*	-	*58 128*
	Le lycée hôtelier	*non indexé*	*196 161*	*196 161*	*196 161*	-	-
	Les équipements scolaires et de petite enfance	*non indexé*	-	-	-	-	-
	Les équipements sportifs et la piscine intercommunale	*non indexé*	-	-	-	-	-
	Un espace « capable » à destination des habitants	*non indexé*	-	-	-	-	-
	Autres	*non indexé*	*64 288*	*108 582*	*108 582*	-	*58 128*
Parkings	*ligne créée au CRAC 2016*	*non indexé*	*28 795*	-	-	-	-
RESERVE FONCIERE		*non indexé*	1 326 579	1 326 579	1 326 579	-	1 326 579
	Les halles E1, E2, E3	*non indexé*	1 326 579	1 326 579	1 326 579	-	1 326 579
PLAINE DES METALLURGISTES			3 452 957	3 452 957	3 452 957	-	3 452 957
HABITAT		*non indexé*	*3 452 957*	*3 452 957*	*3 452 957*	-	*3 452 957*
	Logement locatif social (PLUS / PLAI)	*non indexé*	*688 948*	*688 948*	*688 948*	-	*688 948*
	Logement accession sociale	*non indexé*	*195 679*	*195 679*	*195 679*	-	*195 679*
	Logement accession maîtrisée	*non indexé*	*308 502*	*308 502*	*308 502*	-	*308 502*
	Logement locatif libre (intermédiaire)	*non indexé*	*834 904*	*834 904*	*834 904*	-	*834 904*
	Logement accession libre	*non indexé*	*1 424 924*	*1 424 924*	*1 424 924*	-	*1 424 924*
DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE		*non indexé*	-	-			
Tertiaire			-	-	-	-	-
Activités			-	-	-	-	-
Commerce			-	-	-	-	-
			-	-	-	-	-
					-	-	-
SITE "CHAMPION"		*non indexé*	-	-	-	-	-
PROVISION COMMERCIALISATION		*non indexé*	3 152 625	2 809 050	2 809 050	1 057 538	1 751 512
VENTE DES PARCS DE STATIONNEMENT			8 507 050	8 507 050	8 507 050	-	8 507 050
~~*Parc de stationnement P1 (halle F16)*~~		*non indexé*	-	-	-	-	-
Parc de stationnement P2 (halle F1)		*non indexé*	-	-	-	-	-
Parc de stationnement P3 (halle A2)		*non indexé*	-	-	-	-	-
Parc de stationnement Phase 02		*non indexé*	*8 507 050*	*8 507 050*	*8 507 050*	-	*8 507 050*
PARTICIPATION GLOBALE LMCU			15 645 207	15 645 207	15 645 207	1 955 069	3 910 138
Parc de stationnement P2 (halle F1)		*non indexé*	-	-	-	-	-
Parc de stationnement P3 (halle A2)		*non indexé*	-	-	-	-	-
Parc de stationnement Phase 02		*non indexé*	*15 645 207*	*15 645 207*	*15 645 207*	*1 955 069*	*3 910 138*
PARTICIPATIONS AUX OUVRAGES			72 872 930	72 872 930	72 872 930	4 081 857	37 637 741
PARTICIPATION LMCU		*non indexé*	40 671 171	40 671 171	40 671 171	1 583 008	26 600 347
PARTICIPATION VILLE DE LILLE		*non indexé*	32 201 759	32 201 759	32 201 759	2 498 849	11 037 394
PARTICIPATION COMPLEMENT DE PRIX LMCU			3 423 510	3 423 510	3 423 510	-	-
CHARGE FONCIERE LYCEE HOTELLIER		*non indexé*	3 423 510	3 423 510	3 423 510	-	-
SUBVENTIONS		*non indexé*	3 080 169	5 459 949	5 558 171	-	3 397 586
Subvention ADEME		*non indexé*	438 900	411 858	411 858	-	-
Subvention FRAMEE		*non indexé*	38 063	34 463	34 463	-	-
Subvention FEDER		*non indexé*	709 231	2 207 198	2 207 198	-	1 665 095
Subvention CPER		*non indexé*	208 202	212 819	212 819	-	-
Subvention Agence de l'eau		*non indexé*	845 235	845 235	845 235	-	329 805
Subvention Ecocite		*non indexé*	656 530	1 563 519	1 563 519	-	1 304 464
Subvention UIA Préfiguration		*non indexé*	184 008	184 857	184 857	-	-
Subvention fonds propres CDC		*non indexé*	-	-	-	-	-
Subvention Etat (FAU et Plan de relance)		*non indexé*	-	-	98 222	-	98 222
PARTICIPATIONS COMPLEMENTAIRES			-	-	-	-	-
PARTICIPATION APPORT EN NATURE		*non indexé*	9 486 516	9 486 516	9 486 516	-	633 673
CESSIONS PLACES DE PARKING EN P4 ET P3		*non indexé*	1 075 000	2 487 500	1 500 000	-	1 500 000
RECETTES DE GESTION DES PARKINGS PROVISOIRES		*non indexé*	58 614	50 735	51 975	5 000	5 000
REVALORISATION DES MATERIAUX		-	-	248 230	248 230	-	-
AUTRES PRODUITS		*non indexé*	255 210	267 832	268 336	-	-

montants en euros HT		Bilan initial après avenant 3	Total Bilan initial après avenant 3	Total CRAC 2020	Total CRAC 2021	Prév. 2022	Prév. 2023
		Hypothèses d'indexation	(Valeur décembre 2018)	(valeur déc 2020)	(N)		
DEPENSES			140 226 198	136 808 364	144 063 751	-	-
MAITRISE FONCIERE			25 805 866	27 696 114	27 360 631	-	-
Coût total des acquisitions			2 676 967	2 398 155	2429061	-	1 020 531
coût acquisition		réf loyers	2 493 229	2 230 369	2294166	-	1 020 531
provision négociation		réf loyers	263 738	168 786	134895	-	134 895
foncier terrains parkings			417 196	430 711	457801	-	457 801
	Parc de stationnement P2 (halle F1)	TP01	*184 679*	*190 661*	*202653*	-	*202 653*
	Parc de stationnement P3 (halle A2)	TP01	*232 517*	*240 050*	*255 148*	-	*255 148*
Acquisition places de parking en P4 et P3		non indexé	1 075 000	2 487 500	1500000	-	-
Apport en nature		non indexé	9 486 516	9 486 516	9486516	-	633 675
Frais de notaires		syntec	182 287	181 115	207538	2 400	97 413
Expertises foncières		syntec	78 536	81 517	82199	27 561	5 232
Frais d'avocat pour la maîtrise foncière		syntec	30 691	32 612	32885	-	19 112
Redevance archéologique		syntec	-	-	-	-	-
Libération foncière			11 658 695	12 399 988	13164655	1 155 935	2 974 689
Dépollution		tp01	3 483 438	3 797 122	4261174	531 392	276 041
Mesures conservatoires		bt01	5 257 512	5 004 541	5004541	23 452	6 148
Déconstruction		bt01	4 967 756	5 598 326	5898940	601 130	2 692 500
			-	-	-	-	-
ETUDES GENERALES			4 364 094	5 692 069	6053414	861 322	1 868 193
			-	-	-	-	-
Géomètre "foncier" acquisitions cessions		ingénierie	404 102	429 453	446088	46 357	280 498
Missions HQE et Développement durable		ingénierie	186 749	262 346	412362	98 553	198 168
Mises à jour études réglementaires		ingénierie	108 918	115 693	120175	38 634	42 908
Etudes de marché		ingénierie	108 242	111 488	113807	-	51 917
Urbanisme		ingénierie	2 296 049	2 799 125	2907555	185 230	771 946
Etudes diverses (études de sol, études techniques...)		ingénierie	1 260 025	1 975 963	2050449	293 157	520 695
			-	-	-	-	-
TRAVAUX ET HONORAIRES			52 120 569	57 802 857	61730080	7 705 569	18 619 521
TRAVAUX ZAC FCB			39 816 652	43 649 344	46514718	5 114 166	23 828 266
	PHASES 0 et 1	tp01	14 807 470	17 449 155	18727690	4 512 227	1 401 066
	PHASE 2	tp01	18 192 718	18 107 221	19246089	-	19 246 089
	PASSAGES COUVERTS PUBLICS	tp01	2 079 841	1 457 119	1548766	13 028	1 111 607
	MISE EN SECU HALLES E	tp01	703 298	726 081	765070	-	765 070
	REHABILITATION HALLES ESPACES CAPABLES	tp01	4 093 325	5 909 768	6227106	588 911	1 904 466
TRAVAUX SITE CHAMPION		tp01	-	-			
TRAVAUX PLAINE DES METALLURGISTES		tp01	812 201	838 513	891251	-	891 251
Travaux divers et aléas		tp01	1 218 666	1 345 152	1429756	580 468	585 365
Honoraires maîtrise d'oeuvre sur les travaux de VRD+SPS+OPC		syntec	5 440 208	6 287 875	6340465	948 440	2 585 234
Géomètre travaux (étude et réalisation)		ingénierie	216 088	234 488	233207	19 986	82 519
Gestion et sécurisation du site		tp01	3 465 058	4 300 370	5108264	1 181 624	468 520
Parkings provisoires yc horos			1 186 500	1 197 138	1212599	58 884	178 570
Parking Lebon		tp01	417 900	274 967	274967	156	-
Parking provisoire P2 P3		tp01	768 600	882 149	937632	58 728	178 570
CONSTRUCTION DE PARKINGS			16 421 996	17 715 400	18668261	-	18 668 261
Parc de stationnement P2 (halle F1)		BT01	-	-	-	-	-
Parc de stationnement P3 (halle A2)		BT01	-	-	-	-	-
Parc de stationnement Phase 02		BT01	16 421 996	17 715 400	18668261	-	18 668 261
INGENIERIE ET CONDUITE DE PROJET			13 694 152	14 130 488	14134877	1 054 802	2 799 381
Rémunération forfaitaire		non indexé	11 157 076	11 157 076	11157076	976 368	992 812
Rémunération proportionnelle		non indexé	2 279 664	2 788 588	2788588	78 434	1 640 266
Rémunération UIA - staff costs - office and equipment		non indexé	43 010	43 010	43010	-	-
Rémunération de liquidation		syntec	154 402	166 024	166404	-	166 404
			-	-	-	-	-
FRAIS DE GESTION			4 752 349	4 483 895	4577814	432 281	1 445 494
Frais divers (reprographie, appels d'offres, impôts et taxes, etc...)			724 048	912 235	928435	59 266	557 830
Reprographie		syntec	528 705	561 820	566519	5 600	499 884
Frais des publicités et frais divers		syntec	195 338	201 718	203405	14 300	43 618
Charges AFUL		syntec	-	148 697	158510	39 366	14 328
Assurances		non indexé / coût constru	2 092 436	1 586 549	1623530	190 957	621 402
Assurances RCP (1% des dépenses hors foncier et taxes)		non indexé	602 444	637 123	637123	86 050	460 396
Assurances multirisques		coût construction	1 359 485	844 511	884095	94 994	94 994
Assurances DO		non indexé	95 756	81 505	81505	6 621	48 515
Assurances TRC		non indexé	34 714	23 410	20807	3 311	17 496
Impôts et taxes			1 935 870	1 964 911	2025649	182 058	286 265
Impôts fonciers terrains		conso hors tabac	1 468 254	1 719 563	1755654	171 568	171 568
Impôts et taxes (CA de la société)		non indexé	467 615	245 348	269994	10 490	94 695
CONCERTATION COMMUNICATION			1 788 709	1 977 552	1992644	187 635	887 405
Maison du projet et atelier urbain		syntec	527 827	456 691	460511	17 838	291 067
Outils de communication		syntec	1 075 877	1 323 860	1334933	149 841	896 417
Travaux de préfiguration UIA - Equipment		non indexé	187 000	197 000	197000	-	-
FRAIS FINANCIERS			4 217 208	4 217 208	4217208	-	3 518 054
provision pour frais financiers		non indexé	*3 348 322*	*3 518 512*	*3518054*	-	*3 518 054*
Total frais financiers			1 068 287	698 696	699174	-	-
Frais financiers à court terme	3,50%	-	60 266	61 557	62015	-	-
Frais financiers à moyen terme	3,50%	non indexé	1 008 022	637 159	637159	-	-
			-	-	-	-	-
PROVISION POUR ACTUALISATION		non indexé	17 303 380	11 361 972	5329017	381 330	4 807 687
	Recettes - dépenses		92 070	6 578	0	9 661 262	4 171 011
	Recettes - dépenses cumulé		92 070		0	4 171 011	0

montants en euros HT			Bilan initial après avenant 3	Total Bilan initial après avenant 3	Total CRAC 2020	Total CRAC 2021	Prév. 2022	Prév. 2023
			Hypothèses d'indexation	(Valeur décembre 2018)	(valeur déc 2020)	(valeur déc 2021)		
	TVA							
	TVA collectée	5,50%			-	-	-	-
	TVA collectée sur ouvra	20,00%			8 134 234	6 350 231	316 602	5 320 069
	TVA collectée sur ouvra	20,00%			6 440 352	5 915 620	469 770	2 207 479
	Autre TVA collectée	20,00%			8 155 476	10 148 109	407 523	5 148 913
	total TVA collectée				**22 730 062**	**22 413 959**	**1 223 894**	**12 676 461**
					-	-	-	-
	TVA payée	**20,00%**			**22 017 015**	**21 775 039**	**2 037 926**	**12 078 240**
	TVA déductible	**100,00%**			**22 017 015**	**21 775 039**	**2 037 926**	**12 078 240**
	TVA payée au trésor public				2 047 863	2 773 737	-	2 161 018
	TVA remboursée par le TP				2 134 817	2 134 817	-	-
	position de TVA				0	0	- 814 032	- 1 562 807
	position cumulée de TVA				-	-	1 562 807	0
	trésorerie période			92 073	85 78	- 0	**3 000 000**	**17 003 603**
	trésorerie cumulée			92 073	85 78	- 0	**1 899 610**	**31 920 416**
	AVANCES SUR OUVRAGES TTC							
	avances LMCU sur ouvrages mobilisation				48 805 405	48 805 405	3 000 000	17 003 603
	avances LMCU sur ouvrages remboursement				48 805 405	48 805 405	1 899 610	31 920 416
	total avances LMCU sur ouvrages en cours				0	0	14 516 813	0
					-	-		
	avances Lille sur ouvrages mobilisation				-	-		
	avances Lille sur ouvrages remboursement				-	-		
	total avances Lille sur ouvrages en cours				-	-		
					-	-		
					-	-		
	total avances sur ouvrages mobilisation				48 805 405	48 805 405	3 000 000	17 003 603
	Trésorerie période			92 073	85 78	- 0	- 3 256 851	- 13 827 663
	Trésorerie cumulée			92 073	85 78	- 0	13 827 662	- 0
	Dépôts de garantie versés				79 648	169 648	-	-
	Dépôts de garantie perçus				466 358	169 648	-	-
	total mobilisation emprunt en cours			12 500 000	9 500 000	9 500 000	-	-
	total amortissement emprunt en cours			12 500 000	9 500 000	9 500 000	-	-
	total capital des emprunts en cours			-	-	-	-	-
	mobilisations cumulées							
	remboursements annuels						-	-
	cumul remboursements							
FINANCEMENT DES PARCS DE STATIONNEMENT								
	Parc de stationnement P1 (halle F 16)			-	-	-	-	-
	mobilisation			-	-	-	-	-
	Amortissement			-	-	-	-	-
	Parc de stationnement P2 (halle F 1)			-	-	-	-	-
	mobilisation			2 500 000	2 500 000	2 500 000	2 500 000	-
	Amortissement			2 500 000	2 500 000	2 500 000	-	2 500 000
	Parc de stationnement P3 (halle A2)			-	-	-	-	-
	mobilisation			4 500 000	4 500 000	4 500 000	4 500 000	-
	Amortissement			4 500 000	4 500 000	4 500 000	-	4 500 000
	trésorerie période			92 073	- 71 070	15 689 708	**3 744 149**	- **20 815 570**
	trésorerie cumulée			92 073	- 71 070	15 689 708	**20 815 570**	- **0**

Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Nombre de membres en exercice : 188
Quorum minimum requis : 95
Date de la convocation à la réunion : 09 décembre 2022

Président : DAMIEN CASTELAIN
(Secrétaire de Séance : Nicolas DETERPIGNY)

Présents (166) :

M. ACHIBA (à partir de 18h00), M. AL DANDACHI, M. AMBROZIEWICZ, M. AMROUNI, M. ANDRIES, M. BAERT, Mme BALMELLE, M. BALY, Mme BARISEAU, Mme BECUE, M. BEHARELLE, Mme BELGACEM, M. BERNARD, M. BLONDEAU, M. BOCQUET, Mme BODIER, M. BONNET, M. BORREWATER, M. BOUCHE, M. BREHON, Mme BRESSON, M. BROGNIART, Mme BRULANT-FORTIN, Mme BRUN (pouvoir à M. CAREMELLE jusqu'à 17h30), M. CADART, Mme CAMARA, M. CAMBIEN, M. CANESSE (pouvoir à M. BLONDEAU à partir de 20h00), M. CAREMELLE, Mme CASIER, M. CASTELAIN, M. CATHELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDERLIER, M. Christophe CAUDRON, M. Gérard CAUDRON, M. CHALAH (pouvoir à M. AMROUNI à partie de 19h55), Mme CHANTELOUP, M. CHARPENTIER, Mme COEVOET, M. COLIN, M. CORBILLON, M.COSTEUR (à partir de 18h15), M. DAVID-BROCHEN, M. DEHAUT, Mme DE SMEDT, M. DEBEER, Mme DELACROIX, M. DELANGHE, M. DELBAR, M. DELEBARRE, M. DELEPAUL, M. DENDIEVEL, M. DENOEUD (pouvoir à M. VUYLSTEKER jusqu'à 18h30) Mme DEPREZ-LEFEBVRE, M.DESLANDES (pouvoir à M. DENDIEVEL à partir de 22h00), M. DESMET, M. DESMETTRE, M. DETERPIGNY, Mme DOIGNIES, Mme DOMRAULT-TANGUY, M. DUBOIS, Mme DUCRET (pouvoir à M. GERARD à partir de 20 h10), M. DUCROCQ (pouvoir à M. Frédéric LEFEBVRE à partir de 20h10), M. DUFOUR, M. DURAND, Mme DURET (pouvoir à M. DENOEUD à partir de 20h05), M. ELEGEEST, M. FITAMANT, M. FLINOIS, M. GADAUT, Mme GANTIEZ, M. GARCIN, Mme GAUTIER , M. GEENENS, M. GERARD, M. GHERBI, Mme GILME, Mme GIRARD, Mme GLADYSZ-SEBILLE, Mme GOFFARD (pouvoir à M. RICHIR jusqu'à 18h00), M. GONCE, Mme GOUBE, M. HAESEBROECK, Mme HALLYNCK, M. HANOH, M. HAYART (pouvoir à M. PAU à partir de 20h00), M. HOUSET, M. HUTCHINSON, Mme JANSSENS, Mme KHATIR, Mme KRAMARZ, M. LEBARGY, M. LECLERCQ, M. LEDE, Mme Catherine LEFEBVRE, M. Frédéric LEFEBVRE, M. Joseph LEFEBVRE, M. Dominique LEGRAND, M. Jean-François LEGRAND, M. LEPRETRE, M. LEWILLE, Mme LHERBIER (pouvoir à M. ACHIBA à partir de 21h00), M. LIENART, M. LIMOUSIN, Mme LINKENHELD, M. MAENHOUT, M. MANIER, M. MARCY, Mme MARIAGE-DESREUX, Mme MASSE, Mme MASSIET, M. MASSON, M. MATHON, Mme MAZZOLINI, M. MENAULT, Mme MEZOUANE-RAHMI, M. MINARD, Mme MOENECLAEY, M. MOLLE, M. MONTOIS, Mme MOREAUX, M. MOUVEAU, Mme NIREL, Mme OSSON (à partir de 17h30), M. PASTOUR, M. PAU, M. PAURON, M. PETRONIN, M. PICK, Mme PIERRE-RENARD, M. PILETTE, M. PLANCKE, M. PLOUY, Mme POLLET, Mme PONCHAUX, M. POSMYK, M. Ludovic PROISY, M. Patrick PROISY, M. PROKOPOWICZ, Mme PROVO, Mme RENGOT, M. RICHIR, Mme RODES (pouvoir à M.GEENENS à partir de 19h55), Mme ROUSSEL, Mme RUBIO-COQUEMPOT (à partir de 17h30), Mme SABE (à partir de 17h30), Mme SEDOU, Mme SEGARD (pouvoir à M. BALY à partir de 22h00), M. SKYRONKA, M. SONNTAG, Mme SPILLEBOUT (pouvoir à Mme TONNERRE-DESMET à partir de 20h20), Mme STANIEC-WAVRANT (pouvoir à M. VICOT à partir de 22h00), M. TAISNE (pouvoir à M. DAVID-BROCHEN à partir de 19h30), M. TALPAERT, Mme THOMAS, Mme TONNERRE, M. TURPIN, M. VANBEUGHEN, M. VERCAMER, M. VICOT, Mme VOITURIEZ (à partir de 17h30), M. VUYLSTEKER, M. WOLFCARIUS, M. ZBIERSKI (pouvoir à M. DETERPIGNY à partir de 21h25), Mme ZOUGGAGH.

Élus absents ayant donné pouvoir (22) :

Mme AUBRY (pouvoir à Mme LINKENHELD), Mme BADERI (pouvoir à Mme GAUTIER), M. BELABBES (pouvoir à M. DEBEER), M. BEZIRARD (pouvoir à M. BERNARD), M. BONTE (pouvoir à M. LIENART), M. BRAURE (pouvoir à M. BREHON), M. BUISSE (pouvoir à Mme MAZZOLINI), M. BUYSSECHAERT (pouvoir à Mme MARIAGE), M. DARMANIN (pouvoir à Mme BECUE), Mme DEBOOSERE (pouvoir à Mme CHANTELOUP), M. DESBONNET (pouvoir à M. MAENHOUT), M. DESTAILLEUR (pouvoir à Mme GILME), M. Ali DOUFFI (pouvoir à Mme BRULANT-FORTIN), Mme FURNE (pouvoir à M. COSTEUR), M. GRAS (pouvoir à M. MARCY), M. HEIREMANS (pouvoir à M. HUTCHINSON), M. LENFANT (pouvoir à Mme PONCHAUX), M. MAYOR (pouvoir à M. ELEGEEST), Mme PARIS (pouvoir à M. GARCIN), M. PLUSS (pouvoir à Mme MOREAUX), M. ROLLAND (pouvoir à M. SKYRONKA), Mme WENDERBECQ (pouvoir à Mme GLADYSZ-SEBILLE).

Le quorum étant atteint, le Conseil de la MEL peut valablement délibérer.

Le secrétaire de séance

Nicolas DETERPIGNY

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Damien CASTELAIN

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 024

Pour rendu exécutoire

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Vice-président délégué

Le 19/12/2022
Alain BERNARD

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
ID : 059-200093201-20221216-lmc100000096708-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 19/12/2022
Retour préfecture le 19/12/2022
Publié le 20/12/2022

22-C-0387

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

LILLE -

ZAC PORTE DE VALENCIENNES - CONCESSION D'AMENAGEMENT - COMPTE RENDU ANNUEL D'ACTIVITES - CRAC 2021

I. Rappel du contexte

D'une superficie d'environ 16 hectares, la ZAC "Porte de Valenciennes" à Lille a pour enjeux la recomposition du secteur de la ville, compris entre le site St Sauveur, Euralille II, la cité HLM Belfort, et le quartier de Fives en rétablissant des continuités du boulevard Hoover avec le boulevard de Belfort, de la rue de Cambrai avec la rue Denis Cordonnier vers Fives, en offrant des espaces publics de grande qualité, et en renouvelant l'offre en logements.

Par délibération n° 07 C 0126 du 30 mars 2007, le Conseil de la Métropole a décidé de confier l'opération d'aménagement de la ZAC "Porte de Valenciennes" à la SPL Euralille. Le contrat a été notifié en date du 14 mai 2007, pour une durée de 12 ans, année de clôture comprise.

Par délibération n° 08 C 0581 du Conseil métropolitain du 19 décembre 2008, un premier avenant a été autorisé modifiant l'échéancier de versement de la rémunération forfaitaire de l'aménagement sans l'augmenter.

Un avenant n° 2, par délibération n° 17 C 0718 du Conseil métropolitain du 19 octobre 2017, a intégré les modifications du périmètre de la ZAC ainsi que la prolongation de la durée du contrat de concession à 3 ans, jusqu'en 2022.

Un avenant n° 3, par délibération n° 21 C 0433 du Conseil métropolitain du 15 octobre 2021, a prolongé la durée du contrat de concession de 2 ans et demi, soit jusqu'en février 2025.

II. Objet de la délibération

Conformément à l'article L.305-5 du Code de l'Urbanisme, la SPL Euralille soumet à l'approbation de la Métropole Européenne de Lille le compte rendu annuel (CRAC) 2021 pour cette opération.

L'année 2021 a été marquée par le lancement du concours architectural sur le lot 1.1 porté par l'opérateur Kaufman&Braud, 8 500 m² de surface de plancher comprenant une centrale des mobilités et un programme de co-living et sur le lot 1.4 porté par le

groupement Duval et Aire Nouvelle, programme tertiaire de 8 500 m² de surface de plancher.

Les travaux de construction d'environ 70 logements sur les lots 4.2.3 et 4.2.4 ont démarré au dernier trimestre 2021 et les travaux d'espaces publics en accompagnement des lots 5.1 et 5.2.1, démarrés en 2020, se sont poursuivis en 2021.

III. Evolution du bilan de la concession d'aménagement

1. Recettes en 2021 :

Aucune recette de charge foncière n'a été perçue en 2021.
Les recettes de 2021 d'un montant de 159 000 € correspondent aux produits des conventions d'occupation précaire liées aux chantier ainsi qu'aux soldes de subvention de la Région Hauts-de-France et de participation de Vilogia à l'aménagement du cœur d'îlot 4.1.

2. Recettes prévisionnelles :

Le montant prévisionnel des recettes s'élève à 40 173 000 € (augmentation de 22 000 €). La diminution de charges foncières liées à la modification de programme des lots 5.4 et 5.3, suppression de logements libres au profit de logements intermédiaires, est compensée par l'augmentation des recettes générées par la convention de participation liée à l'extension de l'ONERA (+ 52 000 €).

a. Dépenses en 2021 :

Les dépenses 2021, d'un montant de 720 000 € correspondent aux montant des travaux, des coûts induits (honoraires de la maitrise d'œuvre notamment) et de la rémunération de l'aménageur.

b. Dépenses prévisionnelles :

Le montant prévisionnel des dépenses s'élève à 40 028 000 € (augmentation de 237 000 €). Cette augmentation s'explique, pour l'essentiel, par les frais de gestion de site pour faire face à l'augmentation des dégradations constatées.

Le résultat prévisionnel de l'opération est de 145 000 € avec une participation publique de 11 659 000 €, se décomposant comme suit :

- 7 432 000 €, versés par la Métropole Européenne de Lille au titre de la participation aux équipements publics;
- 1 122 000 €, versés par la Métropole Européenne de Lille en subvention complément de prix ANRU.
- 2 496 000 €, versés par la ville de Lille au titre de la participation aux équipements publics ;
- 609 000 € versés par la ville de Lille au titre de la participation aux équipements publics spécifiques.

IV. Évolution des participations de la Métropole européenne de Lille

Les participations globales de la Métropole n'ont pas évolué par rapport au dernier CRAC approuvé. La participation MEL aux équipements publics (actualisé lors du dernier avenant) est de 7 432 000 € HT soit 8 918 400 € TTC.

Point de vigilance :
Dans le cadre de la cession du lot 1.4 au groupement Duval - Aire Nouvelle, la clause d'intéressement, demandée par l'État, dans le cadre de la revente de terrain dans les 10 ans suivant son acquisition, est estimée à 768 000 €.
Une négociation avec l'État est en cours sur le principe d'application et le mode de calcul.
Toutefois, l'application de cette clause générerait un bilan fortement déficitaire.

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) De prendre acte du CRAC 2021 dont les principales évolutions sont explicitées ci-dessus.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT RAPPORT
M. Alexandre GARCIN n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

Pour rendu exécutoire

22-C-0387

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

LILLE -

ZAC PORTE DE VALENCIENNES - CONCESSION D'AMENAGEMENT - COMPTE RENDU ANNUEL D'ACTIVITES - CRAC 2021

I. Rappel du contexte

D'une superficie d'environ 16 hectares, la ZAC "Porte de Valenciennes" à Lille a pour enjeux la recomposition du secteur de la ville, compris entre le site St Sauveur, Euralille II, la cité HLM Belfort, et le quartier de Fives en rétablissant des continuités du boulevard Hoover avec le boulevard de Belfort, de la rue de Cambrai avec la rue Denis Cordonnier vers Fives, en offrant des espaces publics de grande qualité, et en renouvelant l'offre en logements.

Par délibération n° 07 C 0126 du 30 mars 2007, le Conseil de la Métropole a décidé de confier l'opération d'aménagement de la ZAC "Porte de Valenciennes" à la SPL Euralille. Le contrat a été notifié en date du 14 mai 2007, pour une durée de 12 ans, année de clôture comprise.

Par délibération n° 08 C 0581 du Conseil métropolitain du 19 décembre 2008, un premier avenant a été autorisé modifiant l'échéancier de versement de la rémunération forfaitaire de l'aménagement sans l'augmenter.

Un avenant n° 2, par délibération n° 17 C 0718 du Conseil métropolitain du 19 octobre 2017, a intégré les modifications du périmètre de la ZAC ainsi que la prolongation de la durée du contrat de concession à 3 ans, jusqu'en 2022.

Un avenant n° 3, par délibération n° 21 C 0433 du Conseil métropolitain du 15 octobre 2021, a prolongé la durée du contrat de concession de 2 ans et demi, soit jusqu'en février 2025.

II. Objet de la délibération

Conformément à l'article L.305-5 du Code de l'Urbanisme, la SPL Euralille soumet à l'approbation de la Métropole Européenne de Lille le compte rendu annuel (CRAC) 2021 pour cette opération.

L'année 2021 a été marquée par le lancement du concours architectural sur le lot 1.1 porté par l'opérateur Kaufman&Braud, 8 500 m² de surface de plancher comprenant une centrale des mobilités et un programme de co-living et sur le lot 1.4 porté par le

groupement Duval et Aire Nouvelle, programme tertiaire de 8 500 m² de surface de plancher.

Les travaux de construction d'environ 70 logements sur les lots 4.2.3 et 4.2.4 ont démarré au dernier trimestre 2021 et les travaux d'espaces publics en accompagnement des lots 5.1 et 5.2.1, démarrés en 2020, se sont poursuivis en 2021.

III. Evolution du bilan de la concession d'aménagement

1. Recettes en 2021 :

Aucune recette de charge foncière n'a été perçue en 2021.
Les recettes de 2021 d'un montant de 159 000 € correspondent aux produits des conventions d'occupation précaire liées aux chantier ainsi qu'aux soldes de subvention de la Région Hauts-de-France et de participation de Vilogia à l'aménagement du cœur d'îlot 4.1.

2. Recettes prévisionnelles :

Le montant prévisionnel des recettes s'élève à 40 173 000 € (augmentation de 22 000 €). La diminution de charges foncières liées à la modification de programme des lots 5.4 et 5.3, suppression de logements libres au profit de logements intermédiaires, est compensée par l'augmentation des recettes générées par la convention de participation liée à l'extension de l'ONERA (+ 52 000 €).

a. Dépenses en 2021 :

Les dépenses 2021, d'un montant de 720 000 € correspondent aux montant des travaux, des coûts induits (honoraires de la maitrise d'œuvre notamment) et de la rémunération de l'aménageur.

b. Dépenses prévisionnelles :

Le montant prévisionnel des dépenses s'élève à 40 028 000 € (augmentation de 237 000 €). Cette augmentation s'explique, pour l'essentiel, par les frais de gestion de site pour faire face à l'augmentation des dégradations constatées.

Le résultat prévisionnel de l'opération est de 145 000 € avec une participation publique de 11 659 000 €, se décomposant comme suit :

- 7 432 000 €, versés par la Métropole Européenne de Lille au titre de la participation aux équipements publics;
- 1 122 000 €, versés par la Métropole Européenne de Lille en subvention complément de prix ANRU.
- 2 496 000 €, versés par la ville de Lille au titre de la participation aux équipements publics ;
- 609 000 € versés par la ville de Lille au titre de la participation aux équipements publics spécifiques.

IV. Évolution des participations de la Métropole européenne de Lille

Les participations globales de la Métropole n'ont pas évolué par rapport au dernier CRAC approuvé. La participation MEL aux équipements publics (actualisé lors du dernier avenant) est de 7 432 000 € HT soit 8 918 400 € TTC.

Point de vigilance :
Dans le cadre de la cession du lot 1.4 au groupement Duval - Aire Nouvelle, la clause d'intéressement, demandée par l'État, dans le cadre de la revente de terrain dans les 10 ans suivant son acquisition, est estimée à 768 000 €.
Une négociation avec l'État est en cours sur le principe d'application et le mode de calcul.
Toutefois, l'application de cette clause générerait un bilan fortement déficitaire.

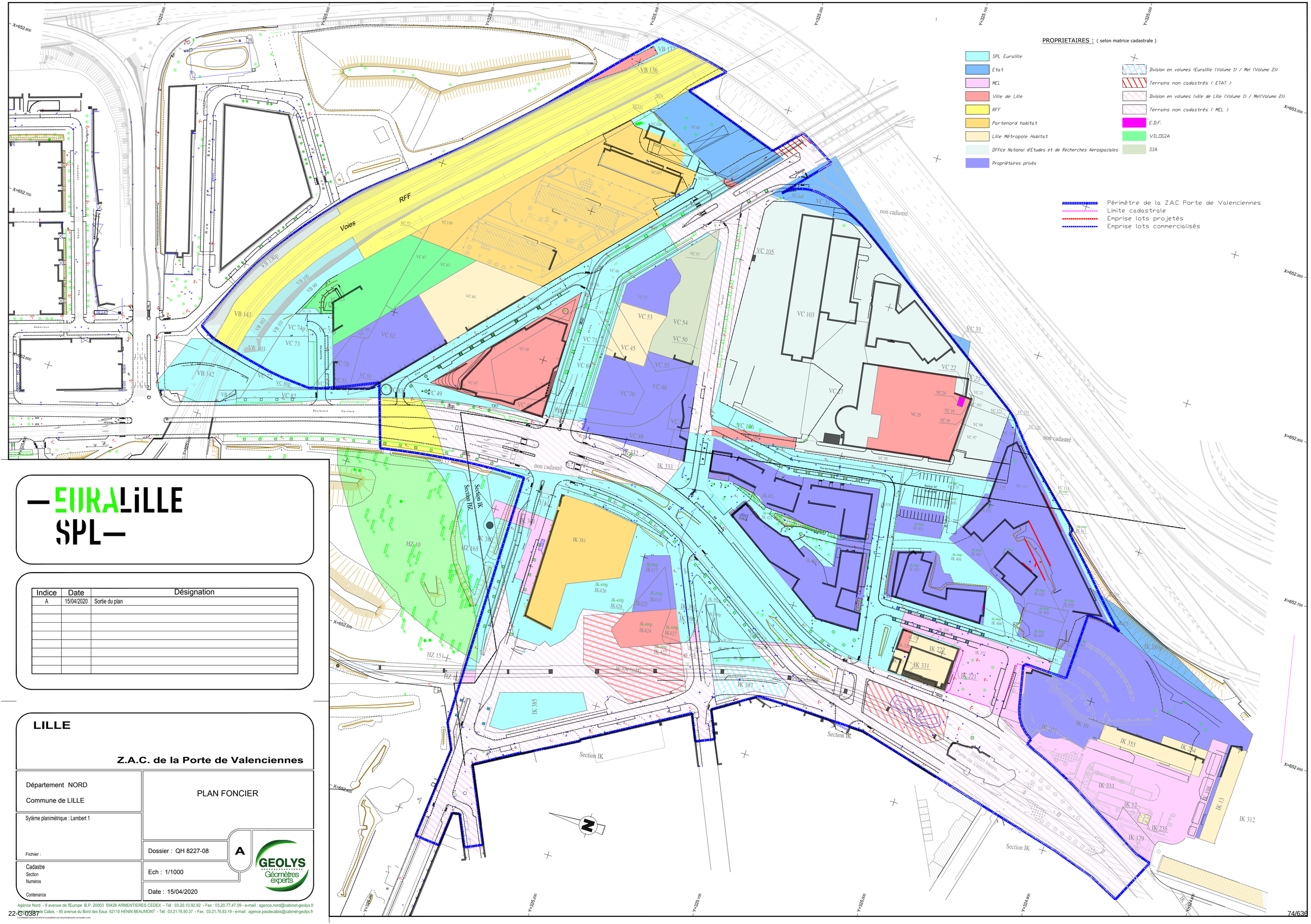
Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) De prendre acte du CRAC 2021 dont les principales évolutions sont explicitées ci-dessus.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT RAPPORT
M. Alexandre GARCIN n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

ZAC PORTE DE VALENCIENNES
PLAN DE TRESORERIE au 31/12/2021

montants en K€ HT	Bilan Origine	Bilan n-1	Cumul au 31/12/20	2021 Année 15	Cumul au 31/12/21	2022 Année 16	2023 Année 17	2024 Année 18	TOTAL	Ecart CRAC n-1
PRODUITS										
Logements	15 875	14 534	13 563		13 563	941			14 504	-30
dont locatif social	3 257	3 515	3 515		3 515				3 515	
dont locatif social ANRU	1 824	1 888	1 888		1 888				1 888	
dont autre locatif social	1 433	1 627	1 627		1 627				1 627	
dont logements intermédiaires	2 634	4 273	3 513		3 513	941			4 454	181
dont logements libres	9 984	6 746	6 534		6 534				6 534	-212
Bureaux	5 760	6 660	4 220		4 220	190	2 250		6 660	0
Commerces activités services	1 188	4 422	2 073		2 073	151	2 250		4 474	52
Equipements publics	663	794	794		794				794	0
Sous-total Cession de charges foncières	23 486	26 410	20 649		20 649	1 282	4 500		26 432	22
Participation Ville de Lille eq. Publics spécifiques	2 105	609	609		609				609	
Participation Ville de Lille écl. public & esp. verts	2 149	2 496	2 496		2 496				2 496	
Participation MEL voiries primaires	7 070	7 432	7 432		7 432				7 432	
Participation MEL pont	1 051									
Participation MEL complément prix ANRU	1 242	1 122	1 122		1 122				1 122	
Participations constructeurs		803	803		803				803	
Sous-total Participations	13 617	12 461	12 461		12 461				12 461	
Subvention Région NPdC		496	396	99	496				496	0
Participations cœurs d'îlots		345	175	38	213	49	83		345	0
Transfert foncier Saint Sauveur et Euralille 2		192					192		192	
Produits divers		247	225	22	247				247	0
TOTAL PRODUITS	37 104	40 151	33 907	159	34 066	1 332	4 775		40 173	22
DEPENSES										
Etudes générales	652	764	583	59	643	88	26	13	769	5
Acquisitions	3 367	2 649	2 492		2 492		157		2 649	0
Travaux	22 686	25 325	21 818	316	22 134	1 840	668	921	25 562	237
Honoraires sur travaux	3 514	4 675	3 886	104	3 990	275	223	210	4 698	23
Frais annexes	1 511	946	695	40	735	106	63	42	946	0
Frais financiers	1 060	73	33		33		11		44	-29
Aléas sur la commercialisation										
Rémunération forfaitaire	3 181	4 097	3 772	200	3 972	50	50	25	4 097	0
Rémunération proportionnelle	1 133	1 262	988		988	58	216		1 262	0
TOTAL DEPENSES	37 103	39 791	34 268	720	34 988	2 416	1 414	1 210	40 028	237
RESULTAT ANNUEL	0	360	-361	-561	-922	-1 084	3 361	-1 210	145	-215
RESULTAT CUMULE	0	360	-361	-561	-922	-2 006	1 355	145	145	
TVA										
TVA sur recettes	6 827	5 283	5 695	18	5 695	266	917		6 878	1 595
TVA sur dépenses 20,00%	-5 559	-6 274	-5 497	-87	-5 497	-462	-196	-237	-6 392	-118
TVA reversée ou remboursées au Trésor Public	-1 268	991	-268	130	-268	266	-721	237	-486	-1 477
POSITION DE TVA			-71	61	-71	71			0	
Position cumulée de TVA			-71	-10	-71				0	
FINANCEMENTS										
Fournisseurs Clients			120	-12	109	-15	-15	-79	0	
Solde annuel fournisseurs / clients			120	-12	109	-15	-15	-79	0	
Solde cumulé fournisseurs / clients			120	109	109	94	79	0	0	
Avance sur compromis de vente	916	1 697	1 697		1 697				1 697	
Rbt avance sur compromis	-916	-1 697	-1 697		-1 697				-1 697	
Solde annuel avances sur compromis										
Cumul avances sur compromis										
Avances ville de Lille sur éclairage & parc	2 999	3 726	3 726		3 726				3 726	
transfert avance en participation	-2 999	-3 105	-3 105		-3 105				-3 105	
Reversement au trésor TVA VdL		-621	-621		-621				-621	
Avances annuelles Ville de Lille		0								
Solde cumulé avances Ville de Lille										
Avances MEL voies primaires	5 978	8 918	8 918		8 918				8 918	
transfert avance en participation HT	-5 978	-7 432	-7 432		-7 432				-7 432	
Reversement au trésor TVA MEL		-1 486	-1 486		-1 486				-1 486	
Avances annuelles MEL										
Solde cumulé avances MEL										
Mobilisation financements externes	5 911	2 036	2 036	1 000	3 036	1 600			4 636	
Remboursement financements externes	-5 911	-2 036	-2 036		-2 036		-2 600		-4 636	
Solde annuel financements externes				1 000	1 000	1 600	-2 600			
Solde cumulé financements externes				1 000	1 000	2 600				
FINANCEMENTS EN COURS		0	120	989	1 109	1 585	-2 615	-79	0	
Trésorerie période		360	-312	489	116	572	746	-1 289	145	
Trésorerie		360	-312	177	116	688	1 434	145	145	



EURALILLE SPL

Indice	Date	Désignation
A	15/04/2020	Sortie du plan

LILLE

Z.A.C. de la Porte de Valenciennes

Département NORD

Commune de LILLE

Sytème planimétrique : Lambert 1

Fichier :

Cadastre
Section
Numéros

Contenance

PLAN FONCIER

Dossier : QH 8227-08

A

Ech : 1/1000

Date : 15/04/2020

GEOLYS Géomètres experts

Agence Nord - 9 avenue de l'Europe B.P. 20003 59426 ARMENTIERES CEDEX - Tél : 03.20.10.92.92 - Fax : 03.20.77.47.09 - e-mail : agence.nord@cabinet-geolys.fr
Agence Pas de Calais - 95 avenue du Bord des Eaux 62110 HENIN BEAUMONT - Tél : 03.21.76.90.37 - Fax : 03.21.76.83.19 - e-mail : agence.pasdecalais@cabinet-geolys.fr

CONCESSION D'AMENAGEMENT DE LA PORTE DE VALENCIENNES

CRAC 2021

SYNTHESE

Le CRAC au 31/12/2021 de l'opération Porte de Valenciennes présente un bilan bénéficiaire, dans la lignée des précédents exercices budgétaires. Cette situation confirme la place gagnée par ce secteur dans les dynamiques de développement d'Euralille, malgré les incertitudes générées par les conséquences économiques des crises successives depuis 2020 (sanitaire, énergétique, de matières premières).

HYPOTHESES D'ETABLISSEMENT DES RECETTES ET DES DEPENSES A ECHEANCE 2024

Les recettes à terminaison du projet (40 173 k€) connaissent deux évolutions marginales par rapport à l'exercice précédent.

- La première évolution concerne les produits de charges foncières des commerces, activités et services, qui connaissent une légère hausse (+ 52 k€) du fait de l'intégration dans le bilan des recettes générées par la convention de participation de l'ONERA pour l'extension de 421 m² qui sera construite au Sud du site actuel.
- La seconde évolution est liée à la mise au point du projet des lots 5.3 et 5.4, dont les permis de construire ont été déposés en décembre 2021. Cette évolution programmatique explique la diminution des produits de charges foncières liés aux logements libres et l'augmentation de ceux liés aux logements intermédiaires. La différence entre les deux génère au global une légère baisse (- 30 k€) du montant des charges foncières pour les logements.

Les dépenses au 31/12/2021 (40 028 k€) connaissent une très légère augmentation (+ 0,6 %). Les postes connaissant une évolution significative sont les suivants.

- Le poste « Travaux », qui augmente de 237 k€ pour les raisons suivantes :
  - environ 125 k€ pour les frais de gestion de site, afin de faire face à la très forte augmentation des dégradations constatées à proximité des installations illicites de la friche Saint-Sauveur. En effet, les clôtures ceinturant les lots 1.1, 5.3 et 5.4 sont régulièrement volées et doivent être remplacées un plus grand nombre de fois qu'initialement prévu. De même, des dépôts sauvages dus à des squats de toxicomanes nécessitent un nettoyage plus important qu'anticipé de ces emprises ;
  - environ 77 k€ pour les divers compléments au programme de travaux de la ZAC tel que demandés par les collectivités : adaptation du profil en travers des rues des Alouettes et des Fortifications pour pérenniser leur mise à sens unique, et reprise des aménagements de la place du Lin pour accroître sa végétalisation et améliorer son appropriation par les habitants suite à la concertation menée par la Ville de Lille le 03 mars 2022 ;
  - environ 35 k€ pour l'actualisation économique des travaux, dans le cadre d'une forte inflation des prix.
- Le poste « Honoraires sur travaux », qui augmente de 23 k€ en raison d'une hausse mécanique des honoraires de maîtrise d'œuvre, calculés sur la base d'un pourcentage du montant des travaux ;
- Le poste « Frais financiers », qui diminue de 29 k€ en raison de frais de mobilisation de financement externes moins élevés qu'anticipés.

RISQUE IDENTIFIE

Cependant, une incertitude majeure repose encore sur les recettes de charge foncière générées par le lot 1.4 de la ZAC. En effet, malgré le succès de sa commercialisation auprès du groupement de promotion immobilière Duval – Aire Nouvelle, des parcelles de l'Etat restent à acquérir. Or, la clause d'intéressement demandée par ce dernier pourrait se monter à 768 k€, ce qui générerait un bilan fortement déficitaire pour l'opération.

Les négocations sont en cours avec l'Etat sur deux aspects :

- le champ d'application de la clause : la ZAC Porte de Valenciennes étant une opération déficitaire ayant nécessité l'apport de subventions de la part des collectivités (et de l'Etat lui-même dans le cadre du premier programme national de renouvellement urbain), le principe même d'une clause d'intéressement pourrait ne pas s'appliquer, aucune plus-value n'étant réalisée par la SPL Euralille et son concédant sur cette opération ;
- le mode de calcul de la clause : considérant les frais engagés pour aménager les terrains objets de la revente, il serait possible de déduire ces derniers du prix de vente à l'opérateur immobilier, faisant ainsi baisser la marge brute à partir de laquelle le montant de la clause est calculée.

Selon l'issue de ces négociations, attendue pour 2023 au plus tard, le montant de la clause d'intéressement (et donc le résultat de l'opération) pourra être stabilisé et inscrit dans le bilan.

Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Nombre de membres en exercice : 188
Quorum minimum requis : 95
Date de la convocation à la réunion : 09 décembre 2022

Président : DAMIEN CASTELAIN
(Secrétaire de Séance : Nicolas DETERPIGNY)

Présents (166) :

M. ACHIBA (à partir de 18h00), M. AL DANDACHI, M. AMBROZIEWICZ, M. AMROUNI, M. ANDRIES, M. BAERT, Mme BALMELLE, M. BALY, Mme BARISEAU, Mme BECUE, M. BEHARELLE, Mme BELGACEM, M. BERNARD, M. BLONDEAU, M. BOCQUET, Mme BODIER, M. BONNET, M. BORREWATER, M. BOUCHE, M. BREHON, Mme BRESSON, M. BROGNIART, Mme BRULANT-FORTIN, Mme BRUN (pouvoir à M. CAREMELLE jusqu'à 17h30), M. CADART, Mme CAMARA, M. CAMBIEN, M. CANESSE (pouvoir à M. BLONDEAU à partir de 20h00), M. CAREMELLE, Mme CASIER, M. CASTELAIN, M. CATHELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDERLIER, M. Christophe CAUDRON, M. Gérard CAUDRON, M. CHALAH (pouvoir à M. AMROUNI à partie de 19h55), Mme CHANTELOUP, M. CHARPENTIER, Mme COEVOET, M. COLIN, M. CORBILLON, M.COSTEUR (à partir de 18h15), M. DAVID-BROCHEN, M. DEHAUT, Mme DE SMEDT, M. DEBEER, Mme DELACROIX, M. DELANGHE, M. DELBAR, M. DELEBARRE, M. DELEPAUL, M. DENDIEVEL, M. DENOEUD (pouvoir à M. VUYLSTEKER jusqu'à 18h30) Mme DEPREZ-LEFEBVRE, M.DESLANDES (pouvoir à M. DENDIEVEL à partir de 22h00), M. DESMET, M. DESMETTRE, M. DETERPIGNY, Mme DOIGNIES, Mme DOMRAULT-TANGUY, M. DUBOIS, Mme DUCRET (pouvoir à M. GERARD à partir de 20 h10), M. DUCROCQ (pouvoir à M. Frédéric LEFEBVRE à partir de 20h10), M. DUFOUR, M. DURAND, Mme DURET (pouvoir à M. DENOEUD à partir de 20h05), M. ELEGEEST, M. FITAMANT, M. FLINOIS, M. GADAUT, Mme GANTIEZ, M. GARCIN, Mme GAUTIER , M. GEENENS, M. GERARD, M. GHERBI, Mme GILME, Mme GIRARD, Mme GLADYSZ-SEBILLE, Mme GOFFARD (pouvoir à M. RICHIR jusqu'à 18h00), M. GONCE, Mme GOUBE, M. HAESEBROECK, Mme HALLYNCK, M. HANOH, M. HAYART (pouvoir à M. PAU à partir de 20h00), M. HOUSET, M. HUTCHINSON, Mme JANSSENS, Mme KHATIR, Mme KRAMARZ, M. LEBARGY, M. LECLERCQ, M. LEDE, Mme Catherine LEFEBVRE, M. Frédéric LEFEBVRE, M. Joseph LEFEBVRE, M. Dominique LEGRAND, M. Jean-François LEGRAND, M. LEPRETRE, M. LEWILLE, Mme LHERBIER (pouvoir à M. ACHIBA à partir de 21h00), M. LIENART, M. LIMOUSIN, Mme LINKENHELD, M. MAENHOUT, M. MANIER, M. MARCY, Mme MARIAGE-DESREUX, Mme MASSE, Mme MASSIET, M. MASSON, M. MATHON, Mme MAZZOLINI, M. MENAULT, Mme MEZOUANE-RAHMI, M. MINARD, Mme MOENECLAEY, M. MOLLE, M. MONTOIS, Mme MOREAUX, M. MOUVEAU, Mme NIREL, Mme OSSON (à partir de 17h30), M. PASTOUR, M. PAU, M. PAURON, M. PETRONIN, M. PICK, Mme PIERRE-RENARD, M. PILETTE, M. PLANCKE, M. PLOUY, Mme POLLET, Mme PONCHAUX, M. POSMYK, M. Ludovic PROISY, M. Patrick PROISY, M. PROKOPOWICZ, Mme PROVO, Mme RENGOT, M. RICHIR, Mme RODES (pouvoir à M.GEENENS à partir de 19h55), Mme ROUSSEL, Mme RUBIO-COQUEMPOT (à partir de 17h30), Mme SABE (à partir de 17h30), Mme SEDOU, Mme SEGARD (pouvoir à M. BALY à partir de 22h00), M. SKYRONKA, M. SONNTAG, Mme SPILLEBOUT (pouvoir à Mme TONNERRE-DESMET à partir de 20h20), Mme STANIEC-WAVRANT (pouvoir à M. VICOT à partir de 22h00), M. TAISNE (pouvoir à M. DAVID-BROCHEN à partir de 19h30), M. TALPAERT, Mme THOMAS, Mme TONNERRE, M. TURPIN, M. VANBEUGHEN, M. VERCAMER, M. VICOT, Mme VOITURIEZ (à partir de 17h30), M. VUYLSTEKER, M. WOLFCARIUS, M. ZBIERSKI (pouvoir à M. DETERPIGNY à partir de 21h25), Mme ZOUGGAGH.

Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Élus absents ayant donné pouvoir (22) :

Mme AUBRY (pouvoir à Mme LINKENHELD), Mme BADERI (pouvoir à Mme GAUTIER), M. BELABBES (pouvoir à M. DEBEER), M. BEZIRARD (pouvoir à M. BERNARD), M. BONTE (pouvoir à M. LIENART), M. BRAURE (pouvoir à M. BREHON), M. BUISSE (pouvoir à Mme MAZZOLINI), M. BUYSSECHAERT (pouvoir à Mme MARIAGE), M. DARMANIN (pouvoir à Mme BECUE), Mme DEBOOSERE (pouvoir à Mme CHANTELOUP), M. DESBONNET (pouvoir à M. MAENHOUT), M. DESTAILLEUR (pouvoir à Mme GILME), M. Ali DOUFFI (pouvoir à Mme BRULANT-FORTIN), Mme FURNE (pouvoir à M. COSTEUR), M. GRAS (pouvoir à M. MARCY), M. HEIREMANS (pouvoir à M. HUTCHINSON), M. LENFANT (pouvoir à Mme PONCHAUX), M. MAYOR (pouvoir à M. ELEGEEST), Mme PARIS (pouvoir à M. GARCIN), M. PLUSS (pouvoir à Mme MOREAUX), M. ROLLAND (pouvoir à M. SKYRONKA), Mme WENDERBECQ (pouvoir à Mme GLADYSZ-SEBILLE).

Le quorum étant atteint, le Conseil de la MEL peut valablement délibérer.

Le secrétaire de séance

Nicolas DETERPIGNY

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Damien CASTELAIN

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 024

Pour rendu exécutoire

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Vice-président délégué

Le 19/12/2022
Alain BERNARD

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
ID : 059-200093201-20221216-lmc100000096709-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 19/12/2022
Retour préfecture le 19/12/2022
Publié le 20/12/2022

22-C-0388

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

LILLE - LOMME (COMMUNE ASSOCIEE A LILLE) -

LES RIVES DE LA HAUTE DEULE - Z.A.C. DU 1ER SECTEUR OPERATIONNELLE - CONCESSION D'AMENAGEMENT - AVENANT 1

I. Rappel du contexte

Le secteur d'environ 100 hectares des Rives de la Haute Deûle fait l'objet d'un plan de référence global, ayant conduit au lancement d'un 1er secteur opérationnel sous forme d'une ZAC de 25 hectares environ porté à 38 hectares par délibération n° 17 C 0710 du 19 octobre 2017 compte tenu de la capacité d'évolution du projet urbain. Le projet vise à :

- Poursuivre l'aménagement de la ZAC existante en profitant de tout son potentiel de développement : déployer la mixité urbaine déjà engagée, poursuivre et renforcer la dynamique économique d'EuraTechnologies ;
- Poursuivre le développement d'un territoire de vie et d'appropriation par une multiplicité de pratiques touristiques, sportives, créatrices, culturelles et festives ;
- Préparer la transition de l'habitat et du tertiaire vers une programmation plus économique favorisant le développement de la Ville productive.

Par délibération du Conseil de la métropole n° 17 C 1015 en date du 15 décembre 2017, il a été décidé de confier à la SEAM SORELI une nouvelle concession d'aménagement, en application de la réglementation en vigueur, et notamment des articles L. 300-4 et L. 300-5 du code de l'urbanisme, pour la poursuite de l'aménagement de la zone d'aménagement concerté (ZAC) du Premier Secteur Opérationnel des Rives de la Haute Deûle étendue.

II. Objet de la délibération

1. Présentation du contrat initial

La concession d'aménagement est confiée à la SAEM SORELI pour une durée de 12 ans, soit jusqu'en 31 décembre 2029, année de clôture comprise. Conformément au CRAC 2021 présenté au Conseil métropolitain de décembre 2022, le bilan financier s'établit à 57 978 000 € HT date de valeur décembre 2021.

Le programme d'aménagement des espaces publics intègre des voies, allées et espaces publics, situés dans la continuité des ouvrages réalisés dans le cadre de la ZAC actuelle et également la réalisation d'importants ouvrages publics tels que la

requalification de la section ouest du quai Hegel, poursuivant le quai aménagé bord à canal.

2. Exposé des motifs

L'avenant n°1 a pour objet la modification de la nature des travaux du quai Hegel tel que prévu à l'annexe 1 de la concession d'aménagement et décrit dans le dossier de réalisation qui prévoit sa transformation en promenade en bord de canal.
Le profil courant réalisé est d'environ 16 à 18 m :

- Le quai en contact avec la voie d'eau est minéral. Il est réalisé en pavé de grès d'une largeur d'environ 6 m. Il constitue un espace de promenade dans le prolongement du quai qui longe le bras de Canteleu pour relier la Citadelle ;
- Le profil courant (hors le quai) est d'environ 10 m de large constitué d'une chaussée avec deux voies de circulation, d'un trottoir le long des constructions. Une petite portion de la voie bénéficie à l'Est d'une bande de stationnement latéral du côté des bâtiments.

Le présent avenant prévoit d'y inclure en complément le renforcement du collecteur d'assainissement du quai Hegel.

En conséquence, il est proposé de modifier l'article 16.2.1 du traité de concession pour y inclure le surcout lié à la modification de la nature des travaux du Quai Hegel en valeur décembre 2021.

3. Incidences financières

Le coût complet de l'ouvrage Quai Hegel en date de valeur décembre 2021 est de 4 176 000 € HT. Le surcoût lié à la modification de la nature des travaux (renforcement du collecteur) en valeur décembre 2021 est de 807 000 € HT comprenant 711 000 € HT en travaux et 96 000 € HT en honoraires divers.

La participation du concédant au coût de l'opération, est ainsi fixée à 25 474 473 € HT en tranche ferme (valeur décembre 2021) et 6 370 632 € HT en tranches optionnelles € HT (valeur juillet 2017) en fonction du bilan prévisionnel du CRAC 2021.

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) D'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer l'avenant n° 1 au contrat de concession d'aménagement pour la ZAC du 1er secteur opérationnel des Rives de la Haute Deûle ;
2) D'approuver le montant total et la répartition des participations de la Métropole européenne de Lille de 25 474 000 € HT soit une augmentation de 2 764 000 € HT.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS

Mmes Élisabeth MASSE et Estelle RODES ainsi que MM. Michel COLIN, Stanislas DENDIEVEL, Alexandre GARCIN et Roger VICOT n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

Pour rendu exécutoire

22-C-0388

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

LILLE - LOMME (COMMUNE ASSOCIEE A LILLE) -

LES RIVES DE LA HAUTE DEULE - Z.A.C. DU 1ER SECTEUR OPERATIONNELLE - CONCESSION D'AMENAGEMENT - AVENANT 1

I. Rappel du contexte

Le secteur d'environ 100 hectares des Rives de la Haute Deûle fait l'objet d'un plan de référence global, ayant conduit au lancement d'un 1er secteur opérationnel sous forme d'une ZAC de 25 hectares environ porté à 38 hectares par délibération n° 17 C 0710 du 19 octobre 2017 compte tenu de la capacité d'évolution du projet urbain. Le projet vise à :

- Poursuivre l'aménagement de la ZAC existante en profitant de tout son potentiel de développement : déployer la mixité urbaine déjà engagée, poursuivre et renforcer la dynamique économique d'EuraTechnologies ;
- Poursuivre le développement d'un territoire de vie et d'appropriation par une multiplicité de pratiques touristiques, sportives, créatrices, culturelles et festives ;
- Préparer la transition de l'habitat et du tertiaire vers une programmation plus économique favorisant le développement de la Ville productive.

Par délibération du Conseil de la métropole n° 17 C 1015 en date du 15 décembre 2017, il a été décidé de confier à la SEAM SORELI une nouvelle concession d'aménagement, en application de la réglementation en vigueur, et notamment des articles L. 300-4 et L. 300-5 du code de l'urbanisme, pour la poursuite de l'aménagement de la zone d'aménagement concerté (ZAC) du Premier Secteur Opérationnel des Rives de la Haute Deûle étendue.

II. Objet de la délibération

1. Présentation du contrat initial

La concession d'aménagement est confiée à la SAEM SORELI pour une durée de 12 ans, soit jusqu'en 31 décembre 2029, année de clôture comprise. Conformément au CRAC 2021 présenté au Conseil métropolitain de décembre 2022, le bilan financier s'établit à 57 978 000 € HT date de valeur décembre 2021.

Le programme d'aménagement des espaces publics intègre des voies, allées et espaces publics, situés dans la continuité des ouvrages réalisés dans le cadre de la ZAC actuelle et également la réalisation d'importants ouvrages publics tels que la

requalification de la section ouest du quai Hegel, poursuivant le quai aménagé bord à canal.

2. Exposé des motifs

L'avenant n°1 a pour objet la modification de la nature des travaux du quai Hegel tel que prévu à l'annexe 1 de la concession d'aménagement et décrit dans le dossier de réalisation qui prévoit sa transformation en promenade en bord de canal.
Le profil courant réalisé est d'environ 16 à 18 m :

- Le quai en contact avec la voie d'eau est minéral. Il est réalisé en pavé de grès d'une largeur d'environ 6 m. Il constitue un espace de promenade dans le prolongement du quai qui longe le bras de Canteleu pour relier la Citadelle ;
- Le profil courant (hors le quai) est d'environ 10 m de large constitué d'une chaussée avec deux voies de circulation, d'un trottoir le long des constructions. Une petite portion de la voie bénéficie à l'Est d'une bande de stationnement latéral du côté des bâtiments.

Le présent avenant prévoit d'y inclure en complément le renforcement du collecteur d'assainissement du quai Hegel.

En conséquence, il est proposé de modifier l'article 16.2.1 du traité de concession pour y inclure le surcout lié à la modification de la nature des travaux du Quai Hegel en valeur décembre 2021.

3. Incidences financières

Le coût complet de l'ouvrage Quai Hegel en date de valeur décembre 2021 est de 4 176 000 € HT. Le surcoût lié à la modification de la nature des travaux (renforcement du collecteur) en valeur décembre 2021 est de 807 000 € HT comprenant 711 000 € HT en travaux et 96 000 € HT en honoraires divers.

La participation du concédant au coût de l'opération, est ainsi fixée à 25 474 473 € HT en tranche ferme (valeur décembre 2021) et 6 370 632 € HT en tranches optionnelles € HT (valeur juillet 2017) en fonction du bilan prévisionnel du CRAC 2021.

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) D'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer l'avenant n° 1 au contrat de concession d'aménagement pour la ZAC du 1er secteur opérationnel des Rives de la Haute Deûle ;
2) D'approuver le montant total et la répartition des participations de la Métropole européenne de Lille de 25 474 000 € HT soit une augmentation de 2 764 000 € HT.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS

Mmes Élisabeth MASSE et Estelle RODES ainsi que MM. Michel COLIN, Stanislas DENDIEVEL, Alexandre GARCIN et Roger VICOT n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

LILLE,

ZAC ETENDUE DU 1ER SECTEUR OPERATIONNEL DES RIVES DE LA HAUTE DEULE

AVENANT N°1 A LA CONCESSION D'AMENAGEMENT

ENTRE LA METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE ET LA SAEM SORELI

Transmis au représentant de l'Etat par la Métropole Européenne de Lille le :
.....
.....

Notifié par la Métropole Européenne de Lille à l'aménageur le :
.....
.....

ENTRE

La Métropole Européenne de Lille, représentée par M. Le Président ou son représentant, agissant en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire n° 17 C 1016 en date 15 décembre 2017.

Ci-après dénommée « La Metropole européenne de Lille » ou « la Collectivité publique cocontractante » ou *« le Concédant »,*

En première part,

ET

La **SAEM SORELI**, représentée par Fabienne DUWEZ, sa directrice générale nommée aux termes d'une délibération du conseil d'administration en date du 25 juin 2014.

Ci-après dénommée « la SEM » ou « la Société » ou *« l'Aménageur »* ou « le Concessionnaire »,

En deuxième part.

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

1. OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet la modification de la nature des travaux relevant des missions de l'aménageur afin d'y inclure la reprise et la création du réseau d'assainissement du quai Hégel (renforcement du collecteur).

2. MODIFICATIONS APPORTEES AUX ARTICLES

16.2.1 Participations du concédant

En application de l'article L.300-5 du Code de l'urbanisme, la participation du concédant au coût de l'opération, est fixée à **25 474 473** € HT en tranche ferme (valeur décembre 2021) **et 6 370 632** € HT **en tranches optionnelles** € HT (valeur juillet 2017) en fonction du bilan prévisionnel annexé au présent contrat et du CRAC 2021.

Les modalités de cette participation sont les suivantes :

a. Participation au financement des équipements publics, destinés à être intégrés dans le patrimoine du concédant :

Ces équipements publics sont définis en annexe des présentes (**Annexe 1 – Programme de travaux**). Leur cout est estimé à 46 486 881 € HT dont 38 848 520 € HT en tranche ferme (valeur décembre 2021) et 7 638 361 € HT en tranches optionnelles (valeur juillet 2017). La participation du concédant au financement de ces équipements est fixée à **31 845 105** € HT dont 25 474 473 € HT en tranche ferme (valeur décembre 2021) et 6 370 632 € HT en tranches optionnelles (valeur juillet 2017), TVA en sus au taux en vigueur, actuellement à titre indicatif au taux de 20 %.

Le cout total de ces équipements publics et la participation du concédant sont répartis entre les ouvrages des différents secteurs de l'opération d'aménagement ainsi qu'il suit :

(Date de Valeur : décembre 2021)	Tranche ferme
Cout prévisionnel HT des équipements publics	38 848 520
Participation HT au financement des équipements publics	25 474 473

(Date de Valeur : juillet 2017)	Tranche optionnelle n°1	Tranche optionnelle n°2
Cout prévisionnel HT des équipements publics	1 290 099	6 348 262
Participation HT au financement des équipements publics	1 148 476	5 222 156

La participation aux équipements publics sera révisée annuellement lors de l'élaboration du compte rendu visé au 17.2 ci-dessous (CRAC).

En effet, le montant des ouvrages est déterminé chaque année par application des règles relatives à l'établissement des fiches d'ouvrages, sur la base des éléments figurant dans le compte rendu annuel visé à l'article 17.2 ci-dessous. Le coût total des ouvrages sera révisé annuellement par application pour chacun des postes de dépense le composant de l'indice correspondant tel que défini en annexe des présentes (**Annexe 11 – Tableau des indices utilisés pour l'indexation des postes du bilan).** Les indices de base étant les derniers indices connus en juillet 2017, l'indice de révision étant le dernier indice connu lors de l'élaboration du compte rendu visé au 17.2 ci-dessous.

Le montant révisé de la participation du concédant pour chacun des ouvrages sera déterminé sur la base du coût total des ouvrages indexé comme indiqué ci-dessus, déduction faite des subventions de tiers et de la quote-part des produits de vente d'immeubles.

En outre, le montant de cette participation sera modifié en cas d'évolution du coût des ouvrages destinés à être remis au concédant, résultant d'une demande de modification des projets de la part du concédant ou consécutive à tout évènement indépendant de la volonté du concessionnaire. Ces évolutions feraient l'objet d'un rapport spécial établi par l'aménageur. Ce rapport, joint au compte rendu d'activité visé au 17.2 ci-dessous, précisera la nature et l'origine des évolutions, leur impact financier et le nouveau montant de la participation en résultant en application de la fiche d'ouvrage dont le modèle figure en annexe des présentes (**Annexe 8 - Modèle de fiche d'ouvrage)**. Le nouveau montant de la participation aux équipements publics sera fixé par avenant au présent contrat, approuvé par délibération du conseil communautaire prise au vu dudit rapport spécial.

b. Participation à l'équilibre global de l'opération d'aménagement concédée dont le montant prévisionnel est fixé à la somme de **486 179 euros** (valeur juillet 2017).

Cette participation à l'équilibre global de l'opération d'aménagement ne sera due par le concédant qu'en cas de réalisation de la tranche optionnelle n°1 dans les conditions indiquées à l'article 1er ci avant.

Cette participation pourra faire l'objet de tranches annuelles définies en fonction des besoins tels qu'ils apparaissent sur les prévisions budgétaires actualisées définies à l'article 17 ci-dessous.

Pour le versement de la participation aux équipements publics, l'aménageur devra annexer à son appel de fonds un état de l'avancée des travaux liés aux équipements publics.

Les appels de fonds doivent être effectués selon leur nature (équilibre, complément de prix, équipements…).

Outre les mentions prévues par la réglementation, la ou les demande(s) de paiement indique(nt) la référence suivante : 2017-URB998

Jusqu'à la mise en œuvre du portail de facturation prévu par l'ordonnance n° 2014-697 du 26 juin 2014 relative au développement de la facturation électronique, leur remise a lieu par courrier à l'adresse suivante :

Métropole Européenne de Lille

Service Réalisation financière

UF Finances du CSP Territoire

1 rue du ballon

CS 50749 – 59034 Lille cedex.

3. ARTICLES INCHANGES

Les articles de la concession d'aménagement non modifiés par le présent avenant restent inchangés et demeurent applicables.

Le présent avenant est rendue exécutoire dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur.

La Métropole Européenne de Lille le notifiera à l'aménageur lui faisant connaître la date à laquelle la délibération approuvant le projet d'avenant et autorisant le Président de la Métropole Européenne de Lille à le signer aura été reçue par le Préfet de Département rendant cette délibération exécutoire. Il prendra effet à compter de la date de la réception par l'aménageur de ces notifications.

Fait à Lille, le ....., En 3 exemplaires

Pour la Métropole Européenne de Lille

Pour la SAEM SORELI

Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Nombre de membres en exercice : 188
Quorum minimum requis : 95
Date de la convocation à la réunion : 09 décembre 2022

Président : DAMIEN CASTELAIN
(Secrétaire de Séance : Nicolas DETERPIGNY)

Présents (166) :

M. ACHIBA (à partir de 18h00), M. AL DANDACHI, M. AMBROZIEWICZ, M. AMROUNI, M. ANDRIES, M. BAERT, Mme BALMELLE, M. BALY, Mme BARISEAU, Mme BECUE, M. BEHARELLE, Mme BELGACEM, M. BERNARD, M. BLONDEAU, M. BOCQUET, Mme BODIER, M. BONNET, M. BORREWATER, M. BOUCHE, M. BREHON, Mme BRESSON, M. BROGNIART, Mme BRULANT-FORTIN, Mme BRUN (pouvoir à M. CAREMELLE jusqu'à 17h30), M. CADART, Mme CAMARA, M. CAMBIEN, M. CANESSE (pouvoir à M. BLONDEAU à partir de 20h00), M. CAREMELLE, Mme CASIER, M. CASTELAIN, M. CATHELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDERLIER, M. Christophe CAUDRON, M. Gérard CAUDRON, M. CHALAH (pouvoir à M. AMROUNI à partie de 19h55), Mme CHANTELOUP, M. CHARPENTIER, Mme COEVOET, M. COLIN, M. CORBILLON, M.COSTEUR (à partir de 18h15), M. DAVID-BROCHEN, M. DEHAUT, Mme DE SMEDT, M. DEBEER, Mme DELACROIX, M. DELANGHE, M. DELBAR, M. DELEBARRE, M. DELEPAUL, M. DENDIEVEL, M. DENOEUD (pouvoir à M. VUYLSTEKER jusqu'à 18h30) Mme DEPREZ-LEFEBVRE, M.DESLANDES (pouvoir à M. DENDIEVEL à partir de 22h00), M. DESMET, M. DESMETTRE, M. DETERPIGNY, Mme DOIGNIES, Mme DOMRAULT-TANGUY, M. DUBOIS, Mme DUCRET (pouvoir à M. GERARD à partir de 20 h10), M. DUCROCQ (pouvoir à M. Frédéric LEFEBVRE à partir de 20h10), M. DUFOUR, M. DURAND, Mme DURET (pouvoir à M. DENOEUD à partir de 20h05), M. ELEGEEST, M. FITAMANT, M. FLINOIS, M. GADAUT, Mme GANTIEZ, M. GARCIN, Mme GAUTIER , M. GEENENS, M. GERARD, M. GHERBI, Mme GILME, Mme GIRARD, Mme GLADYSZ-SEBILLE, Mme GOFFARD (pouvoir à M. RICHIR jusqu'à 18h00), M. GONCE, Mme GOUBE, M. HAESEBROECK, Mme HALLYNCK, M. HANOH, M. HAYART (pouvoir à M. PAU à partir de 20h00), M. HOUSET, M. HUTCHINSON, Mme JANSSENS, Mme KHATIR, Mme KRAMARZ, M. LEBARGY, M. LECLERCQ, M. LEDE, Mme Catherine LEFEBVRE, M. Frédéric LEFEBVRE, M. Joseph LEFEBVRE, M. Dominique LEGRAND, M. Jean-François LEGRAND, M. LEPRETRE, M. LEWILLE, Mme LHERBIER (pouvoir à M. ACHIBA à partir de 21h00), M. LIENART, M. LIMOUSIN, Mme LINKENHELD, M. MAENHOUT, M. MANIER, M. MARCY, Mme MARIAGE-DESREUX, Mme MASSE, Mme MASSIET, M. MASSON, M. MATHON, Mme MAZZOLINI, M. MENAULT, Mme MEZOUANE-RAHMI, M. MINARD, Mme MOENECLAEY, M. MOLLE, M. MONTOIS, Mme MOREAUX, M. MOUVEAU, Mme NIREL, Mme OSSON (à partir de 17h30), M. PASTOUR, M. PAU, M. PAURON, M. PETRONIN, M. PICK, Mme PIERRE-RENARD, M. PILETTE, M. PLANCKE, M. PLOUY, Mme POLLET, Mme PONCHAUX, M. POSMYK, M. Ludovic PROISY, M. Patrick PROISY, M. PROKOPOWICZ, Mme PROVO, Mme RENGOT, M. RICHIR, Mme RODES (pouvoir à M.GEENENS à partir de 19h55), Mme ROUSSEL, Mme RUBIO-COQUEMPOT (à partir de 17h30), Mme SABE (à partir de 17h30), Mme SEDOU, Mme SEGARD (pouvoir à M. BALY à partir de 22h00), M. SKYRONKA, M. SONNTAG, Mme SPILLEBOUT (pouvoir à Mme TONNERRE-DESMET à partir de 20h20), Mme STANIEC-WAVRANT (pouvoir à M. VICOT à partir de 22h00), M. TAISNE (pouvoir à M. DAVID-BROCHEN à partir de 19h30), M. TALPAERT, Mme THOMAS, Mme TONNERRE, M. TURPIN, M. VANBEUGHEN, M. VERCAMER, M. VICOT, Mme VOITURIEZ (à partir de 17h30), M. VUYLSTEKER, M. WOLFCARIUS, M. ZBIERSKI (pouvoir à M. DETERPIGNY à partir de 21h25), Mme ZOUGGAGH.

Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Élus absents ayant donné pouvoir (22) :

Mme AUBRY (pouvoir à Mme LINKENHELD), Mme BADERI (pouvoir à Mme GAUTIER), M. BELABBES (pouvoir à M. DEBEER), M. BEZIRARD (pouvoir à M. BERNARD), M. BONTE (pouvoir à M. LIENART), M. BRAURE (pouvoir à M. BREHON), M. BUISSE (pouvoir à Mme MAZZOLINI), M. BUYSSECHAERT (pouvoir à Mme MARIAGE), M. DARMANIN (pouvoir à Mme BECUE), Mme DEBOOSERE (pouvoir à Mme CHANTELOUP), M. DESBONNET (pouvoir à M. MAENHOUT), M. DESTAILLEUR (pouvoir à Mme GILME), M. Ali DOUFFI (pouvoir à Mme BRULANT-FORTIN), Mme FURNE (pouvoir à M. COSTEUR), M. GRAS (pouvoir à M. MARCY), M. HEIREMANS (pouvoir à M. HUTCHINSON), M. LENFANT (pouvoir à Mme PONCHAUX), M. MAYOR (pouvoir à M. ELEGEEST), Mme PARIS (pouvoir à M. GARCIN), M. PLUSS (pouvoir à Mme MOREAUX), M. ROLLAND (pouvoir à M. SKYRONKA), Mme WENDERBECQ (pouvoir à Mme GLADYSZ-SEBILLE).

Le quorum étant atteint, le Conseil de la MEL peut valablement délibérer.

Le secrétaire de séance

Nicolas DETERPIGNY

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Damien CASTELAIN

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 024

Pour rendu exécutoire

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Vice-président délégué

Le 19/12/2022
Alain BERNARD

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
ID : 059-200093201-20221216-lmc100000096710-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 19/12/2022
Retour préfecture le 19/12/2022
Publié le 20/12/2022

22-C-0389

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

LILLE - LOMME (COMMUNE ASSOCIEE A LILLE) -

RIVES DE LA HAUTE DEULE - Z.A.C. DU PREMIER SECTEUR OPERATIONNEL - CONCESSION D'AMENAGEMENT - CRAC 2021

I. Rappel du contexte

Le secteur d'environ 100 hectares des Rives de la Haute Deûle fait l'objet d'un plan de référence global, ayant conduit au lancement d'un 1er secteur opérationnel sous forme d'une ZAC de 25 hectares environ porté à 38 hectares par délibération n° 17 C 0710 du 19 octobre 2017 compte tenu de la capacité d'évolution du projet urbain. Le projet vise à :

- Poursuivre l'aménagement de la ZAC existante en profitant de tout son potentiel de développement : déployer la mixité urbaine déjà engagée, poursuivre et renforcer la dynamique économique d'EuraTechnologies ;

- Poursuivre le développement d'un territoire de vie et d'appropriation par une multiplicité de pratiques touristiques, sportives, créatrices, culturelles et festives ;

- Préparer la transition de l'habitat et du tertiaire vers une programmation plus économique favorisant le développement de la Ville productive.

Par délibération du Conseil de la métropole n° 17 C 1015 en date du 15 décembre 2017, il a été décidé de confier à la SEAM SORELI une nouvelle concession d'aménagement, en application de la réglementation en vigueur, et notamment des articles L. 300-4 et L. 300-5 du code de l'urbanisme, pour la poursuite de l'aménagement de la zone d'aménagement concerté (ZAC) du Premier Secteur Opérationnel des Rives de la Haute Deûle étendue.

II. Objet de la délibération

Conformément aux articles L 305-5 du Code de l'Urbanisme et L.1411-3 du Code des Collectivités Publiques, la SORELI soumet à l'approbation de la Métropole Européenne de Lille le compte rendu annuel (CRAC) 2021 pour cette opération.

1. Faits marquants en 2021

L'année 2021 a été marquée par :

- la validation de l'actualisation du plan directeur au COPIL de Février 2021 ;
- la rédaction de l'OAP sectorielle « Les Rives de la Haute Deûle » et des dispositions particulières du règlement applicables à la ZAC dans le cadre l'élaboration du PLU 2;
- l'établissement du dossier de candidature à l'étape 4 du Label écoquartier ;
- la poursuite du projet « biodimètre » : installation de nouveau capteurs connectées, d'un second radeau végétalisé, pose de panneaux informatifs sur les lutrins du jardin d'eau ;
- la poursuite des études opérationnelles : finalisation du plan de gestion pollution, définition de stratégie énergétique et de neutralité carbone et du cahier de prescription environnementale…
- la poursuite des études de maitrise d'œuvre : Validation de l'AVP, transmission du DLE pour avis des collectivités, lancement des études ESSP ;
- la poursuite de la mission d'urbaniste en chef : mise en place d'atelier urbain pour la définition des éléments bâtis en vue de la production des fiches de lots;
- la remise de l'ouvrage A4 S : allée Est de la Grande Pelouse Sud;
- la poursuite de la commercialisation : signature d'un avenant au compris de vente de l'ilot 9A, délivrance du permis de construire de l'ilot 36, la vente de l'ilot 28-29.

2. Évolution du bilan de la concession d'aménagement

<u>Dépenses en 2021 :</u>

- le bilan prévisionnel prévoyait des dépenses pour l'année 2021 d'une montant de 2 964 000 € HT;
- les dépenses effectivement réglées pour l'année 2021 se sont élevées à un montant de 1 078 000 € soit une baisse de 1 886 000 € HT.

Cet écart s'explique principalement sur les postes suivants :

- la Maitrise Foncière (- 1 052 000 € HT) : non acquisition des terrains de la propriété DUMANOIS et report de la clôture de la Convention Publique d'Aménagement prévoyant la cession des terrains SORELI ;
- les travaux (- 372 000 € HT) et les honoraires divers (- 224 000 € HT) : report des dépenses sur les ouvrages A4N et A4S ;
- les frais de gestion et communication (- 237 000 € HT) : report de la concertation sur le projet à 2022 et aux impôts et taxes liées aux reports des acquisitions.

Recettes en 2021 :

Le bilan prévisionnel prévoyait des recettes pour l'année 2021 d'une montant de 1 982 000 € HT.
Les recettes effectivement réglées pour l'année 2021 se sont élevées à un montant de 1 965 000 € soit une baisse de 17 000 € HT.

Cet écart s'explique par la variation du poste Subventions (- 17 000 € HT) et est due au décalage du règlement de la subvention de l'agence de l'eau au titre de la mise en place de radeaux végétalisés dans le cadre du « biodimètre ».

Dépenses prévisionnelles :
Les dépenses prévisionnelles représentaient 54 076K€ HT au CRAC 2020.
Le CRAC 2021 prévoit des dépenses prévisionnelles de 57 978 000 € HT soit une augmentation de 3 902 000 € HT.

Cet écart tient principalement à :

- l'actualisation du « reste à réaliser » des postes auxquels sont associés des index d'actualisation (2 294 000 € HT) ;
- le surcout lié aux conclusions des études de pollution ayant conduit à la mise à jour de la gestion des terres polluées sur le marais générant un surcoût de 802 000 €;
- le surcoût lié au renforcement du collecteur d'assainissement du Quai Hegel non prévu au programme des équipements publics engendrant 807 000 € HT de dépenses supplémentaires.

Les recettes prévisionnelles couvrent ainsi les dépenses prévisionnelles comme suit:

Recettes prévisionnelles : 3 903 000 €

- Augmentation de la participation de la MEL à hauteur de de 2 764 000 € pour tenir compte du surcoût de 807 000 € généré par le renforcement du collecteur d'assainissement Quai Hegel, et de l'actualisation du « reste à réaliser » des postes auxquels sont associés des index d'actualisation pour un montant de 1 957 000 €;
- Augmentation de la participation de la ville de Lille à hauteur de 337 000 € relative à l'actualisation du « reste à réaliser » des postes auxquels sont associés des index d'actualisation »;
- Obtention d'une subvention du fonds friches travaux de 802 000 € compensant le surcoût lié aux travaux de gestion des terres polluées sur le secteur Marais.

3. Évolution des participations de la Métropole Européenne de Lille

L’avenant n°1 modifiant la nature des travaux relevant de l’aménageur afin d’y inclure la reprise et la création du réseau d’assainissement du Quai Hegel génère un surcout de la nature des travaux en date de valeur décembre 2021 de 807 000 € HT.

Conformément aux dispositions de l'article 16-2-1-a du traité de concession, le montant révisé de la participation de la MEL pour chacun des ouvrages est déterminé sur le coût total des ouvrages indexés déduction faite des subventions de tiers et de la quote-part des produits de vente d'immeubles. L'actualisation est annuelle et porte sur les dépenses et recettes de l'année en cours et sur le "reste à réaliser" jusqu'au terme de la concession, soit 2029, l'actualisation annuelle pouvant se faire à la hausse ou à la baisse en fonction de l'évolution des index. En date de valeur décembre 2021 l'actualisation des postes sur le "reste à réaliser", prévoit une augmentation de 1 957 000 € HT.

Le montant prévisionnel total de la participation de la MEL est donc de 25 474 000 € HT soit une augmentation de 2 764 000 € HT.

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) de prendre acte du CRAC 2021 annexé à la présente délibération, dont les principales évolutions sont expliquées ci-dessus ;

2) d’approuver le montant total et la répartition des participations de la Métropole Européenne de Lille de 25 474 000€ HT soit une augmentation de 2 764 000€ HT.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT RAPPORT
M. Alexandre GARCIN n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

Pour rendu exécutoire

22-C-0389

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

LILLE - LOMME (COMMUNE ASSOCIEE A LILLE) -

RIVES DE LA HAUTE DEULE - Z.A.C. DU PREMIER SECTEUR OPERATIONNEL - CONCESSION D'AMENAGEMENT - CRAC 2021

I. Rappel du contexte

Le secteur d'environ 100 hectares des Rives de la Haute Deûle fait l'objet d'un plan de référence global, ayant conduit au lancement d'un 1er secteur opérationnel sous forme d'une ZAC de 25 hectares environ porté à 38 hectares par délibération n° 17 C 0710 du 19 octobre 2017 compte tenu de la capacité d'évolution du projet urbain. Le projet vise à :

- Poursuivre l'aménagement de la ZAC existante en profitant de tout son potentiel de développement : déployer la mixité urbaine déjà engagée, poursuivre et renforcer la dynamique économique d'EuraTechnologies ;

- Poursuivre le développement d'un territoire de vie et d'appropriation par une multiplicité de pratiques touristiques, sportives, créatrices, culturelles et festives ;

- Préparer la transition de l'habitat et du tertiaire vers une programmation plus économique favorisant le développement de la Ville productive.

Par délibération du Conseil de la métropole n° 17 C 1015 en date du 15 décembre 2017, il a été décidé de confier à la SEAM SORELI une nouvelle concession d'aménagement, en application de la réglementation en vigueur, et notamment des articles L. 300-4 et L. 300-5 du code de l'urbanisme, pour la poursuite de l'aménagement de la zone d'aménagement concerté (ZAC) du Premier Secteur Opérationnel des Rives de la Haute Deûle étendue.

II. Objet de la délibération

Conformément aux articles L 305-5 du Code de l'Urbanisme et L.1411-3 du Code des Collectivités Publiques, la SORELI soumet à l'approbation de la Métropole Européenne de Lille le compte rendu annuel (CRAC) 2021 pour cette opération.

1. Faits marquants en 2021

L'année 2021 a été marquée par :

- la validation de l'actualisation du plan directeur au COPIL de Février 2021 ;
- la rédaction de l'OAP sectorielle « Les Rives de la Haute Deûle » et des dispositions particulières du règlement applicables à la ZAC dans le cadre l'élaboration du PLU 2;
- l'établissement du dossier de candidature à l'étape 4 du Label écoquartier ;
- la poursuite du projet « biodimètre » : installation de nouveau capteurs connectées, d'un second radeau végétalisé, pose de panneaux informatifs sur les lutrins du jardin d'eau ;
- la poursuite des études opérationnelles : finalisation du plan de gestion pollution, définition de stratégie énergétique et de neutralité carbone et du cahier de prescription environnementale…
- la poursuite des études de maitrise d'œuvre : Validation de l'AVP, transmission du DLE pour avis des collectivités, lancement des études ESSP ;
- la poursuite de la mission d'urbaniste en chef : mise en place d'atelier urbain pour la définition des éléments bâtis en vue de la production des fiches de lots;
- la remise de l'ouvrage A4 S : allée Est de la Grande Pelouse Sud;
- la poursuite de la commercialisation : signature d'un avenant au compris de vente de l'ilot 9A, délivrance du permis de construire de l'ilot 36, la vente de l'ilot 28-29.

2. Évolution du bilan de la concession d'aménagement

<u>Dépenses en 2021 :</u>

- le bilan prévisionnel prévoyait des dépenses pour l'année 2021 d'une montant de 2 964 000 € HT;
- les dépenses effectivement réglées pour l'année 2021 se sont élevées à un montant de 1 078 000 € soit une baisse de 1 886 000 € HT.

Cet écart s'explique principalement sur les postes suivants :

- la Maitrise Foncière (- 1 052 000 € HT) : non acquisition des terrains de la propriété DUMANOIS et report de la clôture de la Convention Publique d'Aménagement prévoyant la cession des terrains SORELI ;
- les travaux (- 372 000 € HT) et les honoraires divers (- 224 000 € HT) : report des dépenses sur les ouvrages A4N et A4S ;
- les frais de gestion et communication (- 237 000 € HT) : report de la concertation sur le projet à 2022 et aux impôts et taxes liées aux reports des acquisitions.

Recettes en 2021 :

Le bilan prévisionnel prévoyait des recettes pour l'année 2021 d'une montant de 1 982 000 € HT.
Les recettes effectivement réglées pour l'année 2021 se sont élevées à un montant de 1 965 000 € soit une baisse de 17 000 € HT.

Cet écart s'explique par la variation du poste Subventions (- 17 000 € HT) et est due au décalage du règlement de la subvention de l'agence de l'eau au titre de la mise en place de radeaux végétalisés dans le cadre du « biodimètre ».

Dépenses prévisionnelles :
Les dépenses prévisionnelles représentaient 54 076K€ HT au CRAC 2020.
Le CRAC 2021 prévoit des dépenses prévisionnelles de 57 978 000 € HT soit une augmentation de 3 902 000 € HT.

Cet écart tient principalement à :

- l'actualisation du « reste à réaliser » des postes auxquels sont associés des index d'actualisation (2 294 000 € HT) ;
- le surcout lié aux conclusions des études de pollution ayant conduit à la mise à jour de la gestion des terres polluées sur le marais générant un surcoût de 802 000 €;
- le surcoût lié au renforcement du collecteur d'assainissement du Quai Hegel non prévu au programme des équipements publics engendrant 807 000 € HT de dépenses supplémentaires.

Les recettes prévisionnelles couvrent ainsi les dépenses prévisionnelles comme suit:

Recettes prévisionnelles : 3 903 000 €

- Augmentation de la participation de la MEL à hauteur de de 2 764 000 € pour tenir compte du surcoût de 807 000 € généré par le renforcement du collecteur d'assainissement Quai Hegel, et de l'actualisation du « reste à réaliser » des postes auxquels sont associés des index d'actualisation pour un montant de 1 957 000 €;
- Augmentation de la participation de la ville de Lille à hauteur de 337 000 € relative à l'actualisation du « reste à réaliser » des postes auxquels sont associés des index d'actualisation »;
- Obtention d'une subvention du fonds friches travaux de 802 000 € compensant le surcoût lié aux travaux de gestion des terres polluées sur le secteur Marais.

3. Évolution des participations de la Métropole Européenne de Lille

L’avenant n°1 modifiant la nature des travaux relevant de l’aménageur afin d’y inclure la reprise et la création du réseau d’assainissement du Quai Hegel génère un surcout de la nature des travaux en date de valeur décembre 2021 de 807 000 € HT.

Conformément aux dispositions de l'article 16-2-1-a du traité de concession, le montant révisé de la participation de la MEL pour chacun des ouvrages est déterminé sur le coût total des ouvrages indexés déduction faite des subventions de tiers et de la quote-part des produits de vente d'immeubles. L'actualisation est annuelle et porte sur les dépenses et recettes de l'année en cours et sur le "reste à réaliser" jusqu'au terme de la concession, soit 2029, l'actualisation annuelle pouvant se faire à la hausse ou à la baisse en fonction de l'évolution des index. En date de valeur décembre 2021 l'actualisation des postes sur le "reste à réaliser", prévoit une augmentation de 1 957 000 € HT.

Le montant prévisionnel total de la participation de la MEL est donc de 25 474 000 € HT soit une augmentation de 2 764 000 € HT.

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) de prendre acte du CRAC 2021 annexé à la présente délibération, dont les principales évolutions sont expliquées ci-dessus ;

2) d’approuver le montant total et la répartition des participations de la Métropole Européenne de Lille de 25 474 000€ HT soit une augmentation de 2 764 000€ HT.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT RAPPORT
M. Alexandre GARCIN n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

ZAC DU PREMIER SECTEUR OPERATIONNEL DES RIVES DE LA HAUTE DEÛLE

LIVRET FICHES OUVRAGES

Nom de l'ouvrage	Date de remise	Coût complet	Participation de la MEL en € HT	Taux de TVA	TVA en €	Participatoin en € TTC
A-OUVRAGES ZAC1 - Churchill Nord - A2	26/09/2019	229 528,72 €	157 669,05	20%	31 533,81	189 202,86
A-OUVRAGES ZAC1 - Passerelle Marais - A3	09/07/2020	54 636,46 €	37 098,60	20%	7 419,72	44 518,32
A-OUVRAGES ZAC1 - Allée Grande Pelouse Nord - A4N	05/10/2020	454 676,62 €	378 544,76	20%	75 708,95	454 253,71
A-OUVRAGES ZAC1 - Allée Grande Pelouse Sud - A4S	23/11/2021	325 888,91 €	252 237,30	20%	50 447,46	302 684,76

Fiches d'ouvrages provisoires

Nom de l'ouvrage	Date de remise	Coût complet	Participation de la VILLE en € HT	Taux de TVA	TVA en €	Participatoin en € TTC
A-OUVRAGES ZAC1 - Churchill Nord - A2	26/09/2019	41 070,41 €	27 753,08	20%	5 550,62	33 303,70
A-OUVRAGES ZAC1 - Allée Grande Pelouse Nord - A4N	05/10/2020	129 694,81 €	79 994,77	20%	15 998,95	95 993,72
A-OUVRAGES ZAC1 - Allée Grande Pelouse Sud - A4S	23/11/2021	97 197,19 €	53 040,01	20%	10 608,00	63 648,01
A-OUVRAGES ZAC1 - Square des Bois Blancs - N	26/09/2019	1 259 516,14 €	658 313,69	20%	131 662,74	789 976,43

Fiches d'ouvrages provisoires

MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

FICHES D'OUVRAGES MEL

soreli

ZAC du 1er secteur opérationnel des Rives de la Haute Deûle

A2
OUVRAGES ZAC 1
Churchill Nord

FICHE D'OUVRAGE PROVISOIRE PARTIELLE

Commune de Lille et Lomme

CRAC 2019

Désignation	**A-OUVRAGES ZAC1 - Churchill Nord - A2**		
Date de remise			**26/09/19**
Coût de l'ouvrage	**Coût complet de l'ouvrage en € HT**		**229 528,72 €**
	Poste Foncier	Prix moyen au m² libéré en € HT CRAC 2018	236,86 €
		Surface en m²	0
		Montant du poste foncier en € HT	**- €**
	Poste Travaux	Montant du poste travaux en € HT	**229 528,72 €**
		dont dépenses directement affectables en € HT	*176 890,93 €*
		dont Voirie	*131 559,69 €*
		dont Eau	*- €*
		dont Assainissement	*21 847,87 €*
		dont Autres compétence MEL	*23 483,37 €*
		dont dépenses générales ventilées en € HT	*52 637,79 €*
		Taux de dépenses générales affectées au poste travaux	*29,76%*
Répartition du financement de l'ouvrage	Participation de la MEL en € HT		157 669,05 €
	Subventions autres collectivités (en € HT)		
	Charges foncières en € HT		71 859,67 €
	Total en € HT		**229 528,72 €**

TVA	TVA due par la MEL	assiette en €	157 669,05
		taux	20,00%
		montant T.T.C en €	**189 202,86**

Ce document ne constitue pas une facture - Une facture sera émise par ailleurs

ZAC du 1er secteur opérationnel des Rives de la Haute Deûle

A3
OUVRAGES ZAC 1
Passerelle Marais

FICHE D'OUVRAGE PROVISOIRE PARTIELLE

Commune de Lille et Lomme

CRAC 2019

Désignation			**A-OUVRAGES ZAC1 - Passerelle Marais - A3**
Date de remise			**09/07/20**
Coût de l'ouvrage	**Coût complet de l'ouvrage en € HT**		**54 636,46 €**
	Poste Foncier	Prix moyen au m² libéré en € HT CRAC 2018	236,86 €
		Surface en m²	0
		Montant du poste foncier en € HT	**- €**
	Poste Travaux	Montant du poste travaux en € HT	**54 636,46 €**
		dont dépenses directement affectables en € HT	*42 106,69 €*
		dont Voirie	*42 106,69 €*
		dont Eau	*- €*
		dont Assainissement	*- €*
		dont Autres compétence MEL	*- €*
		dont dépenses générales ventilées en € HT	*12 529,77 €*
		Taux de dépenses générales affectées au poste travaux	*29,76%*
Répartition du financement de l'ouvrage	Participation de la MEL en € HT		37 098,60 €
	Subventions autres collectivités (en € HT)		
	Charges foncières en € HT		17 537,86 €
	Total en € HT		**54 636,46 €**

TVA	TVA due par la MEL	assiette en €	37 098,60
		taux	20,00%
		montant T.T.C en €	**44 518,32**

Ce document ne constitue pas une facture - Une facture sera émise par ailleurs

ZAC du 1er secteur opérationnel des Rives de la Haute Deûle

A4N
OUVRAGES ZAC 1
Allée Grande Pelouse Nord

FICHE D'OUVRAGE PROVISOIRE PARTIELLE

Commune de Lille et Lomme

CRAC 2020

Désignation	**A-OUVRAGES ZAC1 - Allée Grande Pelouse Nord - A4N**		
Date de remise			**05/10/20**
Coût de l'ouvrage	**Coût complet de l'ouvrage en € HT**		**454 676,62 €**
	Poste Foncier	Prix moyen au m² libéré en € HT CRAC 2019	238,60 €
		Surface en m²	895
		Montant du poste foncier en € HT	**213 547,51 €**
	Poste Travaux	Montant du poste travaux en € HT	**241 129,11 €**
		dont dépenses directement affectables en € HT	*185 888,23 €*
		dont Voirie	*128 332,64 €*
		dont Eau	*801,62 €*
		dont Assainissement	*43 626,88 €*
		dont Autres compétence MEL	*13 127,09 €*
		dont dépenses générales ventilées en € HT	*55 240,88 €*
		Taux de dépenses générales affectées au poste travaux	*29,72%*
Répartition du financement de l'ouvrage	Participation de la MEL en € HT		378 544,76 €
	Subventions autres collectivités (en € HT)		
	Charges foncières en € HT		76 131,86 €
	Total en € HT		**454 676,62 €**

TVA	TVA due par la MEL	assiette en €	378 544,76
		taux	20,00%
		montant T.T.C en €	**454 253,71**

Ce document ne constitue pas une facture - Une facture sera émise par ailleurs

ZAC du 1er secteur opérationnel des Rives de la Haute Deûle

A4S
OUVRAGES ZAC 1
Allée Grande Pelouse Sud

FICHE D'OUVRAGE PROVISOIRE PARTIELLE

Commune de Lille et Lomme

CRAC 2020

MEL
MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

Désignation	**A-OUVRAGES ZAC1 - Allée Grande Pelouse Sud - A4S**		
Date de remise			**23/11/21**
Coût de l'ouvrage	**Coût complet de l'ouvrage en € HT**		**325 888,91 €**
	Poste Foncier	Prix moyen au m² libéré en € HT CRAC 2020	277,19 €
		Surface en m²	639
		Montant du poste foncier en € HT	**177 124,24 €**
	Poste Travaux	Montant du poste travaux en € HT	**148 764,67 €**
		dont dépenses directement affectables en € HT	*116 213,21 €*
		dont Voirie	*110 703,00 €*
		dont Eau	*- €*
		dont Assainissement	*- €*
		dont Autres compétence MEL	*5 510,21 €*
		dont dépenses générales ventilées en € HT	*32 551,46 €*
		Taux de dépenses générales affectées au poste travaux	*28,01%*
Répartition du financement de l'ouvrage	Participation de la MEL en € HT		252 237,30 €
	Subventions autres collectivités (en € HT)		
	Charges foncières en € HT		73 651,61 €
	Total en € HT		**325 888,91 €**

TVA	TVA due par la MEL	assiette en €	252 237,30
		taux	20,00%
		montant T.T.C en €	**302 684,76**

Ce document ne constitue pas une facture - Une facture sera émise par ailleurs

ville de lille

FICHES D'OUVRAGES VILLE DE LILLE

soreli

ZAC du 1er secteur opérationnel des Rives de la Haute Deûle

A2
OUVRAGES ZAC 1
Churchill Nord

FICHE D'OUVRAGE PROVISOIRE PARTIELLE

Commune de Lille et Lomme

CRAC 2019

Désignation	**A-OUVRAGES ZAC1 - Churchill Nord - A2**		
Date de remise			**26/09/19**
Coût de l'ouvrage	**Coût complet de l'ouvrage en € HT**		**41 070,41 €**
	Poste Foncier	Prix moyen au m² libéré en € HT CRAC 2018	236,86 €
		Surface en m²	0
		Montant du poste foncier en € HT	**- €**
	Poste Travaux	Montant du poste travaux en € HT	**41 070,41 €**
		dont dépenses directement affectables en € HT	*31 651,74 €*
		dont Mobilier	*6 078,62 €*
		dont Espaces verts	*6 444,13 €*
		dont eclairage	*19 128,99 €*
		dont dépenses générales ventilées en € HT	*9 418,67 €*
		Taux de dépenses générales affectées au poste travaux	*29,76%*
	Participation de la Ville de Lille en € HT		27 753,08 €
	Subventions autres collectivités (en € HT)		
	Charges foncières en € HT		13 317,33 €
	Total en € HT		**41 070,41 €**

TVA	TVA due par la Ville de Lille	assiette en €	27 753,08 €
		taux	20,00%
		montant T.T.C en €	**33 303,70 €**

Ce document ne constitue pas une facture - Une facture sera émise par ailleurs

ZAC du 1er secteur opérationnel des Rives de la Haute Deûle

A4N
OUVRAGES ZAC 1
Allée Grande Pelouse Nord

FICHE D'OUVRAGE PROVISOIRE PARTIELLE

Commune de Lille et Lomme

CRAC 2020

ville de lille

Désignation	**A-OUVRAGES ZAC1 - Allée Grande Pelouse Nord - A4N**		
Date de remise			**05/10/20**
Coût de l'ouvrage	**Coût complet de l'ouvrage en € HT**		**129 694,81 €**
	Poste Foncier	Prix moyen au m² libéré en € HT CRAC 2019	238,60 €
		Surface en m²	0
		Montant du poste foncier en € HT	**- €**
	Poste Travaux	Montant du poste travaux en € HT	**129 694,81 €**
		dont dépenses directement affectables en € HT	*99 982,69 €*
		dont Mobilier	*28 545,74 €*
		dont Espaces verts	*41 829,32 €*
		dont eclairage	*29 607,63 €*
		dont dépenses générales ventilées en € HT	*29 712,12 €*
		Taux de dépenses générales affectées au poste travaux	*29,72%*
	Participation de la Ville de Lille en € HT		79 994,77 €
	Subventions autres collectivités (en € HT)		
	Charges foncières en € HT		49 700,04 €
	Total en € HT		**129 694,81 €**

TVA	TVA due par la Ville de Lille	assiette en €	79 994,77 €
		taux	20,00%
		montant T.T.C en €	**95 993,72 €**

Ce document ne constitue pas une facture - Une facture sera émise par ailleurs

ZAC du 1er secteur opérationnel des Rives de la Haute Deûle

A4S
OUVRAGES ZAC 1
Allée Grande Pelouse Sud

FICHE D'OUVRAGE PROVISOIRE PARTIELLE

Commune de Lille et Lomme

CRAC 2020

ville de lille

Désignation	**A-OUVRAGES ZAC1 - Allée Grande Pelouse Sud - A4S**		
Date de remise			**23/11/21**
Coût de l'ouvrage	**Coût complet de l'ouvrage en € HT**		**97 197,19 €**
	Poste Foncier	Prix moyen au m² libéré en € HT CRAC 2020	277,19 €
		Surface en m²	639
		Montant du poste foncier en € HT	**- €**
	Poste Travaux	Montant du poste travaux en € HT	**97 197,19 €**
		dont dépenses directement affectables en € HT	*75 929,30 €*
		dont Mobilier	*58 401,65 €*
		dont Espaces verts	*15 138,37 €*
		dont eclairage	*2 389,28 €*
		dont dépenses générales ventilées en € HT	*21 267,89 €*
		Taux de dépenses générales affectées au poste travaux	*28,01%*
	Participation de la Ville de Lille en € HT		53 040,01 €
	Subventions autres collectivités (en € HT)		
	Charges foncières en € HT		44 157,18 €
	Total en € HT		**97 197,19 €**

TVA	TVA due par la Ville de Lille	assiette en €	53 040,01 €
		taux	20,00%
		montant T.T.C en €	**63 648,01 €**

Ce document ne constitue pas une facture - Une facture sera émise par ailleurs

ZAC du 1er secteur opérationnel des Rives de la Haute Deûle

N
OUVRAGES ZAC 1
Square des Bois Blancs

FICHE D'OUVRAGE PROVISOIRE

Commune de Lille

CRAC 2019

Désignation	**A-OUVRAGES ZAC1 - Square des Bois Blancs - N**		
Date de remise			**26/09/19**
Coût de l'ouvrage	**Coût complet de l'ouvrage en € HT**		**1 259 516,14 €**
	Poste Foncier	Prix moyen au m² libéré en € HT CRAC 2018	236,86 €
		Surface en m²	1401
		Montant du poste foncier en € HT	**331 835,17 €**
	Poste Travaux	Montant du poste travaux en € HT	**927 680,97 €**
		dont dépenses directement affectables en € HT	*714 936,04 €*
		dont Mobilier	*549 899,02 €*
		dont Espaces verts	*142 540,00 €*
		dont eclairage	*22 497,02 €*
		dont dépenses générales ventilées en € HT	*212 744,93 €*
		Taux de dépenses générales affectées au poste travaux	*29,76%*
	Participation de la Ville de Lille en € HT		658 313,69 €
	Subventions autres collectivités (en € HT)		
	Charges foncières en € HT		601 202,45 €
	Total en € HT		**1 259 516,14 €**

TVA	TVA due par la Ville de Lille	assiette en €	658 313,69
		taux	20,00%
		montant en €	**789 976,43**

Ce document ne constitue pas une facture - Une facture sera émise par ailleurs

soreli

LES RIVES DE LA HAUTE-DEULE

COMPTE RENDU D'ACTIVITES AU CONCEDANT POUR L'ANNEE 2021

CRAC 2021 Résumé

V.1.1 - 28/10/2022

1. Etat d'avancement : écart entre prévisionnel et réalisé sur l'année 2021

a. Note de conjoncture

L'année 2021 a été marquée par :

- L'élaboration du règlement du PLU de la ZAC et la rédaction de l'OAP sectorielle.

- L'établissement du dossier de candidature à l'étape 4 du Label écoquartier comprenant :
  - Une évaluation de la réussite des objectifs dans le respect des engagements initiaux
  - Une consultation des riverains afin des recueillir leur avis, pratiques et connaissances sur le quartier
  - Des entretiens avec les services gestionnaires afin d'établir les méthodologies mises en œuvre dans le cadre du pilotage de l'opération d'aménagement
  - L'identification des « effets leviers » sur le territoire générés par la mise en œuvre du projet d'aménagement

- La poursuite du projet « Biodimètre » engagé en 2019. Les études ont été poursuivies dans le cadre de la démarche de collaboration avec l'INRIA et ont permis l'installation de nouveaux capteurs connectés (propriétés chimiques des eaux), d'un second radeau végétalisé dans le canal de récolte des eaux pluviales et la poursuite du dispositif de communication auprès des citoyens. Des panneaux explicatifs de la démarche et de la biodiversité présente sur le site ont été installés sur les lutrins du jardin d'eau.

- La poursuite des missions relatives aux études à l'échelle de la ZAC du 1er secteur opérationnel des Rives de la Haute Deûle à savoir : mission d'AMO en matière de gestion de la pollution des sols, mission de Géomètre, mission d'AMO en matière de développement durable.
  La mission d'AMO pollution a consisté pour l'année 2021 à finaliser et faire valider le plan de gestion des espaces publics du secteur Marais.
  A la suite de la cessation d'activité du prestataire « 2EI », SORELI a lancé la consultation afin de désigner un nouvel attributaire de la mission d'AMO Développement Durable. La mission a été confiée à AREP. En 2021, la mission a consisté à :
  - La définition et la validation de la stratégie énergétique du projet et des ambitions en matière de neutralité carbone en cohérence avec le PCAET de la MEL et Le Pacte Lille Bas Carbone.
  - La mise en place des ateliers de production avec les collectivités du cahier des prescriptions environnementales à l'échelle de la ZAC
  - L'analyse de l'AVP des espaces publics du Marais
  - L'analyse de l'esquisse remise par Studio Rijsel sur l'ilot 36

- La mission de maitrise d'œuvre des espaces publics à l'échelle du secteur Marais – Marais SO – Gallieni s'est poursuivie. SORELI a mis en œuvre 11 ateliers avec les collectivités afin

d'établir le dossier d'AVP en coordination avec les services gestionnaires. Le dossier d'AVP a été validé par les collectivités. A la suite de cette validation, SORELI a établi et envoyé aux collectivités le dossier DLE pour validation et entamé la mission de réalisation de l'ESSP. Un premier passage en SCDSSP a eu lieu en 2021.

- S'agissant de l'Urbaniste en chef de la ZAC du 1er secteur opérationnel des Rives de la Haute Deûle, la mission complémentaire spécifique sur la mise à jour du plan directeur a été validée par les collectivités. A la suite de cette validation, SORELI a mis en œuvre les ateliers Urba pour la définition des éléments bâtis en vus de la production des fiches de lots sur le Marais. Ces ateliers se sont poursuivis en 2022.

- La remise d'un ouvrage d'infrastructure du programme des équipements publics du périmètre initial à savoir l'allée à l'Est de la Grande Pelouse Sud (A4 S).

- La commercialisation des îlots :
    - Signature d'un avenant au compromis de vente de l'ilot 9A
    - Délivrance du permis de construire de l'ilot 36
    - La vente de l'îlot 28-29

b. Ecart entre dépenses prévues et dépenses réalisées sur l'année 2021

Le bilan prévisionnel prévoyait des dépenses pour l'année 2021 d'un montant total de **2 964K € HT**.

Les dépenses effectivement réglées pour l'année 2021 se sont élevées à un montant total de **1 078K € HT**, soit un écart total réglé / prévu pour l'année 2021 sur les dépenses de – **1 886K € HT**.

Les principaux postes sur lesquels l'écart est significatif sont les suivants :

- La Maîtrise Foncière (- 1 052K €)
- Les Travaux (- 372K €)
- Les Honoraires (- 224K €)
- Les Frais de gestion et de communication (- 237K €)

- **La Maîtrise Foncière : - 1 052K €**

La variation de ce poste est principalement due à la non-acquisition des terrains de la propriété Dumanois initialement prévue en 2021 (- 828K € sur le poste « Acquisitions ») et aux frais liés à ces acquisitions (- 44K € pour le poste « Frais annexes aux acquisitions » et -29K € pour le poste « Géomètre »).

La variation du poste « Bien repris » (- 102K €) correspond aux provisions faites dans le cadre de la cession des terrains SORELI de la 1ère CPA à la concession de l'extension du projet des RHD, pour lesquels le prix du m² libéré n'est pas encore fixé. En effet, la clôture financière de la 1ère CPA n'a pas eu lieu en 2021, ce qui reporte les prévisions pour cette cession.

La variation du poste « Libération et connaissance des terrains » (-13K €) correspond à la non-réalisation des études générales, prévues dans le cadre de l'acquisition des terrains Orange et Dumanois, qui n'ont pas eu lieu non plus.

La variation du poste « Dépollution » (- 36K €) est principalement due à la non-acquisition des terrains de la propriété Dumanois ainsi qu'au paiement des investigations complémentaires intervenu sur l'année 2022.

- **Les Travaux : - 372 €**

La variation de ce poste est principalement due au report de dépenses sur les ouvrages A4N et A4S.

- **Les Honoraires divers : - 224K €**

La variation de ce poste est principalement due à la variation des honoraires techniques (MOE, SPS, OPC : -157K €) et à la variation des honoraires des études (Sols, techniques, Géomètres : -41K €) liée au décalage des dépenses relatives aux travaux d'aménagement ci-dessus (A4N et A4S).

La variation du poste « Etudes urbaines et suivi du projet urbain » (- 30K €) est liée au règlement des études associées à l'actualisation du plan directeur, qui se sont poursuivies en 2022 avec les ateliers Urba mis en place.

Enfin la variation du poste « Géomètre » (-41K €) est liée au décalage du commencement des travaux du Marais : aucun piquetage sur site ou plan de division n'a été commandé dans l'attente d'un plan validé.

- **Les frais de gestion et de communication : - 237K €**

La variation de ce poste est principalement due à la variation des postes de communication, de gestion des parkings provisoires et des impôts.

Les variations des postes « Communication » (- 101K €) et « Reprographie » (- 13K €) sont principalement liées au report de la concertation sur le projet et aux dépenses de communication associées.

La variation du poste « Impôts et taxes » (- 115K €) est quant à elle liée au report des acquisitions prévues initialement.

c. Ecart entre recettes prévues et recettes réalisées sur l'année 2021

Le bilan prévisionnel prévoyait des recettes pour l'année 2021 d'un montant total de

1 982K € HT.

Les recettes effectivement réglées pour l'année 2021 se sont élevées à un montant total de **1 965K € HT**, soit un écart total réglé / prévu pour l'année 2021 sur les recettes de **- 17K € HT**.

Le principal poste sur lequel l'écart est significatif est le poste Subventions (-17k€ HT).

- **Les subventions : - 17K €**

La variation du poste « Subventions » est due au décalage du réglé de la subvention de l'agence de l'eau au titre de la mise en place des radeaux végétalisés, dans le cadre du Biodimètre, qui a été perçue en début d'année 2022.

d. Amortissement des avances perçues

Le bilan prévisionnel prévoyait un amortissement pour l'année 2021 d'un montant total de **2 912K €**.

L'amortissement effectivement réglé pour cette année s'est élevé à **2 898K €**, soit un écart total réglé/prévu pour l'année 2021 de **– 13K €** (principalement lié aux dépôts de garanties).

e. Avances sur équipements publics MEL

Le bilan prévisionnel prévoyait une mobilisation pour l'année 2021 d'un montant total de **2 536K €**.

La mobilisation effectivement réglée pour cette année s'est élevé à **2 536K €**.

	Tranche Ferme en K euros constants date de valeur décembre 2021			
Intitulé	Prévu année 2021 selon CRAC 2020 approuvé	Réglé ANNEE 2021	Différence Réglé/Prévu ANNEE 2021	Taux de Réalisation REGLE/PREVU ANNEE 2020=1 en %
1 DEPENSES	2 964	1 078	- 1 886	36%
2 MAITRISE FONCIERE	1 060	8	- 1 052	1%
2100 Acquisitions	*829*	*0*	*- 828*	*0%*
2200 Bien repris	*102*	*-*	*- 102*	
2300 Frais Annexes aux Acquisitions	*44*	*-*	*- 44*	
2400 Géomètres (lié à la maîtrise foncière)	*34*	*6*	*- 29*	*17%*
2500 Libération et connaissance des terrains	*15*	*2*	*- 13*	*14%*
2600 Dépollution	*36*	*-*	*- 36*	
2700 Archéologie	*-*	*-*	*-*	
3 TRAVAUX	405	33	- 372	8%
3100 Travaux d'aménagement	*369*	*17*	*- 352*	*5%*
3200 Aléas sur travaux d'aménagement	*11*	*4*	*- 8*	*32%*
3300 Gestion des espaces publics	*5*	*-*	*- 5*	
3400 Gestion des terrains non aménagés	*19*	*12*	*- 7*	*64%*
5 HONORAIRES DIVERS	634	410	- 224	65%
5100 Honoraires MOE, SPS, OPC...	*313*	*156*	*- 157*	*50%*
5200 Etudes diverses (sols, techniques...)	*26*	*27*	*1*	*103%*
5300 Géomètres (topo et hors maîtrise foncière)	*45*	*4*	*- 41*	*9%*
5400 Etudes urbaines et suivi du projet urbain	*66*	*35*	*- 30*	*54%*
5500 Etudes expertises spécifiques	*184*	*187*	*4*	*102%*
6 FRAIS DE GESTION ET COMMUNICATION	303	67	- 237	22%
6100 Communication	*144*	*44*	*- 101*	*30%*
6200 Reprographie (dont frais de publicité)	*14*	*1*	*- 13*	*7%*
6300 Assurances	*13*	*9*	*- 4*	*66%*
6400 Impôts et taxes	*128*	*14*	*- 115*	*11%*
6500 Gestion des parkings provisoires	*4*	*-*	*- 4*	
7 FRAIS FINANCIERS	-	-	-	
7100 Frais financiers à court terme	-	-	-	
7200 Frais financiers à long terme	-	-	-	
8 HONORAIRES DE MAITRISE D'OUVRAGE	561	559	- 2	100%
8000 Rémunération forfaitaire	*499*	*499*	-	*100%*
8100 Rémunération proportionnelle	*62*	*61*	*- 1*	*98%*
8200 Rémunération de liquidation	-	-	-	
2 RECETTES	1 982	1 965	- 17	99%
1 CESSIONS FONCIERES	1 657	1 659	2	100%
1000 Cession - SP / terrains / convention	*1 657*	*1 659*	*2*	*100%*
1100 Cession - compromis de vente ZAC 1	-	-	-	
2 PARTICIPATIONS AUX OUVRAGES MEL	305	305	- 0	100%
2000 Participation MEL	*253*	*252*	*- 0*	*100%*
2100 Participation Ville de Lille	*53*	*53*	*0*	*101%*
3 CESSION D'OUVRAGES A LA VILLE DE LILLE	2	-	- 2	
3000 Cession d'ouvrages à la ville de Lille	*2*	*-*	*- 2*	
4 PARTICIPATION D'EQUILIBRE	-	-	-	
4000 Participation d'équilibre	-	-	-	
5 AUTRES PRODUITS	-	1	1	
5100 Parkings provisoires	-	-	-	
5300 Produits Divers	-	*1*	*1*	
6 Subventions	17	-	- 17	
6000 Subventions	*17*	-	*- 17*	
3 AMORTISSEMENT	2 912	2 898	- 13	100%
1101 Emprunt : amortissement	-	-	-	
1102 MEL - Avances donneur d'ordre : Amortissement	303	303	1	100%
1103 VdL - Avances donneur d'ordre : Amortissement	66	64	2	96%
1104 Avances autres : amortissement	2 500	2 500	-	100%
1105 Dépôt de Garantie Pkg	0		0	
1106 Dépôt de Garantie	42	32	10	76%
4 MOBILISATION	2 538	2 578	40	102%
1001 Emprunt Mobilisation	-	-	-	
1002 MEL - Avance sur PEP	2 536	2 536	-	100%
1003 VdL - Avance sur PEP VDL	-	-	-	
1004 Avance inter opérations	-	-	-	
1005 Dépôt de garantie Parking Cray	-	-	-	
1006 Dépôt de garantie Cessions ilôts	2	42	40	2100%

Le bilan d'aménagement recalé fin 2021

NOTICE EXPLICATIVE DES ACTUALISATIONS EFFECTUEES

Le bilan initial de l'opération a été approuvé en date de valeur juillet 2017.

Le CRAC 2018 a été approuvé en date de valeur décembre 2018.

Le CRAC 2019 a été approuvé en date de valeur décembre 2019.

Le CRAC 2020 a été approuvé en date de valeur décembre 2020.

Actualisations effectuées dans le CRAC 2021 :

Conformément au traité, l'actualisation des postes dans le CRAC 2021 est réalisée à partir de la date de valeur actualisée en décembre 2021. Ainsi, il a été appliqué sur les postes auxquels sont attachées des indexations, une actualisation sur le « reste à réaliser » sur les différents index de décembre 2021 conformément aux index indiqués à l'annexe 10 du traité.

Par ailleurs et après cette actualisation, les évolutions de programme ont été appliquées aux différents postes. Ces évolutions sont présentées dans le tableau ci-après.

	Tranche Ferme en k euros constants date de valeur décembre 2021							
Intitulé	TOTAL CRAC PRECEDENT	TOTAL CRAC 2021	DIFF CRAC PRECEDENT / CRAC 2021	Taux d'évolution	INDEXATION	EVOLUTION DE PROGRAMME	Commentaire	Indice d'indexation
1 DEPENSES	54 076	57 978	3 902	7,22%	2 294	1 608		
2 MAITRISE FONCIERE	18 329	19 604	1 275	6,95%	473	802		
2100 Acquisitions	*8 925*	*9 173*	*248*	*2,78%*	*248*	-	*Correspond à l'actualisation du reste à réaliser*	*IPC*
2200 Bien repris	*5 537*	*5 537*	*- 0*	*0,00%*	*- 0*	-	*Poste non actualisé*	*non indexé*
2300 Frais Annexes aux Acquisitions	*356*	*378*	*22*	*6,19%*	*22*	-	*Correspond à l'actualisation du reste à réaliser*	*ING*
2400 Géomètres (lié à la maîtrise foncière)	*172*	*178*	*6*	*3,64%*	*6*	-	*Correspond à l'actualisation du reste à réaliser*	*ING*
2500 Libération et connaissance des terrains	*2 232*	*2 352*	*119*	*5,35%*	*119*	-	*Correspond à l'actualisation du reste à réaliser*	*BT01*
2600 Dépollution	*1 071*	*1 949*	*878*	*81,97%*	*76*	*802*	*Correspond à l'actualisation du reste à réaliser (76K) et au surcoût pour la dépollution des terrains MARAIS financé par le fonds friche (+802K)*	*TP01*
2700 Archéologie	*36*	*37*	*1*	*2,75%*	*1*	-	*Correspond à l'actualisation du reste à réaliser*	*IPC*
3 TRAVAUX	20 113	22 285	2 172	10,80%	1 461	711		
3100 Travaux d'aménagement	*19 263*	*21 356*	*2 093*	*10,87%*	*1 406*	*687*	*Correspond à l'actualisation du reste à réaliser (+1 406K) et au surcoût de reprise de l'assainissement sur le quai HEGEL (+687K)*	*TP01*
3200 Aléas sur travaux d'aménagement	*583*	*647*	*63*	*10,85%*	*42*	*21*	*Correspond à l'actualisation du reste à réaliser (+42K) et au surcoût de reprise de l'assainissement sur le quai HEGEL (+21K)*	*indexé poste travaux*
3300 Gestion des espaces publics	*96*	*106*	*9*	*9,64%*	*6*	*3*	*Correspond à l'actualisation du reste à réaliser (+6K) et au surcoût de reprise de l'assainissement sur le quai HEGEL (+3K)*	*indexé poste travaux*
3400 Gestion des terrains non aménagés	*170*	*176*	*6*	*3,67%*	*6*	-	*Correspond à l'actualisation du reste à réaliser*	*TP01*
5 HONORAIRES DIVERS	4 191	4 499	308	7,35%	212	96		
5100 Honoraires MOE, SPS, OPC...	*2 606*	*2 872*	*266*	*10,19%*	*174*	*92*	*Correspond à l'actualisation du reste à réaliser (+174K) et au surcoût de reprise de l'assainissement sur le quai HEGEL (+92K)*	*indexé poste travaux*
5200 Etudes diverses (sols, techniques...)	*139*	*147*	*8*	*5,97%*	*4*	*4*	*Correspond à l'actualisation du reste à réaliser (+4K) et au surcoût de reprise de l'assainissement sur le quai HEGEL (+4K)*	*ING*
5300 Géomètres (topo et hors maîtrise foncière)	*301*	*311*	*10*	*3,44%*	*10*	-	*Correspond à l'actualisation du reste à réaliser*	*ING*
5400 Etudes urbaines et suivi du projet urbain	*549*	*563*	*14*	*2,58%*	*14*	-	*Correspond à l'actualisation du reste à réaliser*	*ING*
5500 Etudes expertises spécifiques	*595*	*605*	*10*	*1,63%*	*10*	*- 0*	*Correspond à l'actualisation du reste à réaliser*	*ING*
6 FRAIS DE GESTION ET COMMUNICATION	2 421	2 514	93	3,85%	93	-		
6100 Communication	*899*	*929*	*29*	*3,28%*	*29*	-	*Correspond à l'actualisation du reste à réaliser*	*ING*
6200 Reprographie (dont frais de publicité)	*177*	*178*	*1*	*0,76%*	*1*	-	*Correspond à l'actualisation du reste à réaliser*	*SYNTEC*
6300 Assurances	*288*	*327*	*39*	*13,52%*	*39*	-	*Correspond à l'actualisation du reste à réaliser*	*indexé postes dépenses*
6400 Impôts et taxes	*929*	*953*	*24*	*2,53%*	*24*	-	*Correspond à l'actualisation du reste à réaliser*	*IPC*
6500 Gestion des parkings provisoires	*128*	*128*	*-*	*0,00%*		-	*Poste non actualisé, correspond aux dépenses constatées sur les parkings provisoires*	
7 FRAIS FINANCIERS	1 258	1 258	-	0,00%	-	-		
7100 Frais financiers à court terme	*150*	*150*	*-*	*0,00%*	*-*	*-*	*Poste non actualisé*	*non indexé*
7200 Frais financiers à long terme	*1 108*	*1 108*	*-*	*0,00%*	*-*	*-*	*Poste non actualisé*	*non indexé*
8 HONORAIRES DE MAITRISE D'OUVRAGE	7 764	7 819	54	0,70%	54	-		
8000 Rémunération forfaitaire	*5 988*	*5 988*	*-*	*0,00%*	*-*	*-*	*Poste non actualisé*	*non indexé*
8100 Rémunération proportionnelle	*1 726*	*1 781*	*54*	*3,16%*	*54*	*-*	*Poste non actualisé, l'évolution correspond au calcul du taux de rémunération sur les recettes ilot 24 (+6k) des cessions et des subventions (+48k)*	*non indexé*
8200 Rémunération de liquidation	*50*	*50*	*-*	*0,00%*	*-*	*-*	*Poste non actualisé*	*non indexé*
2 RECETTES	54 076	57 978	3 902	7,22%	2 219	1 683		
1 CESSIONS FONCIERES	26 791	26 794	4	0,01%	-	4		
1000 Cession - SP / terrains / convention	*23 230*	*23 234*	*4*	*0,02%*	*-*	*4*	*Poste non actualisé, l'évolution corrrespond à la cession d'un bande de terrain sur l'ilot 23*	*non indexé*
1100 Cession - compromis de vente ZAC 1	*3 561*	*3 561*	*-*	*0,00%*	*-*	*-*	*Poste non actualisé*	*non indexé*
2 PARTICIPATIONS AUX OUVRAGES MEL	24 651	27 556	2 904	11,78%	2 098	807		
2000 Participation MEL	*22 710*	*25 474*	*2 764*	*12,17%*	*1 957*	*807*	*Correspond à la prise en charge MEL de l'actualisation des postes de dépense et aux évolutions du programme des équipements publics sur le quai Hegel*	
2100 Participation Ville de Lille	*1 941*	*2 081*	*140*	*7,23%*	*140*	*-*	*Correspond à l'actualisation du reste à réaliser*	*TP01*
3 CESSION D'OUVRAGES A LA VILLE DE LILLE	2 250	2 372	122	5,40%	122	-		
3000 Cession d'ouvrages à la ville de Lille	*2 250*	*2 372*	*122*	*5,40%*	*122*	*-*	*Correspond à l'actualisation du reste à réaliser*	*TP01*
4 PARTICIPATION D'EQUILIBRE	-	-	-		-	-		
4000 Participation d'équilibre	*-*	*-*	*-*		*-*	*-*	*Poste non actualisé*	*non indexé*
5 AUTRES PRODUITS	366	367	1	0,22%	-	1		
5100 Parkings provisoires	*354*	*354*	*-*	*0,00%*	*-*	*-*	*Poste non actualisé*	*non indexé*
5300 Produits Divers	*13*	*13*	*1*	*6,35%*	*-*	*1*	*Correspond aux recettes constatées sur la convention d'occupation temporaire signée avec TERENEO dans le cadre du chantier de l'ilot 11A*	*non indexé*
6 SUBVENTIONS	17	889	872	5002,42%	-	872		
6100 Subventions	*17*	*889*	*872*	*5002,42%*	*-*	*872*	*Correspond à l'obtention d'une subvention fonds friche étude (70k) et fonds friches travaux (802k)*	

Les principales évolutions du bilan prévisionnel d'aménagement de la concession sont les suivantes :

a. En dépenses :

Les dépenses représentent **57 978 K€** au CRAC 2021. L'écart au bilan approuvé du CRAC 2020 est de **+ 3 902 K€.**

10 635 K€ sont réglés. Le reste à réaliser est de 47 343 K€.

- Le poste « **maitrise foncière** » :

Le poste *maitrise foncière* représente 19 604 K€ au CRAC 2021. L'écart au bilan approuvé du CRAC 2020 est de + 1 275 K€.

5 531 K€ sont réglés. Le reste à réaliser est de 14 073 K€.

La variation de ce poste tient à l'actualisation du « reste à réaliser » des postes auxquels sont associés des index d'actualisation (+471 K€) et au surcoût identifié pour la gestion des terres polluées sur le Marais (+802k€) pris en charge par une subvention fonds friche du même montant.

- Le poste « **travaux** » :

Le poste *travaux* représente 22 285 K€ au CRAC 2021. L'écart au bilan approuvé du CRAC 2020 est de + 2 172 K€.

996 K€ sont réglés. Le reste à réaliser est de 21 289 K€.

La variation de ce poste tient à l'actualisation du « reste à réaliser » des postes auxquels sont associés des index d'actualisation (+1 461K€) et au surcoût identifié pour le renforcement du collecteur d'assainissement non prévu au programme des équipements publics sur le quai Hegel (+ 711 K€) [Avenant N°1]

- Le poste « **honoraires divers** » :

Le poste *honoraires divers* représente 4 499 K€ au CRAC 2021. L'écart au bilan approuvé du CRAC 2020 est de + 308 K€.

903 K€ sont réglés. Le reste à réaliser est de 3 596 K€.

La variation de ce poste tient à l'actualisation du « reste à réaliser » des postes auxquels sont associés des index d'actualisation (+ 212K€) et au surcoût identifié pour le renforcement du collecteur d'assainissement non prévu au programme des équipements publics sur le quai Hegel (+ 96 K€). [Avenant N°1]

- Le poste « **frais de gestion et communication** » :

Le poste *frais de gestion et de communication* représente 2 514 K€ au CRAC 2021. L'écart au bilan approuvé du CRAC 2020 est de 93 K€.

368 K€ sont réglés. Le reste à réaliser est de 2 146 K€.

La variation de ce poste tient à l'actualisation du « reste à réaliser » des postes auxquels sont associés des index d'actualisation (+ 93 K€).

- Le poste « **frais financiers** » :

Le poste *frais financiers* représente 1 258 K€ au CRAC 2021. L'écart au bilan approuvé du CRAC 2020 est de 0 €.

Aucune dépense n'a été réalisée. Le reste à réaliser est de 1 258 K€.

- Le poste « **honoraires de maitrise d'ouvrage** » :

Le poste *honoraires de maitrise d'ouvrage* représente 7 819K€ au CRAC 2021. L'écart au bilan approuvé du CRAC 2020 est de + 54 K€.

2 836 K€ sont réglés. Le reste à réaliser est de 4 982 K€.

La variation de ce poste tient à une augmentation de 48 K€ liée à la part variable de rémunération sur les subventions obtenues et à une augmentation de 6 K€ liée à la part variable de rémunération sur la cession complémentaire non prévue de l'ilot 24 .

b. En recettes :

Les recettes représentent **57 978 K€** au CRAC 2021. L'écart au bilan approuvé du CRAC 2020 est de **+ 3 902 K€.**

13 048 K€ sont réglés. Le reste à réaliser est de 44 930 K€.

- **Cessions foncières** :

Les recettes de cessions foncières représentent 26 794 K€ au CRAC 2021. L'écart au bilan approuvé du CRAC 2020 est de + 4 K€.

11 036 K€ sont réglés. Le reste à réaliser est de 15 758 K€.

La variation de ce poste tient notamment à la cession de terrain non prévue pour régulariser la situation foncière de l'ilot 23 (débordement de la construction sur les emprises publiques).

- **Participations aux équipements publics MEL** :

Les participations aux équipements publics MEL sont évaluées à 25 474 K€ au CRAC 2021. L'écart au bilan approuvé du CRAC 2020 est de +2 764 K€ (dont +807K€ liés au surcoût identifié pour le renforcement du collecteur d'assainissement non prévu au programme des équipements publics sur le quai Hegel [Avenant N°1]).

826 K€ sont réglés. Le reste à réaliser est de 24 649 K€.

Conformément à l'article 16-2-1-a du traité de concession, l'évolution du poste résulte d'une part de l'actualisation des postes dépenses des équipements publics auxquels sont appliqués les index d'actualisation correspondants déduction faite des subventions de tiers.

- **Participations Ville de Lille aux ouvrages MEL et Cession d'ouvrages Ville de Lille**:

Les participations ville de Lille sont évaluées à 4 453 K€ au CRAC 2021. L'écart au bilan approuvé du CRAC 2020 est de +262 K€.

L'évolution du poste résulte de l'actualisation de la participation en date de valeur décembre 2021 selon l'indice TP01, tel que prévu dans la convention tripartite signée entre la MEL, la Ville de Lille et SORELI.

- **Autres Produits** :

Les autres produits représentent 367 K€ au CRAC 2021. L'écart au bilan approuvé du CRAC 2020 est de +1 K€.

367 K € sont réglés. Le reste à réaliser est de 0 K€.

- **Subventions** :

Les Subventions représentent 889 K€ au CRAC 2021. L'écart au bilan approuvé du CRAC 2020 est de +872 K€.

0 K € sont réglés. Le reste à réaliser est de 889 K€.

L'évolution du poste résulte de l'obtention d'une subvention fonds fiche étude pour 70 K€ et d'une subvention fonds friche travaux pour 802 K€.

EVOLUTION DES PARTICIPATIONS DE LA MEL

Bilan du dossier de réalisation de ZAC (approuvé le 23/02/2018) :

- Participations aux équipements publics: **21 499 K€** *date de valeur juillet 2017*

Bilan du dossier du CRAC 2019 (approuvé le 13/12/2019) :

- Participations aux équipements publics: **22 645 K€** *date de valeur décembre 2018*

Bilan du dossier du CRAC 2019 (approuvé le 18/12/2020) :

- Participations aux équipements publics: **22 722 K€** *date de valeur décembre 2019*

Bilan du dossier du CRAC 2020 :

- Participations aux équipements publics: **22 710 K€** *date de valeur décembre 2020*

Bilan du dossier du CRAC 2021 :

- Participations aux équipements publics: **25 474 K€** *date de valeur décembre 2021*

a. Bilan prévisionnel recalé

a. Bilan prévisionnel

TRANCHE FERME	
Intitulé	TOTAL CRAC 2021
1 DEPENSES	57 978
2 MAITRISE FONCIERE	19 604
2100 Acquisitions	*9 173*
2200 Bien repris	*5 537*
2300 Frais Annexes aux Acquisitions	*378*
2400 Géomètres (lié à la maîtrise foncière)	*178*
2500 Libération et connaissance des terrains	*2 352*
2600 Dépollution	*1 949*
2700 Archéologie	*37*
3 TRAVAUX	22 285
3100 Travaux d'aménagement	*21 356*
3200 Aléas sur travaux d'aménagement	*647*
3300 Gestion des espaces publics	*106*
3400 Gestion des terrains non aménagés	*176*
5 HONORAIRES DIVERS	4 499
5100 Honoraires MOE, SPS, OPC...	*2 872*
5200 Etudes diverses (sols, techniques...)	*147*
5300 Géomètres (topo et hors maîtrise foncière)	*311*
5400 Etudes urbaines et suivi du projet urbain	*563*
5500 Etudes expertises spécifiques	*605*
6 FRAIS DE GESTION ET COMMUNICATION	2 514
6100 Communication	*929*
6200 Reprographie (dont frais de publicité)	*178*
6300 Assurances	*327*
6400 Impôts et taxes	*953*
6500 Gestion des parkings provisoires	*128*
7 FRAIS FINANCIERS	1 258
7100 Frais financiers à court terme	*150*
7200 Frais financiers à long terme	*1 108*
8 HONORAIRES DE MAITRISE D'OUVRAGE	7 819
8000 Rémunération forfaitaire	*5 988*
8100 Rémunération proportionnelle	*1 781*
8200 Rémunération de liquidation	*50*
2 RECETTES	57 978
1 CESSIONS FONCIERES	26 794
1000 Cession - SP / terrains / convention	*23 234*
1100 Cession - compromis de vente ZAC 1	*3 561*
2 PARTICIPATIONS AUX OUVRAGES MEL	27 556
2000 Participation MEL	*25 474*
2100 Participation Ville de Lille	*2 081*
3 CESSION D'OUVRAGES A LA VILLE DE LILLE	2 372
3000 Cession d'ouvrages à la ville de Lille	*2 372*
4 PARTICIPATION D'EQUILIBRE	0
4000 Participation d'équilibre	*0*
5 AUTRES PRODUITS	367
5100 Parkings provisoires	*354*
5300 Produits Divers	*13*
6 SUBVENTIONS	889
6100 Subventions	*889*
RESULTAT	0
SYNTHESE DES PARTICIPATIONS	
MEL	25 474
Participation aux ouvrages	25 474
Participation au différentiel foncier	0
VILLE	4 453
Participation aux ouvrages	4 453
SYNTHESE DES FINANCEMENTS DES OUVRAGES	
Financement des ouvrages	
Cout complet des ouvrages	38 849
Participations MEL et VILLE sur ouvrages	29 927
soit financement des ouvrages par la charge foncière	8 921
SYNTHESE DES RECETTES PERCUES PAR LES COLLECTIVITES	
MEL	
Vente des terrains Boschetti	2 605

b. Bilan prévisionnel échelonné dans le temps

28.10.2022	Tranche Ferme en k euros constants date de valeur décembre 2021									
Intitulé	TOTAL CRAC 2021	réglé à fin 2021	Prévu 2022	Prévu 2023	Prévu 2024	Prévu 2025	Prévu 2026	Prévu 2027	Prévu 2028	Prévu 2029
1 DEPENSES	**57 978**	**10 635**	2 818	10 675	8 517	9 160	8 962	5 072	1 098	1 039
2 MAITRISE FONCIERE	**19 604**	**5 531**	1 582	6 047	711	4 548	688	479	9	9
Acquisitions	**9 173**	**6**	1 261	4 134	0	3 771	0	0	0	0
Bien repris	**5 537**	**5 435**	102	0	0	0	0	0	0	0
Frais Annexes aux Acquisitions	**378**	**0**	60	174	18	127	0	0	0	0
Géomètres (lié à la maîtrise foncière)	**178**	**9**	37	50	38	9	9	9	9	9
Libération et connaissance des terrains	**2 352**	**7**	6	878	205	409	376	470	0	0
Dépollution	**1 949**	**73**	117	792	435	228	303	0	0	0
Archéologie	**37**	**0**	0	18	16	3	0	0	0	0
3 TRAVAUX	**22 285**	**996**	75	2 806	6 042	3 035	6 295	3 037	0	0
Travaux d'aménagement	**21 356**	**877**	55	2 685	5 816	2 927	6 072	2 924	0	0
Aléas sur travaux d'aménagement	**647**	**29**	0	81	181	84	183	88	0	0
Gestion des espaces publics	**106**	**1**	0	13	33	14	30	15	0	0
Gestion des terrains non aménagés	**176**	**89**	19	26	13	9	9	11	0	0
5 HONORAIRES DIVERS	**4 499**	**903**	379	646	725	576	712	391	137	30
Honoraires MOE, SPS, OPC...	**2 872**	**334**	173	392	473	456	624	322	97	0
Etudes diverses (sols, techniques...)	**147**	**34**	13	30	40	21	10	0	0	0
Géomètres (topo et hors maîtrise foncière)	**311**	**34**	10	68	56	50	37	29	13	13
Etudes urbaines et suivi du projet urbain	**563**	**174**	60	107	108	29	29	29	14	14
Etudes expertises spécifiques	**605**	**326**	124	48	48	20	12	12	12	2
6 FRAIS DE GESTION ET COMMUNICATION	**2 514**	**368**	256	412	461	273	273	194	139	137
Communication	**929**	**142**	172	206	153	64	64	64	32	32
Reprographie (dont frais de publicité)	**178**	**17**	15	28	36	23	15	15	15	15
Assurances	**327**	**20**	8	56	77	45	78	40	2	1
Impôts et taxes	**953**	**65**	57	122	195	142	117	75	90	89
Gestion des parkings provisoires	**128**	**124**	4	0	0	0	0	0	0	0
7 FRAIS FINANCIERS	**1 258**	**0**	0	0	0	0	314	314	314	314
Frais financiers à court terme	**150**	**0**	0	0	0	0	38	38	38	38
Frais financiers à long terme	**1 108**	**0**	0	0	0	0	277	277	277	277
8 HONORAIRES DE MAITRISE D'OUVRAGE	**7 819**	**2 836**	526	764	578	729	680	656	499	549
Rémunération forfaitaire	**5 988**	**1 996**	499	499	499	499	499	499	499	499
Rémunération proportionnelle	**1 781**	**840**	27	265	79	230	181	157	0	0
Rémunération de liquidation	**50**	**0**	0	0	0	0	0	0	0	50
2 RECETTES	**57 978**	**13 048**	**656**	**3 884**	503	12 401	4 072	4 586	9 557	9 270
1 CESSIONS FONCIERES	**26 794**	**11 036**	569	3 483	103	4 761	2 256	4 586	0	0
Cession - SP / terrains / convention	**23 234**	**7 476**	569	3 483	103	4 761	2 256	4 586	0	0
Cession - compromis de vente ZAC 1	**3 561**	**3 561**	0	0	0	0	0	0	0	0
2 PARTICIPATIONS AUX OUVRAGES MEL	**27 556**	**986**	0	0	0	5 929	1 816	0	9 557	9 268
Participation MEL	**25 474**	**826**	0	0	0	5 382	1 599	0	8 996	8 672
Participation Ville de Lille	**2 081**	**161**	0	0	0	547	217	0	560	596
3 CESSION D'OUVRAGES A LA VILLE DE LILLE	**2 372**	**658**	0	0	0	1 711	0	0	0	2
Cession d'ouvrages à la ville de Lille	**2 372**	**658**	0	0	0	1 711	0	0	0	2
4 PARTICIPATION D'EQUILIBRE	**0**	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0
Participation d'équilibre	**0**	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0
5 AUTRES PRODUITS	**367**	**367**	0	0	0	0	0	0	0	0
Parkings provisoires	**354**	**354**	0	0	0	0	0	0	0	0
Produits Divers	**13**	**13**	0	0	0	0	0	0	0	0
6 SUBVENTIONS	**889**	**0**	87	401	401	0	0	0	0	0
Subventions	**889**	**0**	87	401	401	0	0	0	0	0
DEPENSES	**57 978**	**10 635**	**2 818**	**10 675**	**8 517**	**9 160**	**8 962**	**5 072**	**1 098**	**1 039**
RECETTES	**57 978**	**13 048**	**656**	**3 884**	**503**	**12 401**	**4 072**	**4 586**	**9 557**	**9 270**
RECETTES - DEPENSES	**0**	**2 414**	**-2 162**	**-6 791**	**-8 014**	**3 241**	**-4 890**	**-487**	**8 458**	**8 231**
RECETTES MOINS DEPENSES CUMULE	**0**	**2 414**	**252**	**-6 540**	**-14 553**	**-11 312**	**-16 203**	**-16 690**	**-8 231**	**0**

2. Budget prévisionnel actualisé pour 2022

a. Note de conjoncture

En 2022, les principaux éléments prévus sont :

- En dépenses :
    - Les acquisitions des terrains situés sur l'emprise DUMANOIS et les frais de maitrise foncière relatifs à cette acquisition
    - Les acquisitions des terrains d'emprise des futurs espaces publics situés sur l'emprise SCI LILLE MARINE et les frais de maitrise foncière relatifs à cette acquisition
    - Des dépenses liées aux études liées à la pollution sur le Marais
    - Les règlements des travaux et honoraires sur les ouvrages achevés (A4N, A4S et N)
    - Des dépenses liées à la mise à jour du projet urbain
    - Des dépenses liées aux dossiers règlementaires (ESSP, DLE…)
    - Des dépenses liées à la réalisation du PRO des espaces publics du marais selon le retour de la police de l'eau sur le DLE.
    - Le règlement des études sur la stratégie développement durable par l'AMO Développement Durable
    - Les dépenses pour la concertation et la communication sur le projet urbain

- En recettes :
    - La signature de la vente de l'ilot 36
    - La cession d'une bande de terrain à la SCI LILLE MARINE
    - Le solde des droits à construire pour les conventions avec les Sale Mômes et Fourk SAS
    - La perception des subventions de l'Agence de l'Eau sur les radeaux végétalisés et de l'ADEME sur les études pollution

b. Impacts de la crise sanitaire COVID-19

La situation de crise sanitaire liée à l'épidémie de COVID-19 a plusieurs incidences sur le budget prévisionnel actualisé :

- Conséquences sur le marché immobilier : les constructeurs ont alerté SORELI sur l'atonie du marché de bureau et l'absence de positionnement des investisseurs des surfaces de bureau. Ce positionnement a une incidence sur le démarrage des travaux des lots 9A et 9B à destination de bureaux, reportés à 2023.
- Conséquences sur les résultats d'appel d'offre travaux : les constructeurs ont alerté SORELI sur le dépassement des prix des retours d'appel d'offre travaux par rapport aux coûts d'objectifs initiaux. Cela pourrait avoir une incidence sur le démarrage des travaux de certains ilots, et notamment pour le lot 28-29.

3. Evaluation des Risques

Acquisitions :

Les prix d'acquisitions des terrains dont l'acquisition est à réaliser auprès des propriétaires ont été estimés, dans le bilan initial, par analogie à partir des prix de cession connus sur la zone. Seule la presqu'île Boschetti avait fait l'objet d'une estimation des Domaines.

Fin 2018, SORELI a sollicité les Domaines afin d'estimer les valeurs des emprises foncières des terrains DUMANOIS, ORANGE et MORY. Les estimations se sont révélées supérieures à celles provisionnées au bilan pour les propriétés DUMANOIS et ORANGE.

Dans les précédents CRAC, il apparaissait un risque potentiel relatif au coût des futurs acquisitions. En effet, les ventes réalisées en 2019 sur la pointe des Bois Blancs (Montpellier) présentent un risque dans la mesure où elles génèrent une valeur de référence nettement plus élevée que les provisions du bilan d'aménagement.

Dans ce cadre, il a été proposé aux collectivités de réfléchir à la mise en place d'une DUP afin de sécuriser les futures acquisitions. La procédure ainsi que son périmètre ont été actés en comité de pilotage du 11 février 2021.

Par ailleurs et dans le cadre des échanges en cours avec le propriétaire des terrains DUMANOIS, SORELI a sollicité à nouveau les Domaines au printemps 2021 afin de mettre à jour l'estimation de 2018. Celle-ci s'est vu réévaluée. En accord avec les collectivités, cette estimation a été intégrée au présent bilan recalé et une procédure d'acquisition amiable a été engagée en 2021.

A la suite des mises à jour de l'estimation des domaines pour les terrains Dumanois et MORY en tranche ferme, des offres d'acquisitions conformes aux prix des domaines ont été formalisées auprès des 2 propriétaires ci-dessus. Toutes deux, jugées insuffisantes, ont été refusées.

Les discussions amiables avec la SCI LILLE MARINE se sont poursuivies en vue de l'acquisition des futures emprises des espaces publics sur le Marais (dont le parc) à 20€ HT / m² (DV juillet 2017) conformément au protocole d'accord signé entre les parties. Une difficulté a été rencontrée concernant les modifications de la constructibilité de la TO1 sur les emprises de la SCI. Un autre protocole d'accord est en cours de rédaction afin de trouver un accord sur l'acquisition de ces emprises en tranche ferme.

Pollution :

Le bilan n'intègre pas de coût de dépollution particulier.

Pour la tranche ferme, il existe toutefois des incertitudes sur la qualité environnementale des sols :

- Sur la presqu'île Boschetti, l'étude transmise par la MEL ne révèle pas d'activités susceptibles d'avoir généré une pollution des eaux ou des sols
- Sur les terrains propriétés de Mory Nord et Orange, SORELI ne dispose pas d'informations suffisantes pour confirmer l'absence de pollution des sols
- Sur les terrains Mory, une hypothèse de surcoût pour la réalisation d'études et de travaux en matière de pollution des sols a été prise et intégrée au présent bilan recalé.
- Sur les futures emprises d'espaces publics du Marais propriété de SORELI et de la SCI LILLE MARINE, SORELI a fait procéder à des campagnes d'analyses et à la réalisation d'un plan de

gestion espaces publics. Un surcoût important a été identifié dans ce plan de gestion ce qui a permis d'obtenir une subvention de 802 k€ auprès du fonds friche. La convention étant signée, le surcoût et la recette ont été inscrits au CRAC 2021.

Démolition et purge

Les bâtiments existants sur les parcelles à l'échelle de la concession n'ont fait l'objet d'aucune transmission de données. Les ratios utilisés par type de bâtiment à démolir sont basés sur une approche visuelle des bâtiments.

- Les coûts provisionnés pour la purge des sous-sols ont été limités aux terrains pour lesquels les données sont connues (ancien terrain EDF, canal de la Tortue). Les sites aujourd'hui libres d'occupation ont été présumés purgés (Mory Notamment). Sur les terrains DUMANOIS, une hypothèse de surcoût pour la libération du foncier a été intégrée au présent bilan.

4. Décisions à prendre

- **Prendre acte du bilan prévisionnel de la concession** issu du présent CRAC 2021
- **Approbation de l'avenant n°1** au traité de concession concernant l'augmentation des dépenses et participations MEL liées au surcoût identifié pour le renforcement du collecteur d'assainissement non prévu au programme des équipements publics sur le quai Hegel

Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Nombre de membres en exercice : 188
Quorum minimum requis : 95
Date de la convocation à la réunion : 09 décembre 2022

Président : DAMIEN CASTELAIN
(Secrétaire de Séance : Nicolas DETERPIGNY)

Présents (166) :

M. ACHIBA (à partir de 18h00), M. AL DANDACHI, M. AMBROZIEWICZ, M. AMROUNI, M. ANDRIES, M. BAERT, Mme BALMELLE, M. BALY, Mme BARISEAU, Mme BECUE, M. BEHARELLE, Mme BELGACEM, M. BERNARD, M. BLONDEAU, M. BOCQUET, Mme BODIER, M. BONNET, M. BORREWATER, M. BOUCHE, M. BREHON, Mme BRESSON, M. BROGNIART, Mme BRULANT-FORTIN, Mme BRUN (pouvoir à M. CAREMELLE jusqu'à 17h30), M. CADART, Mme CAMARA, M. CAMBIEN, M. CANESSE (pouvoir à M. BLONDEAU à partir de 20h00), M. CAREMELLE, Mme CASIER, M. CASTELAIN, M. CATHELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDERLIER, M. Christophe CAUDRON, M. Gérard CAUDRON, M. CHALAH (pouvoir à M. AMROUNI à partie de 19h55), Mme CHANTELOUP, M. CHARPENTIER, Mme COEVOET, M. COLIN, M. CORBILLON, M.COSTEUR (à partir de 18h15), M. DAVID-BROCHEN, M. DEHAUT, Mme DE SMEDT, M. DEBEER, Mme DELACROIX, M. DELANGHE, M. DELBAR, M. DELEBARRE, M. DELEPAUL, M. DENDIEVEL, M. DENOEUD (pouvoir à M. VUYLSTEKER jusqu'à 18h30) Mme DEPREZ-LEFEBVRE, M.DESLANDES (pouvoir à M. DENDIEVEL à partir de 22h00), M. DESMET, M. DESMETTRE, M. DETERPIGNY, Mme DOIGNIES, Mme DOMRAULT-TANGUY, M. DUBOIS, Mme DUCRET (pouvoir à M. GERARD à partir de 20 h10), M. DUCROCQ (pouvoir à M. Frédéric LEFEBVRE à partir de 20h10), M. DUFOUR, M. DURAND, Mme DURET (pouvoir à M. DENOEUD à partir de 20h05), M. ELEGEEST, M. FITAMANT, M. FLINOIS, M. GADAUT, Mme GANTIEZ, M. GARCIN, Mme GAUTIER , M. GEENENS, M. GERARD, M. GHERBI, Mme GILME, Mme GIRARD, Mme GLADYSZ-SEBILLE, Mme GOFFARD (pouvoir à M. RICHIR jusqu'à 18h00), M. GONCE, Mme GOUBE, M. HAESEBROECK, Mme HALLYNCK, M. HANOH, M. HAYART (pouvoir à M. PAU à partir de 20h00), M. HOUSET, M. HUTCHINSON, Mme JANSSENS, Mme KHATIR, Mme KRAMARZ, M. LEBARGY, M. LECLERCQ, M. LEDE, Mme Catherine LEFEBVRE, M. Frédéric LEFEBVRE, M. Joseph LEFEBVRE, M. Dominique LEGRAND, M. Jean-François LEGRAND, M. LEPRETRE, M. LEWILLE, Mme LHERBIER (pouvoir à M. ACHIBA à partir de 21h00), M. LIENART, M. LIMOUSIN, Mme LINKENHELD, M. MAENHOUT, M. MANIER, M. MARCY, Mme MARIAGE-DESREUX, Mme MASSE, Mme MASSIET, M. MASSON, M. MATHON, Mme MAZZOLINI, M. MENAULT, Mme MEZOUANE-RAHMI, M. MINARD, Mme MOENECLAEY, M. MOLLE, M. MONTOIS, Mme MOREAUX, M. MOUVEAU, Mme NIREL, Mme OSSON (à partir de 17h30), M. PASTOUR, M. PAU, M. PAURON, M. PETRONIN, M. PICK, Mme PIERRE-RENARD, M. PILETTE, M. PLANCKE, M. PLOUY, Mme POLLET, Mme PONCHAUX, M. POSMYK, M. Ludovic PROISY, M. Patrick PROISY, M. PROKOPOWICZ, Mme PROVO, Mme RENGOT, M. RICHIR, Mme RODES (pouvoir à M.GEENENS à partir de 19h55), Mme ROUSSEL, Mme RUBIO-COQUEMPOT (à partir de 17h30), Mme SABE (à partir de 17h30), Mme SEDOU, Mme SEGARD (pouvoir à M. BALY à partir de 22h00), M. SKYRONKA, M. SONNTAG, Mme SPILLEBOUT (pouvoir à Mme TONNERRE-DESMET à partir de 20h20), Mme STANIEC-WAVRANT (pouvoir à M. VICOT à partir de 22h00), M. TAISNE (pouvoir à M. DAVID-BROCHEN à partir de 19h30), M. TALPAERT, Mme THOMAS, Mme TONNERRE, M. TURPIN, M. VANBEUGHEN, M. VERCAMER, M. VICOT, Mme VOITURIEZ (à partir de 17h30), M. VUYLSTEKER, M. WOLFCARIUS, M. ZBIERSKI (pouvoir à M. DETERPIGNY à partir de 21h25), Mme ZOUGGAGH.

Élus absents ayant donné pouvoir (22) :

Mme AUBRY (pouvoir à Mme LINKENHELD), Mme BADERI (pouvoir à Mme GAUTIER), M. BELABBES (pouvoir à M. DEBEER), M. BEZIRARD (pouvoir à M. BERNARD), M. BONTE (pouvoir à M. LIENART), M. BRAURE (pouvoir à M. BREHON), M. BUISSE (pouvoir à Mme MAZZOLINI), M. BUYSSECHAERT (pouvoir à Mme MARIAGE), M. DARMANIN (pouvoir à Mme BECUE), Mme DEBOOSERE (pouvoir à Mme CHANTELOUP), M. DESBONNET (pouvoir à M. MAENHOUT), M. DESTAILLEUR (pouvoir à Mme GILME), M. Ali DOUFFI (pouvoir à Mme BRULANT-FORTIN), Mme FURNE (pouvoir à M. COSTEUR), M. GRAS (pouvoir à M. MARCY), M. HEIREMANS (pouvoir à M. HUTCHINSON), M. LENFANT (pouvoir à Mme PONCHAUX), M. MAYOR (pouvoir à M. ELEGEEST), Mme PARIS (pouvoir à M. GARCIN), M. PLUSS (pouvoir à Mme MOREAUX), M. ROLLAND (pouvoir à M. SKYRONKA), Mme WENDERBECQ (pouvoir à Mme GLADYSZ-SEBILLE).

Le quorum étant atteint, le Conseil de la MEL peut valablement délibérer.

Le secrétaire de séance

Nicolas DETERPIGNY

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Damien CASTELAIN

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 024

Pour rendu exécutoire

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Vice-président délégué

Le 19/12/2022
Alain BERNARD

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
ID : 059-200093201-20221216-lmc100000096711-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 19/12/2022
Retour préfecture le 19/12/2022
Publié le 20/12/2022

22-C-0390

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

ROUBAIX - TOURCOING - WATTRELOS -

UNION - CONCESSION D'AMENAGEMENT - CRAC 2021

L'Union est la traduction d'un double choix métropolitain en faveur du développement économique et du développement durable : celui d'un éco-quartier et celui d'un pôle d'excellence comprenant deux filières économiques soutenues depuis l'origine du projet : les entreprises des secteurs image/culture/médias et la filière des textiles innovants.
L'objectif est la création d'un nouveau quartier dont l'image urbaine forte et originale, vient soutenir et parachever le mouvement de renouvellement urbain engagé depuis deux décennies sur les villes de Roubaix, Tourcoing et Wattrelos.

La programmation économique de plus de 160 000 m² d'activités économiques est complétée par un programme d'habitat diversifié d'environ 1 600 logements, d'équipements et d'aménagements ambitieux en termes de qualité environnementale. Ainsi, ce projet intercommunal ambitieux prévoit la commercialisation de 322 000 m² de surface de plancher (SDP) aujourd'hui réalisée à 63 % (+13 points par rapport au CRACL 2020) et constituée à 64 % de tertiaire (42 % du programme initial de la concession).

I. Rappel du contexte

Le 7 avril 2006, le Conseil de communauté a créé la ZAC de l'Union (délibération n°06 C 0220) et autorisé une mise en concurrence en vue de désigner un concessionnaire (délibération n°06 C 0221).

Le 30 mars 2007, le conseil a approuvé le dossier de réalisation (délibération n° 07 C 0201) et attribué la concession d'aménagement de l'Union au groupement SEM Ville Renouvelée / SEM Euralille (délibération n° 07 C 0202).

Le contrat de concession est conclu pour 15 ans à compter du 10 mai 2007. Le bilan financier initial s'établit à 173 547 407 euros HT comprenant une participation de la Métropole Européenne de Lille de 107 554 911 euros HT.

Plusieurs avenants (1 à 7) ont eu pour objet :

- l'augmentation de l'apport en nature du concédant (avenant n° 1 du 24 février 10) ;
- des compléments de programme et d'études (avenant n° 2 du 16 mai 2010) ;

- l'intégration de la réhabilitation du clos couvert nécessaire à l'installation de Plaine Image Développement (avenant n° 3 du 27 février 2012) ;

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20221216-Imc100000096711-DE - Envoi préfecture le 19/12/2022

- la modification du programme et du périmètre de la concession, l'intégration du passage de SHON en SDP, l'évolution des participations de Lille Métropole et l'augmentation de la rémunération de l'aménageur (avenant n°4 du 16 avril14) ;
- la baisse de la participation globale de la MEL, et l'autorisation de l'aménageur à intervenir sur l'ensemble des ouvrages du domaine public MEL à l'intérieur du périmètre de la ZAC (avenant n°5 du 10 mai 2015) ;
- la baisse de la participation de la MEL suite au travail d'actualisation du schéma directeur de l'Agence OBRAS, la participation aux équipements publics de la MEL a été diminuée à 72 615 000 € (avenant n°6 du 13 décembre 2019) ;
- la prolongation de la concession de 3 ans, de mai 2022 à mai 2025, afin d'assurer la poursuite opérationnelle de la dynamique réelle mais fragile qui s'engage et de se laisser le temps de mettre en place les procédures de marché et d'urbanisme réglementaire nécessaires pour assurer la poursuite de l'opération à l'issue de la concession (avenant n°7 en date du 18 décembre 2020).

II. Objet de la délibération

Conformément aux articles L.1523-3 du Code Général des Collectivités Territoriales et L.300-5 du Code de l'urbanisme, la SEM Ville Renouvelée soumet à l'approbation de la Métropole Européenne de Lille le compte rendu annuel à la collectivité (CRAC) 2021 pour cette opération de l'Union.

A. Faits marquants en 2021

L'année 2021 confirme la concrétisation opérationnelle du projet de l'Union constatée depuis 2019 à travers le démarrage de nombreux chantiers :

- d'espaces publics : les travaux de dépollution du bassin fréquenté ont pu être engagés et s'achèveront fin 2022 avant l'aménagement final du bassin en 2023. Les travaux sur les rues au Nord de l'Union et de la rue de l'Union Est ont été achevés. Enfin, l'année a été l'occasion d'entériner le maintien du Relais Nature comme équipement structurant et attractif dans l'écoquartier, ce qui a occasionné l'ajustement du projet des espaces publics attenants, à savoir la rue du Parc et son prolongement la cour des Peignages.
-
- des programmes :
  - De logements : l'année 2021 a été marquée par la première livraison de logements neufs sur l'Union avec les 70 logements de COGEDIM. Par ailleurs, ce sont 293 logements qui sont entrés en chantier sur les lots CS3 Promogim ou encore le programme d'ICADE en front à parc.

L'école Art FX (effets spéciaux) : démarrage du chantier qui accueillera à terme jusqu'à 1000 étudiants ; ouverture prévue en Septembre 2023.

- D'équipements : l'année 2021 a été marquée par l'engagement des travaux de construction du 3e et dernier parking silo de l'Union (252 places) ainsi que la réalisation rapide des travaux d'aménagements de locaux temporaires pour la LPA.

De façon plus transversale, un travail d'actualisation de la stratégie de communication a été conduit en 2021. Ce travail a permis de repartager les valeurs essentielles au cœur du projet de l'Union en vue d'établir une stratégie de marketing territorial et un plan d'actions et d'évènements plus en lien avec l'opérationnalité et l'arrivée des habitants dans les prochaines années.

B. Évolutions du bilan de la concession d'aménagement

Le CRAC 2021 ne présente pas d'évolutions majeures par rapport au CRAC 2020 et s'inscrit dans la même tendance.

1 – Dépenses en 2021
Le CRAC 2021 présente un bilan prévisionnel de 245 276 904 € HT en dépenses, en augmentation de 2 986 753 € par rapport au CRAC 2020. Les dépenses sont réalisées à hauteur de 81 %.

2– Recettes en 2021
Le CRAC 2021 présente un bilan prévisionnel de 245 330 290 € HT en recettes, en augmentation de 3 035 027 € par rapport au CRAC 2020. Les recettes sont également réalisées à hauteur de 81 %, et à hauteur de 63% pour les recettes issues de ventes de charges foncières aux promoteurs (habitat, économie).

3 – Recettes prévisionnelles
Elles sont en hausse et s'expliquent uniquement par une meilleure vente des charges foncières (+ 3 110 516 €).

4 – Dépenses prévisionnelles
- Les principales dépenses en hausse sont liées :
  - A la reprise des projets d'espaces publics (+ 1,5 M€) au vue de la reprise des études (secteur du Nord du Parc et cour des Peignages, mais aussi coordination sur le secteur Saint-Joseph avec les travaux d'espaces publics prévus dans le cadre du NPNRU ou encore provision sur le secteur en accompagnement du E-Campus) ;
  - A des surcoûts d'opération corollaires d'un contexte fragile (crise COVID), principalement pour le 3e parking silo (+ 724 000 €) ;
  - A la hausse des frais financiers (+ 430 000 €).

5 - Analyse des risques par l'aménageur
Les risques énoncés sont de deux ordres :

- Conjoncturels :
  - Un contexte sanitaire qui entraîne des surcoûts d'opérations et / ou des allongements dans les délais de réalisation ;
  - Une dynamique de projet et un attrait des opérateurs qui se confirme dans un marché qui reste fragile.
- Structurels :
  - Un risque pollution qui reste important et pour lequel malgré la fin de la concession en Mai 2025, il reste préférable de rester prudent au regard du retour d'expérience ;
  - Un surcoût généré par la non remise des ouvrages qui engendre des frais dans la concession.

C. Évolutions de la participation de la Métropole Européenne de Lille

Les participations de la MEL sont inchangées par rapport à l'avenant n°7 et réparties comme suit :

- Participation aux équipements publics : 72 715 000 € HT (assujetti au taux de TVA en vigueur) ;
- Participation globale et forfaitaire : 26 389 398 € HT (hors champ d'application de la TVA) ;
- Apports en nature : 39 828 029 € HT (assujetti au taux de TVA en vigueur).

Investissements réalisés par ailleurs en régie par la MEL :

Dans le cadre de l'opération s'ajoutent aux travaux réalisés dans le cadre de la concession des travaux réalisés en régie par la MEL : études préalables, tierce expertise pollution, acquisitions foncières et interventions, réalisation du pont des Couteaux et des studios d'enregistrement du pôle télévisuel Descat. Depuis le début de l'opération, le montant total des investissements en régie est estimé à 79 601 364 €HT (assujetti au taux de TVA de vigueur).

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) De prendre acte du CRAC 2021 annexé à la présente délibération, dont les principales évolutions sont expliquées ci-dessus;
2) D'approuver le montant total et la répartition des participations de la Métropole Européenne de Lille inchangées depuis l'avenant 7.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT RAPPORT
M. Alexandre GARCIN n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

Pour rendu exécutoire

22-C-0390

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

ROUBAIX - TOURCOING - WATTRELOS -

UNION - CONCESSION D'AMENAGEMENT - CRAC 2021

L'Union est la traduction d'un double choix métropolitain en faveur du développement économique et du développement durable : celui d'un éco-quartier et celui d'un pôle d'excellence comprenant deux filières économiques soutenues depuis l'origine du projet : les entreprises des secteurs image/culture/médias et la filière des textiles innovants.
L'objectif est la création d'un nouveau quartier dont l'image urbaine forte et originale, vient soutenir et parachever le mouvement de renouvellement urbain engagé depuis deux décennies sur les villes de Roubaix, Tourcoing et Wattrelos.

La programmation économique de plus de 160 000 m² d'activités économiques est complétée par un programme d'habitat diversifié d'environ 1 600 logements, d'équipements et d'aménagements ambitieux en termes de qualité environnementale. Ainsi, ce projet intercommunal ambitieux prévoit la commercialisation de 322 000 m² de surface de plancher (SDP) aujourd'hui réalisée à 63 % (+13 points par rapport au CRACL 2020) et constituée à 64 % de tertiaire (42 % du programme initial de la concession).

I. Rappel du contexte

Le 7 avril 2006, le Conseil de communauté a créé la ZAC de l'Union (délibération n°06 C 0220) et autorisé une mise en concurrence en vue de désigner un concessionnaire (délibération n°06 C 0221).

Le 30 mars 2007, le conseil a approuvé le dossier de réalisation (délibération n° 07 C 0201) et attribué la concession d'aménagement de l'Union au groupement SEM Ville Renouvelée / SEM Euralille (délibération n° 07 C 0202).

Le contrat de concession est conclu pour 15 ans à compter du 10 mai 2007. Le bilan financier initial s'établit à 173 547 407 euros HT comprenant une participation de la Métropole Européenne de Lille de 107 554 911 euros HT.

Plusieurs avenants (1 à 7) ont eu pour objet :

- l'augmentation de l'apport en nature du concédant (avenant n° 1 du 24 février 10) ;
- des compléments de programme et d'études (avenant n° 2 du 16 mai 2010) ;

- l'intégration de la réhabilitation du clos couvert nécessaire à l'installation de Plaine Image Développement (avenant n° 3 du 27 février 2012) ;

- la modification du programme et du périmètre de la concession, l'intégration du passage de SHON en SDP, l'évolution des participations de Lille Métropole et l'augmentation de la rémunération de l'aménageur (avenant n°4 du 16 avril14) ;
- la baisse de la participation globale de la MEL, et l'autorisation de l'aménageur à intervenir sur l'ensemble des ouvrages du domaine public MEL à l'intérieur du périmètre de la ZAC (avenant n°5 du 10 mai 2015) ;
- la baisse de la participation de la MEL suite au travail d'actualisation du schéma directeur de l'Agence OBRAS, la participation aux équipements publics de la MEL a été diminuée à 72 615 000 € (avenant n°6 du 13 décembre 2019) ;
- la prolongation de la concession de 3 ans, de mai 2022 à mai 2025, afin d'assurer la poursuite opérationnelle de la dynamique réelle mais fragile qui s'engage et de se laisser le temps de mettre en place les procédures de marché et d'urbanisme réglementaire nécessaires pour assurer la poursuite de l'opération à l'issue de la concession (avenant n°7 en date du 18 décembre 2020).

II. Objet de la délibération

Conformément aux articles L.1523-3 du Code Général des Collectivités Territoriales et L.300-5 du Code de l'urbanisme, la SEM Ville Renouvelée soumet à l'approbation de la Métropole Européenne de Lille le compte rendu annuel à la collectivité (CRAC) 2021 pour cette opération de l'Union.

A. Faits marquants en 2021

L'année 2021 confirme la concrétisation opérationnelle du projet de l'Union constatée depuis 2019 à travers le démarrage de nombreux chantiers :

- d'espaces publics : les travaux de dépollution du bassin fréquenté ont pu être engagés et s'achèveront fin 2022 avant l'aménagement final du bassin en 2023. Les travaux sur les rues au Nord de l'Union et de la rue de l'Union Est ont été achevés. Enfin, l'année a été l'occasion d'entériner le maintien du Relais Nature comme équipement structurant et attractif dans l'écoquartier, ce qui a occasionné l'ajustement du projet des espaces publics attenants, à savoir la rue du Parc et son prolongement la cour des Peignages.
-
- des programmes :
  - De logements : l'année 2021 a été marquée par la première livraison de logements neufs sur l'Union avec les 70 logements de COGEDIM. Par ailleurs, ce sont 293 logements qui sont entrés en chantier sur les lots CS3 Promogim ou encore le programme d'ICADE en front à parc.

L'école Art FX (effets spéciaux) : démarrage du chantier qui accueillera à terme jusqu'à 1000 étudiants ; ouverture prévue en Septembre 2023.

- D'équipements : l'année 2021 a été marquée par l'engagement des travaux de construction du 3e et dernier parking silo de l'Union (252 places) ainsi que la réalisation rapide des travaux d'aménagements de locaux temporaires pour la LPA.

De façon plus transversale, un travail d'actualisation de la stratégie de communication a été conduit en 2021. Ce travail a permis de repartager les valeurs essentielles au cœur du projet de l'Union en vue d'établir une stratégie de marketing territorial et un plan d'actions et d'évènements plus en lien avec l'opérationnalité et l'arrivée des habitants dans les prochaines années.

B. Évolutions du bilan de la concession d'aménagement

Le CRAC 2021 ne présente pas d'évolutions majeures par rapport au CRAC 2020 et s'inscrit dans la même tendance.

1 – Dépenses en 2021
Le CRAC 2021 présente un bilan prévisionnel de 245 276 904 € HT en dépenses, en augmentation de 2 986 753 € par rapport au CRAC 2020. Les dépenses sont réalisées à hauteur de 81 %.

2– Recettes en 2021
Le CRAC 2021 présente un bilan prévisionnel de 245 330 290 € HT en recettes, en augmentation de 3 035 027 € par rapport au CRAC 2020. Les recettes sont également réalisées à hauteur de 81 %, et à hauteur de 63% pour les recettes issues de ventes de charges foncières aux promoteurs (habitat, économie).

3 – Recettes prévisionnelles
Elles sont en hausse et s'expliquent uniquement par une meilleure vente des charges foncières (+ 3 110 516 €).

4 – Dépenses prévisionnelles
- Les principales dépenses en hausse sont liées :
  - A la reprise des projets d'espaces publics (+ 1,5 M€) au vue de la reprise des études (secteur du Nord du Parc et cour des Peignages, mais aussi coordination sur le secteur Saint-Joseph avec les travaux d'espaces publics prévus dans le cadre du NPNRU ou encore provision sur le secteur en accompagnement du E-Campus) ;
  - A des surcoûts d'opération corollaires d'un contexte fragile (crise COVID), principalement pour le 3e parking silo (+ 724 000 €) ;
  - A la hausse des frais financiers (+ 430 000 €).

5 - Analyse des risques par l'aménageur
Les risques énoncés sont de deux ordres :

- Conjoncturels :
  - Un contexte sanitaire qui entraîne des surcoûts d'opérations et / ou des allongements dans les délais de réalisation ;
  - Une dynamique de projet et un attrait des opérateurs qui se confirme dans un marché qui reste fragile.
- Structurels :
  - Un risque pollution qui reste important et pour lequel malgré la fin de la concession en Mai 2025, il reste préférable de rester prudent au regard du retour d'expérience ;
  - Un surcoût généré par la non remise des ouvrages qui engendre des frais dans la concession.

C. Évolutions de la participation de la Métropole Européenne de Lille

Les participations de la MEL sont inchangées par rapport à l'avenant n°7 et réparties comme suit :

- Participation aux équipements publics : 72 715 000 € HT (assujetti au taux de TVA en vigueur) ;
- Participation globale et forfaitaire : 26 389 398 € HT (hors champ d'application de la TVA) ;
- Apports en nature : 39 828 029 € HT (assujetti au taux de TVA en vigueur).

Investissements réalisés par ailleurs en régie par la MEL :

Dans le cadre de l'opération s'ajoutent aux travaux réalisés dans le cadre de la concession des travaux réalisés en régie par la MEL : études préalables, tierce expertise pollution, acquisitions foncières et interventions, réalisation du pont des Couteaux et des studios d'enregistrement du pôle télévisuel Descat. Depuis le début de l'opération, le montant total des investissements en régie est estimé à 79 601 364 €HT (assujetti au taux de TVA de vigueur).

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) De prendre acte du CRAC 2021 annexé à la présente délibération, dont les principales évolutions sont expliquées ci-dessus;
2) D'approuver le montant total et la répartition des participations de la Métropole Européenne de Lille inchangées depuis l'avenant 7.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT RAPPORT
M. Alexandre GARCIN n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

ZAC DE L'UNION - CRAC 2021
BILAN CONSOLIDE

DEPENSES EN € HT				Bilan Initial	Bilan Approuvé CRAC 20	Engagé fin 2021	Réalisé cumulé fin 2021	réglé fin 2020	Réglé en 2021	Prévu 2021	Ecart	2022	2023	2024	2025	BILAN 2021	Ecart
1000	**Indice**	**MISE EN ETAT DES SOLS**		**15 847 215**	**15 259 486**	**8 433 592**	6 068 759	6 001 810	**66 950**	**3 547 386**	**-3 480 436**	**3 679 758**	**2 890 606**	**2 615 167**	**0**	**15 254 289**	**-5 197**
1010	SYNTE	POLLUTION DIAG APPROFONDI	1 260 000	1 260 000	831 606	663 364	650 646	598 682	51 965	81 463	-29 498	100 396	58 934	48 934	0	858 910	27 304
1011	TP01	TRX TRAITEMENT POLLUTION	14 000 015	14 000 015	13 887 961	7 431 008	5 107 794	5 107 794	0	3 376 707	-3 376 707	3 476 040	2 765 994	2 538 133	0	13 887 961	0
1020	SYNTE	ETUDES GEOTECHNIQUES	597 200	587 200	539 919	339 221	310 319	295 334	14 985	89 216	-74 231	103 321	65 678	28 100	0	507 418	-32 501
2000		**TOTAL FONCIER**		**13 565 028**	**36 119 508**	**35 557 196**	35 250 389	35 209 690	**40 699**	**662 917**	**-622 218**	**397 047**	**169 324**	**40 000**	**21 300**	**35 878 060**	**-241 448**
2010	nt	ACQUISITIONS	11 712 740	11 712 740	34 801 018	34 196 808	34 196 808	34 196 808	0	524 210	-524 210	297 870	105 000	0	0	34 599 678	-201 340
2012	nt	PART EXPROPRIATION	1 129 609	1 149 606	394 632	694 632	394 632	394 632	0	0	0	0	0	0	0	394 632	0
2020	nt	FRAIS SUR ACQUISITIONS	416 484	394 455	454 835	392 074	389 529	384 495	5 034	60 340	-55 306	36 372	10 000	0	0	435 901	-18 934
2030	nt	FRAIS AVOCATS	131 484	131 485	204 124	89 460	87 849	77 052	10 797	47 965	-37 168	23 211	33 024	20 000	13 100	177 184	-26 940
2050	nt	FRAIS HUISSIERS	68 743	65 742	252 334	171 419	169 007	144 138	24 868	30 402	-5 533	39 594	21 300	20 000	8 200	258 100	5 766
2060	nt	FRAIS RELOGEMENT	110 000	111 000	12 565	12 802	12 564	12 564	0	0	0	0	0	0	0	12 564	-1
2500		**TOTAL DEMOLITIONS**		**10 750 217**	**10 302 148**	**8 491 667**	**8 374 874**	**8 189 414**	**185 460**	**869 661**	**-684 201**	**764 777**	**820 224**	**377 250**	**4 100**	**10 341 225**	**39 077**
2510	BT01	TRAVAUX DEMOLITIONS	4 652 224	4 652 224	4 107 333	3 526 232	3 516 887	3 469 712	47 175	220 166	-172 991	193 049	316 661	50 000	0	4 076 598	-30 735
2515	BT01	OPE PRESERVATION	1 869 800	1 978 800	2 491 589	1 796 518	1 766 868	1 734 322	32 546	237 266	-204 720	160 000	300 000	260 000	0	2 486 868	-4 721
2520	BT01	DEBRANCHEMENTS	202 500	215 250	446 365	195 632	191 979	134 209	57 770	279 119	-221 349	151 369	75 000	10 000	0	428 348	-18 017
2530	SYNTE	CONTROLE TECHNIQUE	92 320	93 043	32 034	17 998	17 998	17 998	0	950	-950	16 035	12 000	8 900	0	54 933	22 899
2540	SYNTE	CSPS	104 229	93 043	75 521	61 998	61 998	61 395	603	5 027	-4 424	16 456	12 300	1 350	0	92 104	16 583
2550	SYNTE	MAITRISE D'OEUVRE	347 529	418 701	237 619	221 911	196 186	194 541	1 645	7 600	-5 955	28 181	18 813	0	0	243 180	5 561
2560	SYNTE	DIAGNOSTIC AMIANTE	71 151	50 156	157 229	141 577	135 471	131 657	3 814	9 109	-5 295	15 242	11 350	0	0	162 063	4 834
2570	TP01	FRAIS LIBERATION SOL	3 079 578	3 249 000	2 754 458	2 529 801	2 487 487	2 445 580	41 907	110 424	-68 517	184 444	74 100	47 000	4 100	2 797 131	42 673
3000		**TOTAL TRAVAUX VRD**		**45 411 029**	**45 263 901**	**39 577 957**	**34 528 215**	**31 913 935**	**2 614 280**	**4 147 254**	**-1 532 973**	**5 675 677**	**5 046 020**	**1 520 259**	**37 750**	**46 807 922**	**1 544 021**
3010	TP01	TRAVAUX VRD	37 816 512	37 816 509	40 361 672	35 962 198	31 647 419	29 293 740	2 353 679	3 468 483	-1 114 804	4 578 285	3 914 088	985 000	10 439	41 135 231	773 559
3011	TP01	VOIRIES OUVRAGES NEUFS	0	0	1 456 255	861 292	731 233	532 709	198 524	280 967	-82 442	406 106	531 135	330 244	27 311	2 026 029	569 774
3020	SYNTE	CONTROLE TECHNIQUE	766 331	756 331	96 815	49 044	48 357	47 603	754	22 912	-22 158	23 300	3 000	0	0	74 657	-22 158
3030	SYNTE	CSPS	766 331	756 331	235 161	179 241	143 637	132 632	11 005	35 356	-24 351	50 160	31 396	2 257	0	227 450	-7 711
3040	SYNTE	MAITRISE D'OEUVRE	2 026 251	3 781 651	2 387 465	2 460 178	1 891 956	1 842 288	49 668	138 486	-88 818	418 926	361 401	104 812	0	2 777 095	389 630
3090	TP01	ALEAS	2 300 208	2 300 207	726 533	66 004	65 614	64 964	650	201 050	-200 400	198 900	205 000	97 946	0	567 460	-159 073
4010	**BT01**	**OPE REHABILITATION**		**18 433 800**	**27 795 351**	**27 417 926**	**27 365 525**	**27 359 755**	**5 770**	**216 171**	**-210 401**	**224 471**	**340 000**	**229 455**	**10 000**	**28 169 450**	**374 099**
4020	**BT01**	**OPERATIONS DE PARKINGS**		**6 240 000**	**14 527 717**	**14 564 264**	**11 143 877**	**10 998 586**	**145 291**	**2 451 605**	**-2 306 314**	**3 934 564**	**101 000**	**66 000**	**7 000**	**15 252 441**	**724 724**
7000		**TOTAL GESTION**		**7 673 706**	**10 696 792**	**9 126 141**	**8 353 987**	**7 541 217**	**812 771**	**1 541 485**	**-728 714**	**897 780**	**662 809**	**510 453**	**99 800**	**10 524 828**	**-171 964**
7010	TP01	VOIRIES OUVRAGES NEUFS	2 453 900	2 474 400	154 150	334 149	154 151	154 151	0	0	0	0	0	0	0	154 151	1
7020	TP01	EMPRISES LIBRES A CEDER	2 784 363	2 848 000	3 749 803	3 220 962	2 963 508	2 409 796	553 712	905 786	-352 074	299 890	189 739	115 910	39 800	3 608 846	-140 957
7030	BT01	BATIMENTS A DEMOLIR	476 999	474 500	291 667	184 669	184 666	184 666	0	57 000	-57 000	47 500	31 000	15 000	0	278 166	-13 501
7040	BT01	BATIMENTS A CONSERVER	1 242 888	1 250 860	2 172 193	1 806 345	1 770 383	1 740 415	29 968	162 299	-132 331	140 000	131 838	157 612	10 000	2 209 833	37 640
7050	SYNTE	GESTION LOCATIVE	626 282	625 946	4 328 979	3 580 015	3 281 279	3 052 188	229 091	416 400	-187 309	410 390	310 232	221 931	50 000	4 273 832	-55 147
		REMUNERATION		**20 000 000**	**27 201 185**	**24 267 833**	**22 006 431**	**20 186 975**	**1 819 456**	**2 313 950**	**-494 494**	**1 100 060**	**1 117 884**	**1 442 241**	**1 659 102**	**27 325 718**	**124 533**
Z1001	SYNTE	REMUNERATION DE GESTION DE	15 837 322	19 740 000	19 312 751	19 641 935	17 810 446	17 005 127	805 319	807 624	-2 305	500 000	500 000	500 000	0	19 310 446	-2 305
Z1002	SYNTE	REMUNERATION LIQUIDATION	260 000	260 000	332 800	260 000	0	0	0	0	0	0	0	0	332 800	332 800	0
Z1003	8%	REM GESTION LOCATIVE	1 886	0	1 427 366	995 305	887 617	855 852	31 765	143 529	-111 763	145 528	145 528	115 423	33 919	1 328 016	-99 350
Z1004	7,2 %	REM VARIABLE CESSIONS	3 990 945	0	4 669 381	2 163 984	2 101 757	1 485 969	615 788	756 177	-140 389	333 974	472 356	826 818	1 292 382	5 027 288	357 907
Z1005	7,2 %	REM VAR AUTRES RECETTES	0	0	1 458 887	1 206 610	1 206 610	840 027	366 583	606 620	-240 037	120 558	0	0	0	1 327 168	-131 719
Z1006	7,2 %	REM VAR AUTRES RECETTES	0	0													
		TOTAL FRAIS FINANCIERS		**16 233 394**	**9 947 009**	**10 506 971**	**7 905 274**	**7 648 717**	**256 556**	**394 592**	**-138 036**	**597 389**	**823 437**	**746 120**	**463 443**	**10 535 663**	**588 654**
2001	ni	FRAIS FINANCIERS COURT TERM	42 217	732 879	259 667	11 425	11 425	11 425	0	0	0	144 123	403 437	426 120	193 443	1 178 548	918 881
2002	ni	INTERETS SUR EMPRUNTS	14 479 513	15 500 515	8 731 342	10 489 547	7 887 849	7 631 293	256 556	194 592	61 964	83 266	0	0	0	7 971 115	-760 227
2003	ni	FRAIS FINANCIERS AUTRES	1 750 000	0	956 000	6 000	6 000	6 000	0	200 000	-200 000	370 000	420 000	320 000	270 000	1 386 000	430 000
Z3000		**TOTAL ETUDES GENERALES**		**3 390 000**	**7 739 565**	**8 948 784**	**6 788 839**	**6 471 643**	**317 196**	**495 423**	**-178 227**	**444 242**	**367 973**	**191 013**	**50 000**	**7 842 067**	**102 502**
Z3001	SYNTE	URBANISTE EN CHEF	3 052 000	1 125 000	3 660 653	4 733 192	3 236 885	2 959 116	277 769	321 537	-43 768	303 769	220 000	80 000	20 000	3 860 654	200 001
Z3002	SYNTE	AMO pollution	350 000	350 000	607 130	647 825	481 184	460 744	20 440	46 386	-25 946	42 973	42 973	30 000	10 000	607 130	0
Z3003	SYNTE	ETUDE IMPACT REALISATION	60 000	60 000	28 150	28 150	28 150	28 150	0	0	0	0	0	0	0	28 150	0
Z3004	SYNTE	DOSSIER DUP	60 000	60 000	27 400	27 400	27 400	27 400	0	0	0	0	0	0	0	27 400	0
Z3005	SYNTE	REVISION DOSSIER ZAC	30 000	30 000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z3006	SYNTE	AUTRES ETUDES	326 075	525 000	1 273 983	1 241 417	997 970	978 983	18 988	90 000	-71 013	60 000	80 000	61 013	15 000	1 213 983	-60 000
Z3007	SYNTE	AMO environnement	240 000	240 000	697 303	825 855	572 303	572 303	0	37 500	-37 500	37 500	25 000	20 000	5 000	659 803	-37 500
Z3008	nt	POLLUTION plan gestion	1 000 000	1 000 000	244 946	244 946	244 946	244 946	0	0	0	0	0	0	0	244 946	0
Z3009	nt	Etudes préalables		0	1 200 000	1 200 000	1 200 000	1 200 000	0	0	0	0	0	0	0	1 200 000	0
Z4000		**TOTAL FRAIS DIVERS**		**15 993 015**	**37 437 489**	**34 504 957**	**32 309 628**	**31 172 130**	**1 137 498**	**1 427 589**	**-290 091**	**1 518 266**	**1 270 201**	**1 340 451**	**906 695**	**37 345 242**	**-92 247**
Z4001	SYNTE	GEOMETRE ACQ CESSIONS	798 925	600 000	999 729	1 189 274	796 879	742 593	54 286	50 000	4 286	63 804	59 045	59 045	30 000	1 008 774	9 045
Z4002	nt	IMPOTS FONCIERS	3 625 000	3 625 000	3 632 451	2 825 853	2 827 412	2 622 451	204 961	210 000	-5 039	212 327	212 327	212 327	212 327	3 676 720	44 269
Z4003	SYNTE	REPROGRAPHIE	660 000	660 000	70 265	75 785	59 310	56 705	2 606	3 000	-394	3 849	3 849	3 849	2 408	73 265	3 000
Z4004	SYNTE	PUBICATIONS LEGALES	308 015	308 015	197 704	181 841	179 975	177 425	2 551	8 390	-5 839	6 849	4 460	4 460	1 960	197 704	0
Z4005	SYNTE	DIVERS	660 000	660 000	1 038 182	1 013 989	1 001 494	996 997	4 497	13 000	-8 503	4 000	4 750	0	0	1 010 244	-27 938
Z4006	SYNTE	FRAIS ENQUETES PUBLIQUES	60 000	60 000	11 826	11 826	11 826	11 826	0	0	0	0	0	0	0	11 826	0
Z4007	nt	FRAIS NOTAIRES ACQ EPF LMCU	940 000	940 000	673 983	203 983	203 983	203 983	0	0	0	0	0	220 000	250 000	673 983	0
Z4008	SYNTE	DOSSIER LOI SUR L'EAU	50 000	50 000	267	267	267	267	0	0	0	0	0	0	0	267	0
Z4009	ni	VALORISATION TRX APPORTS NATURE		0	15 215 989	15 215 989	15 215 989	15 215 989	0	0	0	0	0	0	0	15 215 989	0
Z4020	BT01	NETTOYAGE SITE	2 100 000	2 100 000	5 671 741	5 284 905	4 864 430	4 563 632	300 798	338 109	-37 311	345 770	245 770	145 770	70 000	5 671 741	0
Z4030	SYNTE	CHARGES EXPLOIT PK MUTUALISES		0	3 203 614	2 164 622	1 895 006	1 543 614	351 392	365 000	-13 608	370 000	370 000	370 000	230 000	3 235 006	31 392
Z7000	ni	TVA NON RECUPERABLE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z5100	SYNTE	MAISON BALISAGE	1 811 308	1 810 000	1 804 379	1 504 485	1 259 830	1 212 629	47 201	161 750	-114 549	175 000	125 000	100 000	30 000	1 689 830	-114 549
Z5200	SYNTE	ANIMATION PARTICIPATION	1 917 000	1 960 000	1 866 921	1 570 331	1 439 290	1 336 894	102 397	125 027	-22 630	125 000	125 000	125 000	30 000	1 844 290	-22 631
Z5300	SYNTE	OUTILS DE COMMUNICATION	3 041 715	3 000 000	2 918 419	3 189 788	2 481 916	2 415 106	66 810	153 313	-86 503	201 667	120 000	70 000	20 000	2 893 583	-24 836
Z6000	SYNTE	CONSULTANT JURIDIQUE	220 000	220 000	132 019	72 019	72 019	72 019	0	0	0	10 000	0	30 000	30 000	142 019	10 000
		TOTAL DEPENSES HT		**173 537 404**	**242 290 151**	**221 397 289**	**200 095 798**	**192 693 871**	**7 401 926**	**18 068 030**	**-10 666 104**	**19 234 030**	**13 609 477**	**9 078 410**	**3 259 190**	**245 276 904**	**2 986 753**

RECETTES EN € HT				Bilan Initial	Bilan Approuvé CRAC 20	Engagé fin 2021	Réalisé cumulé fin 2021	réglé fin 2020	Réglé en 2021	Prévu 2021	Ecart	2022	2023	2024	2025	BILAN 2021	Ecart
1000	**Indice**	**CHARGES FONCIERES ET IMMEUBLES**		**55 453 502**	**71 977 181**	**38 698 866**	**36 639 907**	**29 178 869**	**7 461 038**	**10 247 140**	**-2 786 102**	**5 381 356**	**6 983 001**	**10 771 978**	**15 311 455**	**75 087 697**	**3 110 516**
1010	IRL	LOYERS IMMEUBLES REHAB	18 547 500	7 824 276	15 772 117	11 839 620	11 465 605	9 818 847	1 646 758	1 495 090	151 668	1 515 916	1 515 916	1 202 326	353 326	16 053 089	280 972
1015	IRL	IMMEUBLES REHABILITES	1 574 600	14 639 170	19 179 898	4 359 898	4 359 898	4 359 898	0	0	0	0	0	6 340 000	8 180 000	18 879 898	-300 000
1020	IRL	CESSIONS PARKINGS	8 711 600	4 160 000	11 818 700	2 626 900	2 478 867	1 471 500	1 007 367	2 097 400	-1 090 033	1 722 750	1 079 200	533 576	6 289 000	12 103 393	284 693
1025	IRL	CH F LOGEMENTS COMMERCES	8 125 948	8 706 953	8 707 447	6 782 107	5 545 197	3 050 884	2 494 313	4 193 550	-1 699 237	1 762 590	2 635 135	0	0	9 942 922	1 235 475
1030	IRL	CH F ACTIVITES	14 639 200	16 548 503	15 593 238	11 884 560	11 884 560	9 571 960	2 312 600	2 461 100	-148 500	380 100	1 752 750	2 696 076	489 129	17 202 615	1 609 377
1040	IRL	CH F SERVICES	4 160 000	3 574 600	905 781	1 205 781	905 781	905 781	0	0	0	0	0	0	0	905 781	0
R2000	**TP 01**	**PARTICIPATION EQ PUBLICS**		**71 140 672**	**68 614 999**	**68 615 000**	**68 521 360**	**66 615 000**	**1 906 359**	**2 000 000**	**-93 641**	**93 640**	**0**	**0**	**0**	**68 615 000**	**1**
R1100		**SURCOUT PONT RAIL**		**0**	**4 100 000**	**4 100 000**	**4 100 000**	**4 100 000**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4 100 000**	**0**
R3000	**nt**	**PART GLOBALE OPERATION**		**36 414 239**	**26 389 398**	**36 414 239**	**26 389 398**	**26 389 398**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**26 389 398**	**0**
R4000	**ni**	**RACHAT FONCIER CESSIBLE**		**0**	**1 250 000**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1 250 000**	**1 250 000**	**0**
S2000	**TP01**	**PARTICIPATIONS AUTRES**		**10 538 994**	**9 189 323**	**11 949 555**	**5 889 303**	**5 009 591**	**879 712**	**2 763 672**	**-1 883 960**	**1 865 433**	**717 294**	**717 294**	**0**	**9 189 323**	**0**
S4000	**ni**	**SUBVENTIONS**		**0**	**17 641 285**	**19 796 022**	**15 966 866**	**15 966 866**	**0**	**1 504 419**	**-1 504 419**	**1 674 419**	**0**	**0**	**0**	**17 641 285**	**0**
S5000	**ni**	**FINANCEMENTS A MOBILISER**		**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
T	**ni**	**PRODUITS FINANCIERS**		**0**	**421 339**	**421 339**	**421 339**	**421 339**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**421 339**	**0**
U	**ni**	**PRODUITS DIVERS**		**0**	**42 711 738**	**42 176 057**	**41 872 173**	**41 632 465**	**239 708**	**525 335**	**-285 627**	**389 075**	**150 000**	**155 000**	**70 000**	**42 636 248**	**-75 490**
		TOTAL RECETTES HT		**173 547 407**	**242 295 263**	**222 171 079**	**199 800 346**	**189 313 528**	**10 486 818**	**17 040 566**	**-6 553 748**	**9 403 923**	**7 850 295**	**11 644 272**	**16 631 455**	**245 330 290**	**3 035 027**
		FINANCEMENT															
		AMOR AMORTISSEMENTS		**52 000 000**	**73 500 000**	**48 000 000**	**39 784 131**	**34 004 261**	**5 779 870**	**5 779 870**	**0**	**8 215 869**	**0**	**0**	**0**	**48 000 000**	**-25 500 000**
60	REMB	REMBOURSEMENT EMPRUNT		52 000 000	73 500 000	48 000 000	39 784 131	34 004 261	5 779 870	5 779 870	0	8 215 869	0	0	0	48 000 000	-25 500 000
70	REMB	REMBOURSEMENT AVANCE		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		MOBIL MOBILISATIONS		**52 000 000**	**73 500 000**	**48 173 244**	**48 193 659**	**48 194 116**	**-457**	**-457**	**-457**	**0**	**0**	**0**	**-193 659**	**48 000 000**	**-25 500 000**
60	MOBIL	MOBILISATION EMPRUNT		52 000 000	73 500 000	48 000 000	48 000 000	48 000 000	0	0	0	0	0	0	0	48 000 000	-25 500 000
70	MOBIL	MOBILISATION AVANCE		0	0	173 244	193 659	194 116	-457	-457	-457	0	0	0	-193 659	0	0
		TRESORERIE															
		TRESORERIE		**0**	**0**	**0**	**0**	**10 846 868**	**8 115 103**	**0**	**0**	**-9 940 818**	**-15 700 000**	**-13 134 138**	**44 468**	**44 468**	**0**

1/ EVOLUTION DES DEPENSES 2021 (MONTANTS EXPRIMES EN K€)

	Prévu 2021	Réalisé 2021	Ecart prévu / réalisé 2021	CRAC 2020	CRAC 2021	Ecart CRAC 2020/2021	OBSERVATIONS
DEPENSES	**210 762**	**200 096**	**-10 666**	**242 290**	**245 277**	**+2 987**	
10 – MISE EN ETAT DES SOLS	9549	6000	- 3480	15 259.5	15 254.3	-5.2	Les travaux de dépollution concernent les 2 derniers secteurs non encore traités : le « Bassin fréquenté » avant engagement des 2 hectares d'aménagements paysagers et les études de phytoremédiation des secteurs proches du CETI pour des travaux qui seront réalisés en 2022/23.
20 - FONCIER	35 873	35 250	-622.2	36 119	35 878	-241.4	Les écarts s'expliquent par/ - la baisse de la cession des terrains de la MELT (ancien parking) estimée à 361k€ ramenée à 225k€ ainsi que des frais liés à cette cession pour cette acquisition. le report sur 2022 et 2023 des lignes d'acquisitions du secteur « rue Racine » à Roubaix, à hauteur de 152k€ et des frais afférents puisque l'acquisition envisagée au schéma directeur de la parcelle destinée à la réalisation du lot Tg2c n'a pas pu encore avoir lieu
25 - DEMOLITIONS	9 050	8 375	-675,5	10 302,1	10 341,2	39,1	L'écart en 2021 s'explique par les reports des provisions pour les démolitions sur les années 2022 à 2025. Néanmoins, l'écart global est faible sur le poste démolitions (+40k€) et s'explique par une répartition pluriannuelle différente en fonction de l'actualité du projet
30 - TRAVAUX VRD	36 061	34 528	-1 533	45 263,9	46 807,9	1 544	En 2021, l'écart s'explique par le décalage des travaux : - **Ouvrages structurants** : - 716k€ dus à la provision pour réalisation des travaux sur la rue de Roubaix Tourcoing dont une grande majorité a été finalement été prévue sur 2022 dans le cadre du marché Union Nord donc sur le secteur Central Stephenson. - **Mercure Canal** : les travaux du marais fréquenté provisionnés pour partie sur 2021 seront finalement réalisés courant 2022 et 2023 en raison d'une reprise des études sur la phase PRO/DCE. (Écart -380k€) **La Tossée :** la reprise des travaux de finition n'a pas été entreprise en raison des prospects qui se sont positionnés courant 2021 sur le cœur de l'ASL et dont l'activité industrielle pourrait entraîner des modifications structurelles conséquentes. Il a donc été décidé d'attendre et de reporter ces travaux. (écart -150k€).
4010- OPERATIONS DE REHABILITATION	27 575	27 366	-210,4	27 795,4	28 169,5	374,1	**Secteur Central Stephenson –** En 2021 : report sur 2021 des provisions pour mise aux normes du bâtiment ENLM : électricité, chauffage, réfection de la toiture (150k€) **La Tossée** En 2021 : report sur 2022 des provisions (+50k€) liées aux réfections des bâtiments sur les lots TO3, TO13, TO5 et 6. Entre 2022 et 2025 : provision supplémentaire (+100k€) pour à la réhabilitation des bâtiments TO5 et TO6, TO13.

	Prévu 2021	Réalisé 2021	Ecart prévu / réalisé 2021	CRAC 2020	CRAC 2021	Ecart CRAC 2020/2021	OBSERVATIONS
4020 – CONSTRUCTION DE PARKINGS	13 450	11 144	-2 306,3	14 527,7	14 527,7	724,7	En 2021, les provisions avaient été portées pour un démarrage de construction courant 2021. Le 3e parking silo du projet sur le secteur Plaque Stephenson (lot PL3b) a été lancé en novembre 2021. Les dépenses sont donc reportées en majorité sur 2022. La réalisation du parking favorise le dynamisme du secteur et couvre les besoins en stationnement des alentours (PL 7-8 Icade, PL 13 Carrère, PL 11-12 Spirit, PL15…). Son coût de construction d'un montant initial de 3,5 M € a été revu à la hausse en raison de l'inflation et de la hausse des prix des matériaux, de la découverte de vestiges en sous-œuvre liés aux activités passées du site. Une provision a été ajoutée pour les négociations en cours liées au contexte géopolitique (soit + 300k€).
7010- GESTION	9 083	9 354	-729	10 696,8	10 524,7	-172,1	En 2021, 426k€ consommés sur les 1.1M€ provisionnés. Une provision conséquente avait été portée sur 2021 pour la gestion des campements sauvages (installés depuis 2010 sur l'Union, maîtrisés depuis quelques années mais dont le flux avait été plus important depuis le confinement 2020). En 2021, par la sécurisation des terrains et le nombre de chantiers engagés facilitant les procédures d'expulsions, les dernières caravanes ont quitté l'Union en septembre 2021.
Z1001 - REMUNERATION	22 501	22 006	-494,5	27 201,2	27 235,7	124,5	En 2021 : l'écart négatif est lié au report des subventions et cessions foncières sur 2022.
2001 à 2003- FRAIS FINANCIERS	8 043	7 905	-138	9 947	10 535,7	588,7	Les emprunts arrivent à échéance à fin 2022, et seront intégralement remboursés. Il en découle des besoins en trésorerie pour la période couvrant la prolongation de la concession, l'enveloppe des intérêts financiers estimés prend en compte la tendance actuelle à l'évolution significative des taux (augmentation des frais financiers court terme).
Z 3001 à 3009- ETUDES GENERALES	6 967	6 789	-176,2	7 739,6	7 842,1	102,5	Les contrats des urbanistes en chefs sont actifs sur ce bilan. Les lignes non consommées sont reportées sur l' exercices suivants
Z 4001 à 6000 – FRAIS DIVERS	32 600	32 310	-290	37 437	37 345	-92	Les principaux postes sont : ✓ Les frais de géomètre sur les acquisitions et cessions. ✓ Les impôts fonciers ✓ Les frais de notaire ont été augmentés pour intégrer à la concession d'aménagement la prise en charge des frais de notaire des ventes des immeubles à la MEL. A noter que les dépenses liées à l'exploitation des parkings à hauteur de 350k€ sont en partie compensées en recettes sur la ligne bilan U 3000 sur laquelle sont reversées les produits d'exploitation des 2 parkings : +234k€ en 2021 soit + 26% d'augmentation par rapport à 2020. Le taux de remplissage des parkings (lié à la commercialisation des lots) doit permettre d'améliorer l'équilibre d'année en année.

2/ EVOLUTION DES RECETTES 2021 (MONTANTS EXRIMES EN K€)

	Prévu 2021	Réalisé 2021	Ecart prévu / réalisé 2021	CRAC 2020	CRAC 2021	Ecart CRAC 2020/2021	OBSERVATIONS
RECETTES	**206 354**	**199 658**	**- 6 695,7**	**242 295,3**	**245 330,3**	**3 035**	
1010- LOYERS IMMEUBLES REHABILITES	11 314	11 466	-151,7	15 772,1	16 053,1	281	**La Tossée** : l'écart positif sur 2021 (+120k€) s'explique par le paiement en retard de la taxe foncière 2020 sur 2021 et sur l'anticipation de la taxe foncière 2022 à fin 2021. **Secteur central** : Augmentation du loyer provisionné sur l'ENM qui devait quitter les lieux en 2021. Les loyers ont finalement été perçus dans leur intégralité, soit +35k€. Pour les années 2022-2025, l'écart s'explique par la provision de +164k€ annuels pour le maintien de l'ENM sur place. **Tous secteurs confondus** : Régularisation de charges sur plusieurs lots où le trop-perçu a été répercuté sur les versements de loyer.
1025 1030 140 -CESSIONS FONCIERES	39 426	39 640	-2 786	71 977,2	75 087,7	3 110,5	Sur 2021, l'écart de -2.7M€ correspond aux enjeux sur les secteurs suivants : **Plaine Images :** Décalage de la cession des lots G et H pour la construction sur SMART de 2021 à 2022. **Plaque Stephenson** : Décalage de la cession des lots PL11 et 12, en raison de la volonté de la collectivité de mettre en stand-by la vente au profit de la candidature du site dans le cadre d'un Appel à manifestation d'intérêts d'une entreprise Licorne des Hauts-de-France. La cession de PL7/8 a été réalisée en 2021 mais une partie de la somme est séquestrée chez le notaire dans l'attente de la livraison du parking silo du parc en 2022 ; les lots PL7 et 8 étant membres de l'AFUL du parking silo du parc. 573k€ seront donc libérés à la rentrée 2022.
1015 -CESSION IMMEUBLE REHABILITES	4 360	4 360	0	19 179,9	18 879,9	-300	L'écart se justifie par la suppression du lot PL9c, maison du Relais Nature, valorisée dans le crac 2020 à hauteur de 300k€ mais dont la recette n'était pas inscrite dans le bilan initial de la ZAC.
1020 - CESSION PARKINGS	3 569	2 479	-1 090	11 818,7	12 103,4	284,7	- **Secteur Stephenson** : Le lot PL7/8 est vendu en 2021 pour 617k€, la ventilation définitive de la cession entre logements/parking sera réalisée au Crac 2022 après libération du séquestre notarié. Le lot PL13 a été décalé à 2022.
R2000- PARTICIPATION EQUIPEMENTS PUBLICS	68 815	68 521	-93,6	68 615	68 815	0	La participation aux équipements publics n'a pas été intégralement versée en 2021, d'où le report sur 2022
R 3000- PARTICIPATION GLOBALE DE L'OPERATION	29 389	29 389	0	26 389	26 389	0	Pas de modification par rapport au prévisionnel 2020
R 4000- RACHAT FONCIER CESSIBLE	0	0	0	1 250	1 250	0	Pas de modification par rapport au prévisionnel 2020
S2000-PARTICIPATIONS VILLES	7 773	5 747	-2 025,9	9 139,3	9 139,3	0	Il s'agit ici des participations aux équipements publics des Villes, résultant du dernier avenant. - Ville de Tourcoing : 4 828 121 € HT : report de 1 883 960 K€ - Ville de Roubaix : 4 151 319 € HT : report de 141 935 K€ - Ville de Wattrelos : 209 883 € HT : Trop perçu de 68K€ remboursé à la ville.
S 4000-SUBVENTIONS	17 471	15 967	-1504,4	17 641,3	17641,3	0	Report sur 2022 des subventions ECOCITES pour la réalisation du 3e parking silo à hauteur de 1.2M€ et de la subvention de la LPA bénéficiant d'un soutien régional exceptionnel de 340 K€, répartie équitablement sur 2021 et 2022 (170 K €).
U- PRODUIT DIVERS	42 158	41 872	-285,6	42 711,7	42 636,2	-79,5	A fin 2021, la cession de la MELT n'avait pas encore été réalisée. Le COPIL d'octobre 2021 a néanmoins permis de lever les blocages et la signature de l'acte a pu avoir lieu en janvier 2022. L'acquisition estimée à 361k€ au crac 2020 est finalement ramenée à 225k€. Cette ligne intègre les recettes des parkings silo de l'Union, c'est-à-dire les abonnements et les recettes visiteurs (utilisation journalière des parkings). En 2021, les recettes estimées à 141k€ ont été de 234k€.

3/ ETAT DEPENSES – RECETTES 2021 (EXPRIMES EN K€)

	Prévu 2021	Réalisé 2021	Ecart prévu / réalisé 2021	CRAC 2020	CRAC 2021	Ecart CRAC 2020/2021	OBSERVATIONS
DEPENSES	210 762	200 096	-10 666,1	242 290,2	245 276,9	2 986,8	Le bilan CRAC 2021 présente un total de dépenses réalisées de 200.1 M€ et prévisionnelles actualisé de **245.3 M€.** Soit un avancement réalisé de 81.5 %.**En 2021, 7.4M€ ont été dépensés.**
RECETTES	206 354	199 658	- 6 695,7	242 295,3	245 330,3	-3 035	Le bilan CRAC 2021 présente un total de recettes réalisées de **199.6 M€** pour un bilan 2021 établi à **245.3M€, correspondant à un avancement réalisé de 81.4 %.** L'écart en 2021 s'explique globalement par le décalage de subventions, des participations collectivités et d'une cession de lot reportée

CONCLUSION – RISQUES

- **Les hausses des prix**

Le contexte de crise sanitaire et géopolitique depuis 2020 et plus récemment le contexte géopolitique risque d'entraîner une augmentation des prix généralisée ayant des répercussions sur les budgets estimés voire sur les marchés attribués.

- **Trésorerie**

Les financements de l'Union ont initialement été négociés sur la durée de la concession et seront intégralement remboursés au cours de l'année 2022. La prolongation de la concession entraîne un besoin en trésorerie pour les années de prolongation (2022 à 2025). Des solutions doivent être mises en place dans le courant de l'année 2022.

- **Le risque état des sous-sols**

Pollution :

le traité de concession comporte une clause de revoyure concernant le montant des opérations de traitement des pollutions : « Le coût du traitement de la pollution ne peut être apprécié qu'en fonction d'analyses in situ complémentaires qui ne peuvent être conduites globalement sur le site mais devront se dérouler au rythme du déploiement de l'opération » (article 18h).

Malgré les travaux de dépollution déjà réalisés sur le site et ceux restant à finaliser, la problématique pollution reste majeure sur l'Union en termes de gestion des coûts. En effet, ces travaux ne laissent pas les terres dénuées de toute pollution, ils les rendent compatibles avec la destination programmatique prévue (logements, activités, tertiaire). Cela signifie notamment que selon les secteurs, les terres en place nécessitent une évacuation en décharge spécifique (ISDI+ ou ISDND), beaucoup plus onéreuse qu'en décharge classique (ISDI).

Géotechnie :

L'expérience sur Roubaix Tourcoing et sur l'Union montre que la qualité des terres nécessite généralement la mise en place de fondations spéciales (pieux ou micro-pieux) plus ou moins profondes. Cela engendre un surcout qui n'est pas toujours absorbable par les opérateurs et que l'on peut être amené à compenser partiellement en tant qu'aménageur. Le risque et les conséquences sont ici financières, soit sur les recettes par la perte des charges foncières du projet qui ne peut supporter ce surcoût ; soit en dépense, par un partage du surcoût entre l'opérateur et l'aménageur pour permettre la réussite et la concrétisation du projet.

- **Les risques lié à la rétrocession des ouvrages**

Les couts de gestion :

Le traité de concession précise à l'article 17 : « jusqu'à la remise des ouvrages réalisés en application de la présente concession, ceux-ci sont entretenus en bon état par l'aménageur. Les dépenses correspondantes seront prises en compte au bilan de l'opération ».

Certaines voies, telles que la rue de Roubaix et la rue de l'Union pour partie, sont en circulation depuis près de 5 ans. Des travaux d'entretien ont été réalisés de façon régulière depuis, et ce sont désormais des travaux de remises en état qui deviennent nécessaire (marquage au sol à refaire, relamping de l'éclairage public, …).

Cela engendre des frais conséquents portés par la concession, qui pourraient être supprimés si les ouvrages étaient repris par la collectivité. Certaines voies étant ouvertes à la circulation depuis plusieurs années, leur état nécessitera des reprises avant rétrocession. Ces montants n'ont pu faire l'objet d'une estimation précise, ils seront à actualiser en fonction des demandes du concédant.

- **Les risques liés à la dynamique du marché**

Ce sont aujourd'hui 630 logements qui sont en cours de développement sur l'Union au Nord du canal, dont 70 livrés en 2021, 293 logements et 258 chambres en coliving en cours de construction. Le lancement de la construction de 18 000 m² pour l'implantation de l'école ARTFX est un nouveau tournant pour le quartier.

Cela représente un volume de constructions et d'installations important à l'échelle des communes de Roubaix, Tourcoing et Wattrelos.

Forte de cette réussite, Ville Renouvelée est vigilante au rythme des commercialisations et au phasage dans le temps de la construction de ces logements, de sorte à ne pas saturer le marché.

Ville Renouvelée est également restée attentive à proposer une offre de logements diversifiée et de qualité pour répondre aux attentes des futurs acquéreurs/habitants de l'Union.

Le quartier fait face à un rythme de commercialisation croissant, avec des projets moteurs, créateurs de valeurs et d'emplois. Au COPIL 2021, il avait été décidé de mettre en place des comités de commercialisation avec la MEL et les Villes. Le premier a eu lieu en décembre 2021.

Le souhait a été formulé de revenir à un format de COTECH commercialisation bipartite difficiles à mettre en place. Une attention est à porter sur les difficultés de décisions que cela engendre. Elle peuvent être un frein au rythme des commercialisations et décourager les porteurs de projets privés.

D'autant que l'immobilier est un secteur cyclique que les marchés du logement et du tertiaire sur le versant Nord-Est de la métropole restent fragiles en périodes de crises.

Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Nombre de membres en exercice : 188
Quorum minimum requis : 95
Date de la convocation à la réunion : 09 décembre 2022

Président : DAMIEN CASTELAIN
(Secrétaire de Séance : Nicolas DETERPIGNY)

Présents (166) :

M. ACHIBA (à partir de 18h00), M. AL DANDACHI, M. AMBROZIEWICZ, M. AMROUNI, M. ANDRIES, M. BAERT, Mme BALMELLE, M. BALY, Mme BARISEAU, Mme BECUE, M. BEHARELLE, Mme BELGACEM, M. BERNARD, M. BLONDEAU, M. BOCQUET, Mme BODIER, M. BONNET, M. BORREWATER, M. BOUCHE, M. BREHON, Mme BRESSON, M. BROGNIART, Mme BRULANT-FORTIN, Mme BRUN (pouvoir à M. CAREMELLE jusqu'à 17h30), M. CADART, Mme CAMARA, M. CAMBIEN, M. CANESSE (pouvoir à M. BLONDEAU à partir de 20h00), M. CAREMELLE, Mme CASIER, M. CASTELAIN, M. CATHELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDERLIER, M. Christophe CAUDRON, M. Gérard CAUDRON, M. CHALAH (pouvoir à M. AMROUNI à partie de 19h55), Mme CHANTELOUP, M. CHARPENTIER, Mme COEVOET, M. COLIN, M. CORBILLON, M.COSTEUR (à partir de 18h15), M. DAVID-BROCHEN, M. DEHAUT, Mme DE SMEDT, M. DEBEER, Mme DELACROIX, M. DELANGHE, M. DELBAR, M. DELEBARRE, M. DELEPAUL, M. DENDIEVEL, M. DENOEUD (pouvoir à M. VUYLSTEKER jusqu'à 18h30) Mme DEPREZ-LEFEBVRE, M.DESLANDES (pouvoir à M. DENDIEVEL à partir de 22h00), M. DESMET, M. DESMETTRE, M. DETERPIGNY, Mme DOIGNIES, Mme DOMRAULT-TANGUY, M. DUBOIS, Mme DUCRET (pouvoir à M. GERARD à partir de 20 h10), M. DUCROCQ (pouvoir à M. Frédéric LEFEBVRE à partir de 20h10), M. DUFOUR, M. DURAND, Mme DURET (pouvoir à M. DENOEUD à partir de 20h05), M. ELEGEEST, M. FITAMANT, M. FLINOIS, M. GADAUT, Mme GANTIEZ, M. GARCIN, Mme GAUTIER , M. GEENENS, M. GERARD, M. GHERBI, Mme GILME, Mme GIRARD, Mme GLADYSZ-SEBILLE, Mme GOFFARD (pouvoir à M. RICHIR jusqu'à 18h00), M. GONCE, Mme GOUBE, M. HAESEBROECK, Mme HALLYNCK, M. HANOH, M. HAYART (pouvoir à M. PAU à partir de 20h00), M. HOUSET, M. HUTCHINSON, Mme JANSSENS, Mme KHATIR, Mme KRAMARZ, M. LEBARGY, M. LECLERCQ, M. LEDE, Mme Catherine LEFEBVRE, M. Frédéric LEFEBVRE, M. Joseph LEFEBVRE, M. Dominique LEGRAND, M. Jean-François LEGRAND, M. LEPRETRE, M. LEWILLE, Mme LHERBIER (pouvoir à M. ACHIBA à partir de 21h00), M. LIENART, M. LIMOUSIN, Mme LINKENHELD, M. MAENHOUT, M. MANIER, M. MARCY, Mme MARIAGE-DESREUX, Mme MASSE, Mme MASSIET, M. MASSON, M. MATHON, Mme MAZZOLINI, M. MENAULT, Mme MEZOUANE-RAHMI, M. MINARD, Mme MOENECLAEY, M. MOLLE, M. MONTOIS, Mme MOREAUX, M. MOUVEAU, Mme NIREL, Mme OSSON (à partir de 17h30), M. PASTOUR, M. PAU, M. PAURON, M. PETRONIN, M. PICK, Mme PIERRE-RENARD, M. PILETTE, M. PLANCKE, M. PLOUY, Mme POLLET, Mme PONCHAUX, M. POSMYK, M. Ludovic PROISY, M. Patrick PROISY, M. PROKOPOWICZ, Mme PROVO, Mme RENGOT, M. RICHIR, Mme RODES (pouvoir à M.GEENENS à partir de 19h55), Mme ROUSSEL, Mme RUBIO-COQUEMPOT (à partir de 17h30), Mme SABE (à partir de 17h30), Mme SEDOU, Mme SEGARD (pouvoir à M. BALY à partir de 22h00), M. SKYRONKA, M. SONNTAG, Mme SPILLEBOUT (pouvoir à Mme TONNERRE-DESMET à partir de 20h20), Mme STANIEC-WAVRANT (pouvoir à M. VICOT à partir de 22h00), M. TAISNE (pouvoir à M. DAVID-BROCHEN à partir de 19h30), M. TALPAERT, Mme THOMAS, Mme TONNERRE, M. TURPIN, M. VANBEUGHEN, M. VERCAMER, M. VICOT, Mme VOITURIEZ (à partir de 17h30), M. VUYLSTEKER, M. WOLFCARIUS, M. ZBIERSKI (pouvoir à M. DETERPIGNY à partir de 21h25), Mme ZOUGGAGH.

Élus absents ayant donné pouvoir (22) :

Mme AUBRY (pouvoir à Mme LINKENHELD), Mme BADERI (pouvoir à Mme GAUTIER), M. BELABBES (pouvoir à M. DEBEER), M. BEZIRARD (pouvoir à M. BERNARD), M. BONTE (pouvoir à M. LIENART), M. BRAURE (pouvoir à M. BREHON), M. BUISSE (pouvoir à Mme MAZZOLINI), M. BUYSSECHAERT (pouvoir à Mme MARIAGE), M. DARMANIN (pouvoir à Mme BECUE), Mme DEBOOSERE (pouvoir à Mme CHANTELOUP), M. DESBONNET (pouvoir à M. MAENHOUT), M. DESTAILLEUR (pouvoir à Mme GILME), M. Ali DOUFFI (pouvoir à Mme BRULANT-FORTIN), Mme FURNE (pouvoir à M. COSTEUR), M. GRAS (pouvoir à M. MARCY), M. HEIREMANS (pouvoir à M. HUTCHINSON), M. LENFANT (pouvoir à Mme PONCHAUX), M. MAYOR (pouvoir à M. ELEGEEST), Mme PARIS (pouvoir à M. GARCIN), M. PLUSS (pouvoir à Mme MOREAUX), M. ROLLAND (pouvoir à M. SKYRONKA), Mme WENDERBECQ (pouvoir à Mme GLADYSZ-SEBILLE).

Le quorum étant atteint, le Conseil de la MEL peut valablement délibérer.

Le secrétaire de séance

Nicolas DETERPIGNY

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Damien CASTELAIN

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 024

Pour rendu exécutoire

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Vice-président délégué

Le 19/12/2022
Alain BERNARD

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
ID : 059-200093201-20221216-lmc100000096712-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 19/12/2022
Retour préfecture le 19/12/2022
Publié le 20/12/2022

22-C-0392

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

WAVRIN -

OPERATION COEUR DE VILLE - SIGNATURE DU PROTOCOLE D'ACCORD POUR LA MISE EN OEUVRE OPERATIONNELLE DU PROJET

Afin de répondre au besoin de logements sur la commune, et aux objectifs des communes Gardiennes de l'Eau dans la protection de la nappe phréatique, la commune de Wavrin et la Métropole Européenne de Lille ont étudié la réalisation d'une opération de revitalisation du cœur de ville, qui prévoit la réalisation d'un nouveau cœur de bourg dans un objectif de préservation de la ressource en eau au sein d'une commune « Gardiennes de l'eau ».

D'une surface de 4,77 hectares, cette opération prend place pour une large partie sur les emprises de l'ancien collège de Wavrin et des anciennes écoles Jules Ferry et Anatole France, aujourd'hui relocalisées, sur des terrains déjà artificialisés.

I. Rappel du contexte

Par délibération n°20 C 0201, au titre de sa compétence en Aménagement, la MEL a décidé d'engager la concertation dans le cadre du projet de revitalisation du cœur de Ville de Wavrin. Par délibération n°21 C 0054, la MEL tire le bilan de cette concertation et arrête le projet défini dans sa nature et ses options essentielles.
Cette opération d'aménagement est réalisée en régie, sous maîtrise d'ouvrage MEL.
Dans ce contexte, et dans le cadre de la politique des Gardiennes de l'eau portée par la MEL, zla MEL assure le pilotage des études de maîtrise d'œuvre liées à la conception du projet urbain. Aussi, par décision directe n° 21 DD 0398 en date du 09/06/2021, la MEL a validé le principe d'un avenant de transfert du marché à son profit à compter du 22/10/2020.

Les études de maîtrise d'œuvre engagées définissent un projet sur la base des objectifs suivants :

- Revitaliser la liaison entre la mairie, les équipements et les espaces récréatifs du parc de la Deûle ;
- Restituer l'identité rurale de la commune en prolongeant le continuum paysager du parc des Ansereuilles jusqu'au cœur de ville ;
- Satisfaire la demande de logements et favoriser les parcours résidentiels en créant notamment une offre de logements pour les séniors ;
- Développer la mixité sociale et fonctionnelle du cœur de bourg ;
- Respecter les principes d'innocuité, de non-atteinte quantitative et qualitative de la nappe phréatique.

Le projet prévoit la démolition de l'ensemble des emprises afin de laisser place à un vaste projet paysager qui comprend un espace public de qualité connecté à la trame verte et bleue de la commune, un équipement municipal (centre culturel-médiathèque), environ 90 logements et environ 1500 m² de commerces/activités, ainsi que la requalification des voiries environnantes.

Par délibérations n°21 C 0162 et n°22 B 0015, le transfert de maîtrise d'ouvrage de la ville de Wavrin à la MEL a été acté afin de permettre la réalisation des diagnostics préalables aux démolitions et la réalisation des démolitions en 2022.

II. Objet de la délibération

Le présent protocole d'accord acte les engagements réciproques de la Métropole Européenne de Lille et de la Ville de Wavrin pour la mise en œuvre opérationnelle du projet, qui sera réalisé en régie par la MEL (Permis d'aménager déposé fin 2022).

Le projet prévoit la réalisation par la MEL des travaux de dépollution et de démolition ainsi que la réalisation de voiries desservant des assiettes foncières constructibles, en vue de leur cession à des opérateurs immobiliers.

Les modalités de mise en œuvre du projet fixées dans le présent protocole d'accord concernent :

- les modalités d'échanges fonciers entre les deux collectivités avec versement d'une soulte à la valeur fixée par les Domaines ;
- la mise en œuvre d'un transfert de maitrise d'ouvrage de réalisation des travaux de RD par la MEL pour les travaux relevant de la compétence communale;
- les modalités de suivi de cette phase opérationnelle du projet et les modalités de renégociation du présent protocole.

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) D'approuver le protocole d'accord pour la mise en œuvre de l'opération cœur de ville à Wavrin;
2) D'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer le protocole d'accord pour la mise en œuvre opérationnelle de l'opération Cœur de Ville sur la commune de Wavrin;
3) D'autoriser le versement par la MEL d'une soulte à la ville de Wavrin d'un montant estimé de 419 870 € HT à la suite des échanges fonciers entre la ville et la MEL.
4) D'imputer les dépenses sur les crédits inscrits au budget général en section investissement

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS
M. Alexandre GARCIN n'ayant pas pris part au vote.

Pour rendu exécutoire

22-C-0392

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

WAVRIN -

OPERATION COEUR DE VILLE - SIGNATURE DU PROTOCOLE D'ACCORD POUR LA MISE EN OEUVRE OPERATIONNELLE DU PROJET

Afin de répondre au besoin de logements sur la commune, et aux objectifs des communes Gardiennes de l'Eau dans la protection de la nappe phréatique, la commune de Wavrin et la Métropole Européenne de Lille ont étudié la réalisation d'une opération de revitalisation du cœur de ville, qui prévoit la réalisation d'un nouveau cœur de bourg dans un objectif de préservation de la ressource en eau au sein d'une commune « Gardiennes de l'eau ».

D'une surface de 4,77 hectares, cette opération prend place pour une large partie sur les emprises de l'ancien collège de Wavrin et des anciennes écoles Jules Ferry et Anatole France, aujourd'hui relocalisées, sur des terrains déjà artificialisés.

I. Rappel du contexte

Par délibération n°20 C 0201, au titre de sa compétence en Aménagement, la MEL a décidé d'engager la concertation dans le cadre du projet de revitalisation du cœur de Ville de Wavrin. Par délibération n°21 C 0054, la MEL tire le bilan de cette concertation et arrête le projet défini dans sa nature et ses options essentielles.
Cette opération d'aménagement est réalisée en régie, sous maîtrise d'ouvrage MEL.
Dans ce contexte, et dans le cadre de la politique des Gardiennes de l'eau portée par la MEL, zla MEL assure le pilotage des études de maîtrise d'œuvre liées à la conception du projet urbain. Aussi, par décision directe n° 21 DD 0398 en date du 09/06/2021, la MEL a validé le principe d'un avenant de transfert du marché à son profit à compter du 22/10/2020.

Les études de maîtrise d'œuvre engagées définissent un projet sur la base des objectifs suivants :

- Revitaliser la liaison entre la mairie, les équipements et les espaces récréatifs du parc de la Deûle ;
- Restituer l'identité rurale de la commune en prolongeant le continuum paysager du parc des Ansereuilles jusqu'au cœur de ville ;
- Satisfaire la demande de logements et favoriser les parcours résidentiels en créant notamment une offre de logements pour les séniors ;
- Développer la mixité sociale et fonctionnelle du cœur de bourg ;
- Respecter les principes d'innocuité, de non-atteinte quantitative et qualitative de la nappe phréatique.

Le projet prévoit la démolition de l'ensemble des emprises afin de laisser place à un vaste projet paysager qui comprend un espace public de qualité connecté à la trame verte et bleue de la commune, un équipement municipal (centre culturel-médiathèque), environ 90 logements et environ 1500 m² de commerces/activités, ainsi que la requalification des voiries environnantes.

Par délibérations n°21 C 0162 et n°22 B 0015, le transfert de maîtrise d'ouvrage de la ville de Wavrin à la MEL a été acté afin de permettre la réalisation des diagnostics préalables aux démolitions et la réalisation des démolitions en 2022.

II. Objet de la délibération

Le présent protocole d'accord acte les engagements réciproques de la Métropole Européenne de Lille et de la Ville de Wavrin pour la mise en œuvre opérationnelle du projet, qui sera réalisé en régie par la MEL (Permis d'aménager déposé fin 2022).

Le projet prévoit la réalisation par la MEL des travaux de dépollution et de démolition ainsi que la réalisation de voiries desservant des assiettes foncières constructibles, en vue de leur cession à des opérateurs immobiliers.

Les modalités de mise en œuvre du projet fixées dans le présent protocole d'accord concernent :

- les modalités d'échanges fonciers entre les deux collectivités avec versement d'une soulte à la valeur fixée par les Domaines ;
- la mise en œuvre d'un transfert de maitrise d'ouvrage de réalisation des travaux de RD par la MEL pour les travaux relevant de la compétence communale;
- les modalités de suivi de cette phase opérationnelle du projet et les modalités de renégociation du présent protocole.

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) D'approuver le protocole d'accord pour la mise en œuvre de l'opération cœur de ville à Wavrin;
2) D'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer le protocole d'accord pour la mise en œuvre opérationnelle de l'opération Cœur de Ville sur la commune de Wavrin;
3) D'autoriser le versement par la MEL d'une soulte à la ville de Wavrin d'un montant estimé de 419 870 € HT à la suite des échanges fonciers entre la ville et la MEL.
4) D'imputer les dépenses sur les crédits inscrits au budget général en section investissement

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS
M. Alexandre GARCIN n'ayant pas pris part au vote.

Protocole d'accord

Wavrin –Valorisation du Cœur de Ville

Entre

La Métropole Européenne de Lille représentée par
Monsieur Gérard CAUDRON, Vice-Président Aménagement et Ville renouvelée

La Commune de Wavrin, représentée par
Monsieur Alain BLONDEAU, son Maire

PROJET

Préambule

Afin de répondre au besoin de logements sur la commune, qui ne peut plus être rempli en extension, la commune de Wavrin et la Métropole Européenne de Lille ont étudié la réalisation d'une opération de revitalisation du cœur de ville, qui prévoit la réalisation d'un nouveau cœur de bourg dans un objectif de préservation de la ressource en eau au sein d'une commune « Gardiennes de l'eau ».

D'une surface de 4,77 hectares, cette opération prend place pour une large partie sur les emprises de l'ancien collège de Wavrin et des anciennes écoles Jules Ferry et Anatole France, aujourd'hui relocalisées, sur des terrains déjà artificialisés.

Par délibération n°20 C 0201, au titre de sa compétence en Aménagement, la MEL a décidé d'engager la concertation dans le cadre du projet de revitalisation du cœur de Ville de Wavrin. Par délibération n°21 C 0054, la MEL tire le bilan de cette concertation et arrête le projet défini dans sa nature et ses options essentielles. Cette opération d'aménagement est réalisée en régie, sous maîtrise d'ouvrage MEL.

Les études de maîtrise d'œuvre engagées définissent un projet sur la base des objectifs suivants :

- Revitaliser la liaison entre la mairie, les équipements et les espaces récréatifs du parc de la Deûle ;

- Restituer l'identité rurale de la commune en prolongeant le continuum paysager du parc des Ansereuilles jusqu'au cœur de ville ;

- Satisfaire la demande de logements et favoriser les parcours résidentiels en créant notamment une offre de logements pour les séniors ;

- Développer la mixité sociale et fonctionnelle du cœur de bourg ;

- Respecter les principes d'innocuité, de non-atteinte quantitative et qualitative de la nappe phréatique.

Le projet prévoit la démolition de l'ensemble des emprises afin de laisser place à un vaste projet paysager qui comprend un espace public de qualité connecté à la trame verte et bleue de la commune, un équipement municipal (centre culturel-médiathèque), environ 90 logements et environ 1 500m² de commerces/activités, ainsi que la requalification des voiries environnantes.

Chapitre 1 – Description du projet de valorisation du cœur de Ville de Wavrin

Article 1.1 - Plan masse de l'opération

Article 1.2 - Programmation

Le projet prévoit la réalisation de 86 logements dont 26 logements sociaux soit 5 675 m² de logements et 1 500 m² d'activités économiques, ainsi que la réalisation d'espaces publics de qualité (parc et voiries) et un centre culturel.

Chapitre 2 – Description des modalités de mise en œuvre du projet

Article 2.1 - Échanges Fonciers

Pour la mise en œuvre du projet, il a été acté que :

- La MEL achèterait à la Ville le foncier nécessaire à la réalisation de ses permis d'aménager pour la réalisation du projet de valorisation du cœur de Ville de Wavrin,

- La Ville achèterait à la MEL le foncier nécessaire à la réalisation :
  - d'un projet de 16 logements en colocation pour personnes âgées en perte d'autonomie, avec la présence d'auxiliaires de vie 24h/24h.
  - d'un projet de centre culturel accueillant une médiathèque.

Il est proposé de faire un échange foncier avec versement d'une soulte par la MEL à la Ville sur la base des principes suivants :

- Acquisition par la MEL au prix des domaines du foncier Ville nécessaire à la réalisation des futurs lots à bâtir prévus dans le cadre des permis d'aménager du projet valorisation du cœur de Ville de Wavrin,

- Acquisition par la MEL à titre gratuit du foncier Ville nécessaire à la réalisation des voiries, espaces communs prévus dans le cadre des permis d'aménager du projet valorisation du cœur de Ville de Wavrin,

- Acquisition par la Ville de Wavrin au prix des domaines du foncier nécessaire à la réalisation des logements en colocation pour personnes âgées et du centre culturel-médiathèque.

- Transfert au profit de la Ville de Wavrin du foncier MEL ayant fait l'objet préalablement du transfert de compétence prévu à l'article 2 de la loi 66-1069 du 31 décembre 1966 (compétence collège).

	Références cadastrales	Usage à venir Plan de L'opération	Superficie approximative	prix/m²/HT	
Acquisition ou transfert par la Ville	AM 277p	Lot 3	2 181 m²	110 €/m²	239 910 €
	AM 276p	Lot 3	646 m²	110 €/m²	71 060 €
	AN1p	Lot 4	764 m²	Gratuit	Gratuit
Total			3591 m²		310 970 € HT
Acquisition par la MEL	AN2p	Lots 8 et 9	4 023m²	110 €/m²	442 530 €
	BA 221p	Lot 5	49 m²	110 €/m²	5 390 €
	BA 224p	Lot 5	1 058 m²	110 €/m²	116 380 €
	BA 225p	Lot 5	289 m²	110 €/m²	31 790 €
	BA 221p	Lots 7 et 6	53 m²	110 €/m²	5 830 €
	BA 225p	Lots 7 et 6	1 788 m²	110 €/m²	196 680 €
	BA 226	Lot 7	83 m²	110 €/m²	9 130 €

PROJET

	BA 227	Lot 7	83 m²	110 €/m²	9 130 €
	AN2p	Futur DP	2 176 m²	Gratuit	Gratuit
	AN 87	Futur DP	4 m²	Gratuit	Gratuit
	AN 105 (ancienne AN 103p)	Futur DP	907 m²	Gratuit	Gratuit
	BA 221p	Futur DP	1 070 m²	Gratuit	Gratuit
	BA 222	Futur DP	12 m²	Gratuit	Gratuit
	BA 223	Futur DP	93 m²	Gratuit	Gratuit
	BA 224p	Futur DP	968 m²	Gratuit	Gratuit
	BA 225p	Futur DP	1 633 m²	Gratuit	Gratuit
	BA 228	Futur DP	967 m²	Gratuit	Gratuit
	BA 229	Futur DP	890 m²	Gratuit	Gratuit
	BA 230	Futur DP	251 m²	Gratuit	Gratuit
	BA 231	Futur DP	242 m²	Gratuit	Gratuit
Total			16 639m²		816 860 € HT
			Soulte		**505 890 € HT***

*NB : Montant de la soulte en cours de modification suivant le redécoupage des lots dans le cadre du permis d'aménager car les derniers redécoupages de lots conduisent à des lots échangés de :
- MEL au profit de la Ville de 2 519 m² pour lot 2 soit 277 090 €
- Ville au profit de la MEL de 6 336 m² pour les lots 5, 6, 7, 8 et 9 soit 696 960 €
Soit une soulte de **419 870 € HT au lieu de 505 890 € HT**

Le montant de la soulte est susceptible d'évoluer au vu des emprises parcellaires après arpentage définitif.

Observation ici faite :

L'emprise de la MEL issue de la parcelle AN n°1p est transférée à la Ville à titre gratuit. Cette parcelle a initialement été transférée à titre gratuit par la Ville à la MEL dans le cadre des transferts de compétences prévus par l'article 2 de la loi 66-1069 du 31 décembre 1966 et ayant fait l'objet des délibérations concordantes de la Commune de Wavrin du 29 novembre 1968 et de la Communauté urbaine de Lille du 29 mai 1970. La Ville de Wavrin souhaitant réintégrer l'emprise nécessaire à son projet de valorisation, il convient d'accéder à cette demande.

Les emprises acquises à la Ville par la MEL ne servant pas à la constitution des lots à bâtir et issues des parcelles AN n°s 2p, 87, 72, 105 et BA n°s 221p, 222, 223, 224p, 225p, 228, 229, 230 et 231 sont cédées à titre gratuit car non valorisées en lots à construire dans le cadre des permis d'aménager. Les emprises sont en effet destinées à devenir de futurs espaces publics réalisés par la MEL dans le cadre des permis d'aménager et qui seront à terme en gestion de la MEL ou de la Ville suivant leurs destinations.

Les collectivités procéderont respectivement à la désaffectation puis au déclassement des parcelles leur appartenant issues du domaine public préalablement à l'acte d'échange et aux délibérations autorisant ces échanges.

PROJET

Article 2.2 – Clause d'intéressement éventuelle

Dans le cadre du présent protocole d'accord et des négociations entre les parties sur le prix du foncier, celles-ci ont convenu d'intégrer dans l'acte d'échange une future clause d'intéressement sur les reventes en lots à bâtir par la MEL des emprises préalablement vendues par la Ville de Wavrin.

Les parties conviennent de la clause d'intéressement suivante :

2.2.1 – Assiette

Les surfaces prises en compte comme assiette pour le calcul de l'intéressement concernent uniquement les emprises cédées par la Ville et utilisées pour la composition des lots à bâtir dans le cadre des futurs permis d'aménager.

Les Lots, leur concordance cadastrale et surfaces sont reprises ci-dessous :

Lots 8 et 9 : AN 2p pour environ 4 023 m²,

Lot 5 : BA 221p pour 49 m², BA 224p pour 1 058 m² et BA 225p pour 289 m² soit un total d'environ 1 396m²,

Lots 7 et 8 : BA 221p pour 53 m², BA 225p pour 1 788 m², BA 226 pour 83 m² et BA 227 pour 83 m² soit un total d'environ 2 007 m².

Les surfaces des lots seront réajustées suite à l'arpentage et au bornage définitif des parcelles vendues par la ville et du découpage en lots à bâtir par la MEL. L'assiette de calcul de la clause d'intéressement sera adaptée en conséquence.

2.2.2 - Mécanisme

Dans le cas de la mutation des lots repris à l'article 2.2.1 dans les **CINQ (5) années** à compter de la date de l'acte d'échange, la MEL versera à la Ville de Wavrin un intéressement correspondant à **TRENTE POUR CENT (30%)** de la plus-value réalisée par elle.

Dans tous les cas, le montant total de l'intéressement versé ne pourra dépasser le montant HT calculé de la manière suivante : 90 € HT x Assiette soit 90€ HT x (Lots 5, 7, 8 et 9) = 90 € HT x 7 426 m² = 668 340 €.

L'assiette de calcul de la clause d'intéressement sera adaptée suite à l'arpentage et au bornage définitif.

La plus-value se calcule sur la base de la valeur de l'ensemble des reventes (VR) déduction faite de la valeur d'acquisition (VA) (prix d'acquisition initial, frais de l'acte d'échange et frais financiers supportés par la MEL pendant la période de détention) ainsi que le coût des travaux (CT) supportés par la MEL pour la réalisation des lots dans le cadre du permis d'aménager.

Précisions étant ici apportées :

PROJET

- Les reventes prises en compte sont celles ayant fait l'objet de la signature d'un acte authentique par la MEL dans les 5 ans à compter de la date de l'acte d'échange entre la MEL et la Ville. Les promesses de vente ou d'achat sont expressément exclues,

- Le prix d'acquisition initial est calculé sur la valeur de 110 €/m² pour les parcelles caractérisant les lots 5, 7, 8 et 9 et non du montant de la soulte résultant de l'acte d'échange,

- Si des lots ou des parties de lots n'étaient pas revendues dans les 5 ans, la quote-part de ces lots correspondant à la valeur d'acquisition et au coût des travaux serait exclue des déductions appliquées à la valeur de l'ensemble des reventes,

- L'ensemble des montants pour le calcul de l'intéressement seront pris hors taxe (HT),

- En cas de subdivision des lots ou de vente groupée des lots repris au 2.2.1, l'assiette sera adaptée en conséquence pour prendre en compte cette modification,

- Les frais de l'acte d'échange correspondent notamment aux frais de mutation, aux honoraires de notaire et tous les frais supportés par la MEL liés à l'acte d'échange devant intervenir entre la Ville et la MEL,

- Les frais financiers s'entendent comme l'ensemble des frais engagés par la MEL sur l'emprise concernée comprenant, sans que cette liste soit limitative, les impôts, les cotisations d'assurance et l'ensemble des dépenses relatives à la garde et à la conservation de la chose.

2.2.3 - Formules de calcul

VR : Valeur de l'ensemble des reventes hors taxes de la MEL dans les 5 ans de la date de l'acte d'échange.
VA : Valeur d'acquisition correspondant au prix d'acquisition initial hors taxes, frais d'acquisition et frais financier supportés par la MEL pendant la période de détention. Si la MEL n'avait pas la possibilité de récupérer la TVA sur les frais de l'acte d'échange à venir, les frais seraient alors pris en compte pour leur montant TTC.
CT : Coût des travaux hors taxes supportés par la MEL pour la réalisation et la viabilisation des lots.

Calcul de la plus-value : VR – (VA+CT)

Calcul de l'intéressement : $\frac{30 \times (VR - (VA+CT)}{100}$

2.2.4 - Mise en œuvre

Au terme des 5 ans ou si l'ensemble des lots concernés sont revendus avant cette date, la MEL et la Ville procèderont au calcul définitif de l'intéressement.

Pour le calcul de l'intéressement, la MEL communiquera :
- Les montants des reventes signées par la MEL par acte authentique dans les 5 ans,
- Tous justificatifs des frais financiers supportés pendant la période de détention (impôts, cotisations d'assurances, dépenses relatives à la garde et à la conservation de la chose, etc…),

- Le descriptif détaillé des travaux d'aménagement et de viabilisation des lots réalisés par la MEL et les entreprises mandatées par elle.

Il est entendu entre les parties qu'en cas d'absence de plus-value après application du mode de calcul retenu aucun intéressement ni aucune autre forme de rémunération ne seront versés à la Ville.

L'intéressement fera l'objet d'un acte complémentaire à recevoir par le Notaire en charge de l'acte d'échange puis d'un versement unique de son montant.

À titre de condition essentielle et déterminante sans laquelle la MEL n'aurait pas contracté, la présente clause d'intéressement ne pourra jamais avoir pour effet de remettre en cause la validité de l'échange à venir entre la Ville et la MEL, ainsi que les échanges ou reventes successives.

Article 2.3 - Réalisation et financement des travaux

La MEL réalise les travaux d'aménagement du site en régie.

Plusieurs marchés seront lancés :
- Démolition de la salle de sport (NB : le prérequis est la libération par la ville du bâtiment annoncé en avril 2023)
- VRD (incluant espaces verts et éclairage)
- Géomètre

Il est proposé une Délégation de maîtrise d'ouvrage avec financements associés pour réaliser certains travaux de compétences Ville :

1- Démolition de la salle de sport (propriété Ville) :

Évaluée à 165 000 € HT

2- Travaux d'espaces verts :

Évalués à 700 138 € HT

3- Installation de jeux et mobilier urbain :

Évalués à 159 720 € HT

4- Éclairage :

Évalués à 372 000 € HT

5- Enfouissement des réseaux :

Évalués à 144 080 € HT

PROJET

Pour la réalisation des travaux, les parties s'accordent sur les terrains concernés par des autorisations de mises à disposition provisoire et d'autorisation de travaux dans le cadre des aménagements repris aux présentes.

Article 2.4 - Échéancier budgétaire prévisionnel

Afin de faciliter la planification budgétaire de la Commune de Wavrin, un échéancier prévisionnel des dépenses à faire par la Ville sera transmis.

Article 2.5 - Cessions des lots

9 lots sont identifiés dans l'opération de valorisation du cœur de Ville de Wavrin.

8 de ces 9 lots font l'objet de permis d'aménager :

- Un premier permis d'aménager pour les lots 2 et 3,
- Un second permis d'aménager pour les lots 4 à 9,

Un phasage de la commercialisation sera proposé, tenant compte d'une stratégie de commercialisation et des contraintes techniques du site pour la réalisation des VRD.

Aujourd'hui, à titre informatif, les lots sont répartis de cette façon :

Le lot 1 - Ville : Béguinage : non concerné car hors emprise des permis d'aménager,
Le lot 2 - MEL : Lots libres dans le cadre d'une cession de grès à grès,
Le lot 3 - Ville : Micro structure pour personnes âgées,
Le lot 4 - Ville : Centre culturel - Médiathèque
Les lots 5, 6, 7, 8 et 9 - MEL : Lots mis en vente dans le cadre d'une procédure de cession immobilière avec charges,

La répartition des lots peut être amenée à évoluer en accord entre la Ville et la MEL.
La Ville sera associée à toutes les étapes de la procédure de cession immobilière avec charges.

Observation ici faite, que la vente des lots privés à bâtir ne peut intervenir qu'à l'issue de la réalisation des travaux de gros œuvre et de VRD prévus au permis d'aménager sous couvert de l'autorisation de vendre avant la réalisation des travaux de finition (article L 442-8 et R 442-13 du code de l'urbanisme).

Chapitre 3 : Suivi du projet et du protocole d'accord

Article 3.1 - Comité de Pilotage

Pour organiser et optimiser leur collaboration, les parties aux présentes conviennent de la mise en œuvre d'un comité de pilotage.

Le comité de pilotage est composé des représentants des signataires de la présente convention. Il est notamment chargé :

- D'assurer l'information réciproque des parties sur toutes les questions utiles intéressant le programme des équipements publics,

- De suivre l'évolution de la mise en œuvre du présent protocole d'accord,

- D'étudier les modifications éventuelles des modalités d'exécution du présent protocole d'accord pouvant donner lieu à avenant.

Il se réunit autant de fois que nécessaire, à la demande d'une des parties sur la base d'un ordre du jour défini à l'avance d'un commun accord. Les décisions du comité de pilotage feront l'objet d'un compte-rendu validé par les parties.

D'une manière générale, et tout au long du développement et de la réalisation du projet, il est expressément convenu entre les parties qu'elles s'informeront réciproquement de tout évènement, fait ou renseignement ayant un rapport avec le présent protocole d'accord.

Article 3.2 – Renégociation/modification

Le présent protocole d'accord pourra donner lieu à renégociation si le contexte juridique et financier venait à être modifié. Toute modification du présent protocole fera l'objet d'un avenant réalisé conjointement et partagé à l'ensemble des partenaires au projet.

Fait à Lille, le
En **DEUX** exemplaires,

Alain BLONDEAU
Maire de Wavrin

Gérard CAUDRON
Vice-Président
Aménagement et Ville renouvelée

<u>Annexes au protocole</u> :
Annexe 1 : Plan masse des permis d'aménager
Annexe 2 : Plan d'échange foncier

PROJET

Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Nombre de membres en exercice : 188
Quorum minimum requis : 95
Date de la convocation à la réunion : 09 décembre 2022

Président : DAMIEN CASTELAIN
(Secrétaire de Séance : Nicolas DETERPIGNY)

Présents (166) :

M. ACHIBA (à partir de 18h00), M. AL DANDACHI, M. AMBROZIEWICZ, M. AMROUNI, M. ANDRIES, M. BAERT, Mme BALMELLE, M. BALY, Mme BARISEAU, Mme BECUE, M. BEHARELLE, Mme BELGACEM, M. BERNARD, M. BLONDEAU, M. BOCQUET, Mme BODIER, M. BONNET, M. BORREWATER, M. BOUCHE, M. BREHON, Mme BRESSON, M. BROGNIART, Mme BRULANT-FORTIN, Mme BRUN (pouvoir à M. CAREMELLE jusqu'à 17h30), M. CADART, Mme CAMARA, M. CAMBIEN, M. CANESSE (pouvoir à M. BLONDEAU à partir de 20h00), M. CAREMELLE, Mme CASIER, M. CASTELAIN, M. CATHELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDERLIER, M. Christophe CAUDRON, M. Gérard CAUDRON, M. CHALAH (pouvoir à M. AMROUNI à partie de 19h55), Mme CHANTELOUP, M. CHARPENTIER, Mme COEVOET, M. COLIN, M. CORBILLON, M.COSTEUR (à partir de 18h15), M. DAVID-BROCHEN, M. DEHAUT, Mme DE SMEDT, M. DEBEER, Mme DELACROIX, M. DELANGHE, M. DELBAR, M. DELEBARRE, M. DELEPAUL, M. DENDIEVEL, M. DENOEUD (pouvoir à M. VUYLSTEKER jusqu'à 18h30) Mme DEPREZ-LEFEBVRE, M.DESLANDES (pouvoir à M. DENDIEVEL à partir de 22h00), M. DESMET, M. DESMETTRE, M. DETERPIGNY, Mme DOIGNIES, Mme DOMRAULT-TANGUY, M. DUBOIS, Mme DUCRET (pouvoir à M. GERARD à partir de 20 h10), M. DUCROCQ (pouvoir à M. Frédéric LEFEBVRE à partir de 20h10), M. DUFOUR, M. DURAND, Mme DURET (pouvoir à M. DENOEUD à partir de 20h05), M. ELEGEEST, M. FITAMANT, M. FLINOIS, M. GADAUT, Mme GANTIEZ, M. GARCIN, Mme GAUTIER , M. GEENENS, M. GERARD, M. GHERBI, Mme GILME, Mme GIRARD, Mme GLADYSZ-SEBILLE, Mme GOFFARD (pouvoir à M. RICHIR jusqu'à 18h00), M. GONCE, Mme GOUBE, M. HAESEBROECK, Mme HALLYNCK, M. HANOH, M. HAYART (pouvoir à M. PAU à partir de 20h00), M. HOUSET, M. HUTCHINSON, Mme JANSSENS, Mme KHATIR, Mme KRAMARZ, M. LEBARGY, M. LECLERCQ, M. LEDE, Mme Catherine LEFEBVRE, M. Frédéric LEFEBVRE, M. Joseph LEFEBVRE, M. Dominique LEGRAND, M. Jean-François LEGRAND, M. LEPRETRE, M. LEWILLE, Mme LHERBIER (pouvoir à M. ACHIBA à partir de 21h00), M. LIENART, M. LIMOUSIN, Mme LINKENHELD, M. MAENHOUT, M. MANIER, M. MARCY, Mme MARIAGE-DESREUX, Mme MASSE, Mme MASSIET, M. MASSON, M. MATHON, Mme MAZZOLINI, M. MENAULT, Mme MEZOUANE-RAHMI, M. MINARD, Mme MOENECLAEY, M. MOLLE, M. MONTOIS, Mme MOREAUX, M. MOUVEAU, Mme NIREL, Mme OSSON (à partir de 17h30), M. PASTOUR, M. PAU, M. PAURON, M. PETRONIN, M. PICK, Mme PIERRE-RENARD, M. PILETTE, M. PLANCKE, M. PLOUY, Mme POLLET, Mme PONCHAUX, M. POSMYK, M. Ludovic PROISY, M. Patrick PROISY, M. PROKOPOWICZ, Mme PROVO, Mme RENGOT, M. RICHIR, Mme RODES (pouvoir à M.GEENENS à partir de 19h55), Mme ROUSSEL, Mme RUBIO-COQUEMPOT (à partir de 17h30), Mme SABE (à partir de 17h30), Mme SEDOU, Mme SEGARD (pouvoir à M. BALY à partir de 22h00), M. SKYRONKA, M. SONNTAG, Mme SPILLEBOUT (pouvoir à Mme TONNERRE-DESMET à partir de 20h20), Mme STANIEC-WAVRANT (pouvoir à M. VICOT à partir de 22h00), M. TAISNE (pouvoir à M. DAVID-BROCHEN à partir de 19h30), M. TALPAERT, Mme THOMAS, Mme TONNERRE, M. TURPIN, M. VANBEUGHEN, M. VERCAMER, M. VICOT, Mme VOITURIEZ (à partir de 17h30), M. VUYLSTEKER, M. WOLFCARIUS, M. ZBIERSKI (pouvoir à M. DETERPIGNY à partir de 21h25), Mme ZOUGGAGH.

Élus absents ayant donné pouvoir (22) :

Mme AUBRY (pouvoir à Mme LINKENHELD), Mme BADERI (pouvoir à Mme GAUTIER), M. BELABBES (pouvoir à M. DEBEER), M. BEZIRARD (pouvoir à M. BERNARD), M. BONTE (pouvoir à M. LIENART), M. BRAURE (pouvoir à M. BREHON), M. BUISSE (pouvoir à Mme MAZZOLINI), M. BUYSSECHAERT (pouvoir à Mme MARIAGE), M. DARMANIN (pouvoir à Mme BECUE), Mme DEBOOSERE (pouvoir à Mme CHANTELOUP), M. DESBONNET (pouvoir à M. MAENHOUT), M. DESTAILLEUR (pouvoir à Mme GILME), M. Ali DOUFFI (pouvoir à Mme BRULANT-FORTIN), Mme FURNE (pouvoir à M. COSTEUR), M. GRAS (pouvoir à M. MARCY), M. HEIREMANS (pouvoir à M. HUTCHINSON), M. LENFANT (pouvoir à Mme PONCHAUX), M. MAYOR (pouvoir à M. ELEGEEST), Mme PARIS (pouvoir à M. GARCIN), M. PLUSS (pouvoir à Mme MOREAUX), M. ROLLAND (pouvoir à M. SKYRONKA), Mme WENDERBECQ (pouvoir à Mme GLADYSZ-SEBILLE).

Le quorum étant atteint, le Conseil de la MEL peut valablement délibérer.

Le secrétaire de séance

Nicolas DETERPIGNY

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Damien CASTELAIN

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 024

Pour rendu exécutoire

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Vice-président délégué

Le 19/12/2022
Alain BERNARD

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
ID : 059-200093201-20221216-lmc100000096713-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 19/12/2022
Retour préfecture le 19/12/2022
Publié le 20/12/2022

22-C-0393

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

CONCESSION DE SERVICE PUBLIC DES TRANSPORTS URBAINS DE PERSONNES DE LA METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE - ILEVIA - AVENANT N°7 - AUTORISATION DE SIGNATURE

I. Rappel du contexte

Par délibération n° 17 C 0948 du 15 décembre 2017, le Conseil de la métropole a autorisé la conclusion d'un contrat de concession du service public des transports urbains de personnes de la métropole européenne de Lille, avec la société KEOLIS SA qui le gère via la société dédiée KEOLIS LILLE METROPOLE (KLM).

Ce contrat a pris effet au 1er avril 2018 pour une durée de 7 ans et a déjà fait l'objet de six premiers avenants, ayant un impact financier global de 2,07% par rapport à la valeur initiale de la concession.

II. Objet de la délibération

Les motifs de l'avenant

Le présent avenant a pour objet la prise en compte de plusieurs sujets, compte tenu des différentes évolutions intervenues.

Les sujets ayant un impact financier :

- La prise en compte de la 2ème phase des impacts de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) s'agissant du transport assis des élèves
- L'ajout d'une mission complémentaire confiée au concessionnaire dans le cadre du projet de renouvellement du tramway
- La mise à jour du programme contractuel d'investissements du concessionnaire
- La détermination des responsabilités respectives des Parties au contrat sur le dépôt de bus de Sequedin eu égard à l'implantation par la MEL d'une centrale photovoltaïque et traitement des impacts financiers en découlant
- L'abandon de l'impression et de la distribution systématique des fiches horaires en agence commerciale
- L'exploitation du Parking Relais « La Cerisaie » à Marcq-en-Barœul

Les sujets n'ayant pas d'impact financier pour la MEL :

- La contractualisation de la descente à la demande sur les bus le soir

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20221216-Imc100000096713-DE - Envoi préfecture le 19/12/2022

- La ré-internalisation de 2 lignes de bus L76 et L89

Sujets avec les incidences financières

1/ Impacts de la LOM phase 2

En application des dispositions prévues par la LOM, un certain nombre de lignes urbaines, dès lors qu'elles remplissent les caractéristiques fixées par la Loi, sont désormais à qualifier de « ligne à dominante scolaire », ce qui induit d'assurer un transport assis des élèves dans les autocars.
Est ainsi qualifiées comme telle, toute ligne urbaine qui présente une des 3 caractéristiques suivantes :
- Dessert principalement des établissements d'enseignement
- Ses horaires sont adaptés aux horaires d'ouverture des établissements d'enseignement
- Ne circule pas pendant les vacances scolaires.

Dès lors, ces changements ont des conséquences sur l'offre bus et les moyens matériels mis en place sur ces lignes.

Aussi, la MEL et son exploitant ont décidé d'intégrer au contrat les adaptations induites par la Loi pour faire évoluer les lignes suivantes : lignes 967, 945, 928, 929, 933, 911 et 968.

Les impacts financiers sur la durée du contrat sont les suivants :

	2022	**2023**	**2024**	**2025**	**TOTAL CONTRAT**
Part fixe en valeur janvier 2017	104 019€	302 862€	296 731€	74 183€	777 795€

2/ Mission complémentaire confiée au concessionnaire sur le projet de renouvellement du tramway

La MEL a confié à KLM la réalisation d'une mission complémentaire sur le projet de renouvellement du tramway. Cette mission porte sur les études suivantes :
- une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage relative à la continuité de l'exploitation durant la période de transition entre le matériel roulant actuel et le futur matériel roulant couvrant la phase 1 du projet ;
- des études de modification de l'avant-projet initial pour prendre en compte une hypothèse d'écartement maximal des portes de 27 mètres

Les impacts financiers sur la durée du contrat sont les suivants :

	2022	2023	2024	2025	TOTAL CONTRAT
Part fixe en valeur janvier 2017	104 990€	- €	- €	- €	104 990€

3/ Mise à jour du programme contractuel d'investissements du concessionnaire

Les Parties ont souhaité apporter des modifications au programme d'investissement du Concessionnaire tel que précisé à l'annexe 11 "Investissements" du contrat de concession.

Les ajustements d'un montant global de + 2 358 000€ concernent les investissements complémentaires suivants:
- Rénovation d'escaliers mécaniques intérieurs : + 265 000€
- Bourrage lourd, épuration de ballast et reprise sous plateforme : + 133 000€
- Mise à niveau électronique d'arrêts en station ligne 2 : + 185 000€
- Abandon de la rénovation des caissons publicitaires du métro : - 165 000€
- Abandon du changement des SAM : - 209 000€
- Traitement des obsolescences GTB du dépôt de Wattrelos : +155 000€
- Remplacement du groupe froid n°1 du PCC : + 211 000€
- Complément d'investissement pour le renouvellement du tramway (études ventilation…) : 194 000€
- Cellules HT : 270 000€
- Détection incendie – extension du garage atelier de 4 cantons : 45 000€
- Extension de la billettique CAS : + 615 000€
- IRVE Faidherbe: + 150 000€
- Remplacement de la climatisation 4 Cantons : + 15 000€
- achat complémentaire de rails de tramway dont l'usure est trop importante, dans le cadre du projet de remplacement des rails : + 402 000€
- achat et installation de sous compteurs pour permettre les relevés et déclarations de consommation par site, dans le cadre du décret tertiaire : + 92 000€

Les impacts financiers sur la durée du contrat sont les suivants :

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	TOTAL CONTRAT
Part fixe en valeur janvier 2017	- 2 742€	24 908 €	149 539 €	193 700 €	226 048€	56 022€	647 475€

4/ Incidences de la mise en place de panneaux photovoltaïques sur le dépôt de bus de Sequedin

La Métropole Européenne de Lille a souhaité implanter sur l'espace de stationnement des véhicules de services légers du dépôt de bus de Sequedin une centrale photovoltaïque. Cette centrale est constituée de cinq ombrières d'une

surface cumulée d'environ 3000 m2. L'exploitation, l'entretien-maintenance et l'assurance de cette centrale sont intégralement portés par la Métropole Européenne de Lille dans le cadre de contrats distincts du Contrat de concession du service public des transports.

Keolis Lille Métropole bénéficie en contrepartie d'une partie de l'énergie produite par la centrale photovoltaïque afin d'assurer une autoconsommation du dépôt de bus de Sequedin (de l'ordre de 156 Mwh par an).

Les impacts financiers estimés sur la durée du contrat sont les suivants :

	2023	**2024**	**2025**	**TOTAL CONTRAT**
Part fixe en valeur janvier 2017	- 12 674 €	- 12 674 €	- 3 169 €	- 28 517€

5/ L'abandon de l'impression et de la distribution systématique des fiches horaires en agence commerciale

Afin de réduire la consommation de papier mais également afin de transmettre des horaires justes toute l'année aux usagers, il a été convenu de l'arrêt d'impression et de distribution systématique des fiches horaires à partir du mois de Juillet 2022. Toutefois, l'impression et mise à disposition de ces fiches restent possibles sur simple demande.

Les impacts financiers sur la durée du contrat sont les suivants :

	2022	**2023**	**2024**	**2025**	**TOTAL CONTRAT**
Part fixe en valeur janvier 2017	- 45 981€	- 45 981€	- 45 981€	- 11 495€	- 149 438€

6/ L'exploitation du Parking Relais « La Cerisaie » à Marcq-en-Barœul

La MEL souhaite confier à Kéolis Lille Métropole l'exploitation du nouveau parking relais (P+R) situé sur la commune de Marcq-en-Barœul.

Les impacts financiers estimés sur la durée du contrat sont les suivants :

	2022	**2023**	**2024**	**2025**	**TOTAL CONTRAT**
Part fixe en valeur janvier 2017	12 773 €	12 226 €	22 488 €	5 622 €	53 109 €

Sujets sans incidence financière :

1/ Contractualisation de la descente à la demande sur les bus le soir

La MEL et son exploitant ont souhaité généraliser sur toutes les lignes de bus circulant après 22H, la descente à la demande, à compter de 22H et jusqu'à la fin du service.

2/ Ré-internalisation de 2 lignes de bus L76 et L89

Pour des raisons d'adaptation aux moyens disponibles et afin de garantir une qualité de service optimale aux usagers, Keolis Lille Métropole a décidé de reprendre l'exploitation en propre de 2 lignes de bus qui étaient jusqu'alors sous-traitées. Le Concessionnaire supporte le coût de cette ré-internalisation qui est sans impact financier pour la MEL.

Les incidences financières

Les mesures précitées entraînent les évolutions suivantes sur la durée du contrat :
- Une augmentation des charges et en conséquence de la part fixe versée au concessionnaire pour un montant cumulé de 1 405 414 € en valeur janvier 2017 sur la durée du contrat
L'impact de l'avenant 7 sur la valeur de la concession (chiffre d'affaires de la concession) est de +0,07% soit un impact cumulé des avenants 1 à 7 sur la valeur de la concession de 2,14%.

Le détail de ces évolutions financières figure en annexe de la présente délibération.

Enfin, pour tenir compte des contraintes d'exploitation, il est procédé, conformément aux dispositions de l'article I.2 du contrat, à plusieurs mises à jour d'annexes qu'il convient d'acter entre les parties

La commission de concession de service public réunie le 7 décembre 2022 a émis un avis **favorable / défavorable**.

Par conséquent, la commission principale Transports, Mobilité, Accessibilité, Prévention, Sécurité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) d'autoriser Monsieur le Président, ou son représentant délégué, à signer l'avenant n° 7 au contrat de concession de service public pour l'exploitation du réseau de transports urbains de personnes de la MEL ;

2) D'imputer les dépenses aux crédits inscrits au budget annexe Transports en section de fonctionnement.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS
Mme Violette SPILLEBOUT n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

22-C-0393

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

CONCESSION DE SERVICE PUBLIC DES TRANSPORTS URBAINS DE PERSONNES DE LA METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE - ILEVIA - AVENANT N°7 - AUTORISATION DE SIGNATURE

I. Rappel du contexte

Par délibération n° 17 C 0948 du 15 décembre 2017, le Conseil de la métropole a autorisé la conclusion d'un contrat de concession du service public des transports urbains de personnes de la métropole européenne de Lille, avec la société KEOLIS SA qui le gère via la société dédiée KEOLIS LILLE METROPOLE (KLM).

Ce contrat a pris effet au 1er avril 2018 pour une durée de 7 ans et a déjà fait l'objet de six premiers avenants, ayant un impact financier global de 2,07% par rapport à la valeur initiale de la concession.

II. Objet de la délibération

Les motifs de l'avenant

Le présent avenant a pour objet la prise en compte de plusieurs sujets, compte tenu des différentes évolutions intervenues.

Les sujets ayant un impact financier :

- La prise en compte de la 2ème phase des impacts de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) s'agissant du transport assis des élèves
- L'ajout d'une mission complémentaire confiée au concessionnaire dans le cadre du projet de renouvellement du tramway
- La mise à jour du programme contractuel d'investissements du concessionnaire
- La détermination des responsabilités respectives des Parties au contrat sur le dépôt de bus de Sequedin eu égard à l'implantation par la MEL d'une centrale photovoltaïque et traitement des impacts financiers en découlant
- L'abandon de l'impression et de la distribution systématique des fiches horaires en agence commerciale
- L'exploitation du Parking Relais « La Cerisaie » à Marcq-en-Barœul

Les sujets n'ayant pas d'impact financier pour la MEL :

- La contractualisation de la descente à la demande sur les bus le soir

- La ré-internalisation de 2 lignes de bus L76 et L89

Sujets avec les incidences financières

1/ Impacts de la LOM phase 2

En application des dispositions prévues par la LOM, un certain nombre de lignes urbaines, dès lors qu'elles remplissent les caractéristiques fixées par la Loi, sont désormais à qualifier de « ligne à dominante scolaire », ce qui induit d'assurer un transport assis des élèves dans les autocars.
Est ainsi qualifiées comme telle, toute ligne urbaine qui présente une des 3 caractéristiques suivantes :
- Dessert principalement des établissements d'enseignement
- Ses horaires sont adaptés aux horaires d'ouverture des établissements d'enseignement
- Ne circule pas pendant les vacances scolaires.

Dès lors, ces changements ont des conséquences sur l'offre bus et les moyens matériels mis en place sur ces lignes.

Aussi, la MEL et son exploitant ont décidé d'intégrer au contrat les adaptations induites par la Loi pour faire évoluer les lignes suivantes : lignes 967, 945, 928, 929, 933, 911 et 968.

Les impacts financiers sur la durée du contrat sont les suivants :

	2022	**2023**	**2024**	**2025**	**TOTAL CONTRAT**
Part fixe en valeur janvier 2017	104 019€	302 862€	296 731€	74 183€	777 795€

2/ Mission complémentaire confiée au concessionnaire sur le projet de renouvellement du tramway

La MEL a confié à KLM la réalisation d'une mission complémentaire sur le projet de renouvellement du tramway. Cette mission porte sur les études suivantes :
- une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage relative à la continuité de l'exploitation durant la période de transition entre le matériel roulant actuel et le futur matériel roulant couvrant la phase 1 du projet ;
- des études de modification de l'avant-projet initial pour prendre en compte une hypothèse d'écartement maximal des portes de 27 mètres

Les impacts financiers sur la durée du contrat sont les suivants :

	2022	2023	2024	2025	TOTAL CONTRAT
Part fixe en valeur janvier 2017	104 990€	- €	- €	- €	104 990€

3/ Mise à jour du programme contractuel d'investissements du concessionnaire

Les Parties ont souhaité apporter des modifications au programme d'investissement du Concessionnaire tel que précisé à l'annexe 11 "Investissements" du contrat de concession.

Les ajustements d'un montant global de + 2 358 000€ concernent les investissements complémentaires suivants:
- Rénovation d'escaliers mécaniques intérieurs : + 265 000€
- Bourrage lourd, épuration de ballast et reprise sous plateforme : + 133 000€
- Mise à niveau électronique d'arrêts en station ligne 2 : + 185 000€
- Abandon de la rénovation des caissons publicitaires du métro : - 165 000€
- Abandon du changement des SAM : - 209 000€
- Traitement des obsolescences GTB du dépôt de Wattrelos : +155 000€
- Remplacement du groupe froid n°1 du PCC : + 211 000€
- Complément d'investissement pour le renouvellement du tramway (études ventilation…) : 194 000€
- Cellules HT : 270 000€
- Détection incendie – extension du garage atelier de 4 cantons : 45 000€
- Extension de la billettique CAS : + 615 000€
- IRVE Faidherbe: + 150 000€
- Remplacement de la climatisation 4 Cantons : + 15 000€
- achat complémentaire de rails de tramway dont l'usure est trop importante, dans le cadre du projet de remplacement des rails : + 402 000€
- achat et installation de sous compteurs pour permettre les relevés et déclarations de consommation par site, dans le cadre du décret tertiaire : + 92 000€

Les impacts financiers sur la durée du contrat sont les suivants :

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	TOTAL CONTRAT
Part fixe en valeur janvier 2017	- 2 742€	24 908 €	149 539 €	193 700 €	226 048€	56 022€	647 475€

4/ Incidences de la mise en place de panneaux photovoltaïques sur le dépôt de bus de Sequedin

La Métropole Européenne de Lille a souhaité implanter sur l'espace de stationnement des véhicules de services légers du dépôt de bus de Sequedin une centrale photovoltaïque. Cette centrale est constituée de cinq ombrières d'une

surface cumulée d'environ 3000 m2. L'exploitation, l'entretien-maintenance et l'assurance de cette centrale sont intégralement portés par la Métropole Européenne de Lille dans le cadre de contrats distincts du Contrat de concession du service public des transports.

Keolis Lille Métropole bénéficie en contrepartie d'une partie de l'énergie produite par la centrale photovoltaïque afin d'assurer une autoconsommation du dépôt de bus de Sequedin (de l'ordre de 156 Mwh par an).

Les impacts financiers estimés sur la durée du contrat sont les suivants :

	2023	**2024**	**2025**	**TOTAL CONTRAT**
Part fixe en valeur janvier 2017	- 12 674 €	- 12 674 €	- 3 169 €	- 28 517€

5/ L'abandon de l'impression et de la distribution systématique des fiches horaires en agence commerciale

Afin de réduire la consommation de papier mais également afin de transmettre des horaires justes toute l'année aux usagers, il a été convenu de l'arrêt d'impression et de distribution systématique des fiches horaires à partir du mois de Juillet 2022. Toutefois, l'impression et mise à disposition de ces fiches restent possibles sur simple demande.

Les impacts financiers sur la durée du contrat sont les suivants :

	2022	**2023**	**2024**	**2025**	**TOTAL CONTRAT**
Part fixe en valeur janvier 2017	- 45 981€	- 45 981€	- 45 981€	- 11 495€	- 149 438€

6/ L'exploitation du Parking Relais « La Cerisaie » à Marcq-en-Barœul

La MEL souhaite confier à Kéolis Lille Métropole l'exploitation du nouveau parking relais (P+R) situé sur la commune de Marcq-en-Barœul.

Les impacts financiers estimés sur la durée du contrat sont les suivants :

	2022	**2023**	**2024**	**2025**	**TOTAL CONTRAT**
Part fixe en valeur janvier 2017	12 773 €	12 226 €	22 488 €	5 622 €	53 109 €

Sujets sans incidence financière :

1/ Contractualisation de la descente à la demande sur les bus le soir

La MEL et son exploitant ont souhaité généraliser sur toutes les lignes de bus circulant après 22H, la descente à la demande, à compter de 22H et jusqu'à la fin du service.

2/ Ré-internalisation de 2 lignes de bus L76 et L89

Pour des raisons d'adaptation aux moyens disponibles et afin de garantir une qualité de service optimale aux usagers, Keolis Lille Métropole a décidé de reprendre l'exploitation en propre de 2 lignes de bus qui étaient jusqu'alors sous-traitées. Le Concessionnaire supporte le coût de cette ré-internalisation qui est sans impact financier pour la MEL.

Les incidences financières

Les mesures précitées entraînent les évolutions suivantes sur la durée du contrat :
- Une augmentation des charges et en conséquence de la part fixe versée au concessionnaire pour un montant cumulé de 1 405 414 € en valeur janvier 2017 sur la durée du contrat
L'impact de l'avenant 7 sur la valeur de la concession (chiffre d'affaires de la concession) est de +0,07% soit un impact cumulé des avenants 1 à 7 sur la valeur de la concession de 2,14%.

Le détail de ces évolutions financières figure en annexe de la présente délibération.

Enfin, pour tenir compte des contraintes d'exploitation, il est procédé, conformément aux dispositions de l'article I.2 du contrat, à plusieurs mises à jour d'annexes qu'il convient d'acter entre les parties

La commission de concession de service public réunie le 7 décembre 2022 a émis un avis **favorable / défavorable**.

Par conséquent, la commission principale Transports, Mobilité, Accessibilité, Prévention, Sécurité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) d'autoriser Monsieur le Président, ou son représentant délégué, à signer l'avenant n° 7 au contrat de concession de service public pour l'exploitation du réseau de transports urbains de personnes de la MEL ;

2) D'imputer les dépenses aux crédits inscrits au budget annexe Transports en section de fonctionnement.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS
Mme Violette SPILLEBOUT n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

ANNEXE : SYNTHESE DES IMPACTS AVENANT 7 - CSP TRANSPORTS URBAINS DE PERSONNES

		9 MOIS	*12 MOIS*	*12 MOIS*	*12 MOIS*	*12 MOIS*	*12 MOIS*	*12 MOIS*	*3 MOIS*	
Euros valeur 0 contrat		**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**TOTAL CONCESSION**
Loi LOM phase 2	Part fixe					104 019 €	302 862 €	296 731 €	74 183 €	777 795 €
	Engagement de recettes									0 €
	Part fixe nette	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**104 019 €**	**302 862 €**	**296 731 €**	**74 183 €**	**777 795 €**
Missions complémentaires projet de renouvellement tramway	Part fixe					104 990 €				104 990 €
	Engagement de recettes									0 €
	Part fixe nette	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**104 990 €**	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**104 990 €**
Investissements concessionnaires complémentaires	Part fixe			-2 742 €	24 908 €	149 539 €	193 700 €	226 048 €	56 022 €	647 475 €
	Engagement de recettes									0 €
	Part fixe nette	**0 €**	**0 €**	**-2 742 €**	**24 908 €**	**149 539 €**	**193 700 €**	**226 048 €**	**56 022 €**	**647 475 €**
Autoconsommation - centrale photovoltaïque	Part fixe						-12 674 €	-12 674 €	-3 169 €	-28 517 €
	Engagement de recettes									0 €
	Part fixe nette	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**-12 674 €**	**-12 674 €**	**-3 169 €**	**-28 517 €**
Arrêt impression et distribution systématique des fiches horaires	Part fixe					-45 981 €	-45 981 €	-45 981 €	-11 495 €	-149 438 €
	Engagement de recettes									0 €
	Part fixe nette	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**-45 981 €**	**-45 981 €**	**-45 981 €**	**-11 495 €**	**-149 438 €**
P+R Cerisaie	Part fixe					12 773 €	12 226 €	22 488 €	5 622 €	53 109 €
	Engagement de recettes									0 €
	Part fixe nette	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**12 773 €**	**12 226 €**	**22 488 €**	**5 622 €**	**53 109 €**
TOTAL AVENANT 7	**Part fixe**	**0 €**	**0 €**	**-2 742 €**	**24 908 €**	**325 340 €**	**450 133 €**	**486 612 €**	**121 163 €**	**1 405 414 €**
	Engagement de recettes	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**0 €**
	Part fixe nette	**0 €**	**0 €**	**-2 742 €**	**24 908 €**	**325 340 €**	**450 133 €**	**486 612 €**	**121 163 €**	**1 405 414 €**

Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Nombre de membres en exercice : 188
Quorum minimum requis : 95
Date de la convocation à la réunion : 09 décembre 2022

Président : DAMIEN CASTELAIN
(Secrétaire de Séance : Nicolas DETERPIGNY)

Présents (166) :

M. ACHIBA (à partir de 18h00), M. AL DANDACHI, M. AMBROZIEWICZ, M. AMROUNI, M. ANDRIES, M. BAERT, Mme BALMELLE, M. BALY, Mme BARISEAU, Mme BECUE, M. BEHARELLE, Mme BELGACEM, M. BERNARD, M. BLONDEAU, M. BOCQUET, Mme BODIER, M. BONNET, M. BORREWATER, M. BOUCHE, M. BREHON, Mme BRESSON, M. BROGNIART, Mme BRULANT-FORTIN, Mme BRUN (pouvoir à M. CAREMELLE jusqu'à 17h30), M. CADART, Mme CAMARA, M. CAMBIEN, M. CANESSE (pouvoir à M. BLONDEAU à partir de 20h00), M. CAREMELLE, Mme CASIER, M. CASTELAIN, M. CATHELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDERLIER, M. Christophe CAUDRON, M. Gérard CAUDRON, M. CHALAH (pouvoir à M. AMROUNI à partie de 19h55), Mme CHANTELOUP, M. CHARPENTIER, Mme COEVOET, M. COLIN, M. CORBILLON, M.COSTEUR (à partir de 18h15), M. DAVID-BROCHEN, M. DEHAUT, Mme DE SMEDT, M. DEBEER, Mme DELACROIX, M. DELANGHE, M. DELBAR, M. DELEBARRE, M. DELEPAUL, M. DENDIEVEL, M. DENOEUD (pouvoir à M. VUYLSTEKER jusqu'à 18h30) Mme DEPREZ-LEFEBVRE, M.DESLANDES (pouvoir à M. DENDIEVEL à partir de 22h00), M. DESMET, M. DESMETTRE, M. DETERPIGNY, Mme DOIGNIES, Mme DOMRAULT-TANGUY, M. DUBOIS, Mme DUCRET (pouvoir à M. GERARD à partir de 20 h10), M. DUCROCQ (pouvoir à M. Frédéric LEFEBVRE à partir de 20h10), M. DUFOUR, M. DURAND, Mme DURET (pouvoir à M. DENOEUD à partir de 20h05), M. ELEGEEST, M. FITAMANT, M. FLINOIS, M. GADAUT, Mme GANTIEZ, M. GARCIN, Mme GAUTIER , M. GEENENS, M. GERARD, M. GHERBI, Mme GILME, Mme GIRARD, Mme GLADYSZ-SEBILLE, Mme GOFFARD (pouvoir à M. RICHIR jusqu'à 18h00), M. GONCE, Mme GOUBE, M. HAESEBROECK, Mme HALLYNCK, M. HANOH, M. HAYART (pouvoir à M. PAU à partir de 20h00), M. HOUSET, M. HUTCHINSON, Mme JANSSENS, Mme KHATIR, Mme KRAMARZ, M. LEBARGY, M. LECLERCQ, M. LEDE, Mme Catherine LEFEBVRE, M. Frédéric LEFEBVRE, M. Joseph LEFEBVRE, M. Dominique LEGRAND, M. Jean-François LEGRAND, M. LEPRETRE, M. LEWILLE, Mme LHERBIER (pouvoir à M. ACHIBA à partir de 21h00), M. LIENART, M. LIMOUSIN, Mme LINKENHELD, M. MAENHOUT, M. MANIER, M. MARCY, Mme MARIAGE-DESREUX, Mme MASSE, Mme MASSIET, M. MASSON, M. MATHON, Mme MAZZOLINI, M. MENAULT, Mme MEZOUANE-RAHMI, M. MINARD, Mme MOENECLAEY, M. MOLLE, M. MONTOIS, Mme MOREAUX, M. MOUVEAU, Mme NIREL, Mme OSSON (à partir de 17h30), M. PASTOUR, M. PAU, M. PAURON, M. PETRONIN, M. PICK, Mme PIERRE-RENARD, M. PILETTE, M. PLANCKE, M. PLOUY, Mme POLLET, Mme PONCHAUX, M. POSMYK, M. Ludovic PROISY, M. Patrick PROISY, M. PROKOPOWICZ, Mme PROVO, Mme RENGOT, M. RICHIR, Mme RODES (pouvoir à M.GEENENS à partir de 19h55), Mme ROUSSEL, Mme RUBIO-COQUEMPOT (à partir de 17h30), Mme SABE (à partir de 17h30), Mme SEDOU, Mme SEGARD (pouvoir à M. BALY à partir de 22h00), M. SKYRONKA, M. SONNTAG, Mme SPILLEBOUT (pouvoir à Mme TONNERRE-DESMET à partir de 20h20), Mme STANIEC-WAVRANT (pouvoir à M. VICOT à partir de 22h00), M. TAISNE (pouvoir à M. DAVID-BROCHEN à partir de 19h30), M. TALPAERT, Mme THOMAS, Mme TONNERRE, M. TURPIN, M. VANBEUGHEN, M. VERCAMER, M. VICOT, Mme VOITURIEZ (à partir de 17h30), M. VUYLSTEKER, M. WOLFCARIUS, M. ZBIERSKI (pouvoir à M. DETERPIGNY à partir de 21h25), Mme ZOUGGAGH.

Élus absents ayant donné pouvoir (22) :

Mme AUBRY (pouvoir à Mme LINKENHELD), Mme BADERI (pouvoir à Mme GAUTIER), M. BELABBES (pouvoir à M. DEBEER), M. BEZIRARD (pouvoir à M. BERNARD), M. BONTE (pouvoir à M. LIENART), M. BRAURE (pouvoir à M. BREHON), M. BUISSE (pouvoir à Mme MAZZOLINI), M. BUYSSECHAERT (pouvoir à Mme MARIAGE), M. DARMANIN (pouvoir à Mme BECUE), Mme DEBOOSERE (pouvoir à Mme CHANTELOUP), M. DESBONNET (pouvoir à M. MAENHOUT), M. DESTAILLEUR (pouvoir à Mme GILME), M. Ali DOUFFI (pouvoir à Mme BRULANT-FORTIN), Mme FURNE (pouvoir à M. COSTEUR), M. GRAS (pouvoir à M. MARCY), M. HEIREMANS (pouvoir à M. HUTCHINSON), M. LENFANT (pouvoir à Mme PONCHAUX), M. MAYOR (pouvoir à M. ELEGEEST), Mme PARIS (pouvoir à M. GARCIN), M. PLUSS (pouvoir à Mme MOREAUX), M. ROLLAND (pouvoir à M. SKYRONKA), Mme WENDERBECQ (pouvoir à Mme GLADYSZ-SEBILLE).

Le quorum étant atteint, le Conseil de la MEL peut valablement délibérer.

Le secrétaire de séance

Nicolas DETERPIGNY

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Damien CASTELAIN

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 024

Pour rendu exécutoire

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Vice-président délégué

Le 19/12/2022
Alain BERNARD

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
ID : 059-200093201-20221216-lmc100000096714-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 19/12/2022
Retour préfecture le 19/12/2022
Publié le 20/12/2022

22-C-0394

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

ECOBONUS - AVENANT N°2 AU MARCHE AVEC SAS WORLDLINE ET SIGNATURE DE LA CONVENTION DE MANDAT AVEC L'AGENCE DE SERVICE ET DE PAIEMENT (ASP)

I. Rappel du contexte

Le programme ECOBONUS consiste à récompenser les automobilistes qui acceptent de diminuer leur utilisation de la voiture sur certains axes routiers fréquentés pendant les heures de pointe, alors qu'ils avaient pour habitude d'emprunter quotidiennement ces voies sur ces tranches horaires. Il a également pour but d'inciter les usagers à se déplacer autrement via des modes plus doux (transports en commun, vélo), à reporter leurs trajets en dehors de ces périodes (déshorage), à covoiturer ou à pratiquer le télétravail.

Le dispositif sera déployé en 3 tranches :

- La tranche ferme : A1 (sens entrant vers Lille à l'heure de pointe du matin et sens sortant à l'heure de pointe du soir) et A23 (sens entrant vers Lille à l'heure de pointe du matin uniquement), dont le délai d'exécution est de 21 mois ;
- Puis deux tranches optionnelles, dont les délais d'exécution sont respectivement de 18 mois :
    - A25 et RN41 (sens entrant vers Lille à l'heure de pointe du matin et sens sortant à l'heure de pointe du soir) ;
    - A22 (sens entrant vers Lille à l'heure de pointe du matin uniquement) et A1 une seconde fois (sens entrant vers Lille à l'heure de pointe du matin et sens sortant à l'heure de pointe du soir).

Par délibération n° 18 C 0524 du 15 juin 2018, le Conseil métropolitain a autorisé le lancement d'une procédure de dialogue compétitif pour la mise en œuvre du projet ECOBONUS ayant pour objet la mise en place d'un programme d'incitation au changement de comportements de mobilité en vue de diminuer la congestion sur les axes structurants de la métropole européenne de Lille (MEL) et de favoriser le report modal, pour un montant estimé de 11.333.000 € HT pour l'ensemble des tranches.

Le marché a ainsi été notifié le 14 juin 2022 à la Société Anonyme (SA) WORLDLINE pour un montant de 11.330.648,29 € HT sur l'ensemble des tranches (5.758.949,49 € HT pour la tranche ferme + 2.877.816 € HT pour la tranche optionnelle n°1 + 2.693.882,80 € HT pour la tranche optionnelle n°2).

Ce prestataire a, en effet, été retenu pour la qualité de la mise en œuvre prévue des opérations de communication, de recrutement, de gestion et de suivi des dossiers, jusqu'au versement de la récompense financière, en fonction de l'atteinte des objectifs selon le nombre de trajets évités, directement auprès des usagers (soit 2 € par trajet pour un maximum de 80 € par mois).

Au budget des 11,3 M€ arrêté par la MEL pour la réalisation de ce projet sur l'ensemble des tranches, l'État apportera son soutien à hauteur de 550 000 €, destinés à soutenir les dispositifs d'information et de communication que requiert le dispositif, dans le cadre du Contrat de Relance et de Transition Ecologique signé en juin 2021. La MEL sollicite également l'Union Européenne pour un soutien à hauteur de 1.250.000 €, dans le cadre du Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) spécifiquement sur la tranche ferme. Par ailleurs, un soutien direct de la Région Hauts-de-France est attendu.

Par décision directe n° 22-DD-0503 du 29 juin 2022, un avenant n°1 a été notifié le 9 août 2022 pour autoriser le transfert à la Société par Actions Simplifiées (SAS) WORLDLINE FRANCE.

Le marché prévoyait que le titulaire du marché serait chargé de procéder lui-même au versement des récompenses, de manière mensuelle, sur le compte bancaire de chaque participant, intervenant en qualité d'agent d'un établissement de paiement, afin de se conformer au code monétaire et financier. Or, la compétence exclusive du comptable public, qui est le seul à pouvoir manier les deniers publics, a engendré une problématique juridique.

Après avoir étudié plusieurs pistes, et suite au décret n°2022-1307 du 12 octobre 2022 autorisant dorénavant les collectivités territoriales à déléguer la gestion de leurs aides à la mobilité, la MEL a décidé d'établir un partenariat avec l'Agence de Services et de Paiements (ASP) afin qu'elle assure le versement des récompenses auprès des participants du programme.

II. Objet de la délibération

La présente délibération a pour objet d'autoriser le versement des récompenses par la création d'un partenariat avec l'Agence de Services et de Paiements et par le biais d'un interfaçage avec le prestataire permettant à l'ASP d'obtenir les informations nécessaires à la connaissance client et à procéder aux versements, en lien avec la MEL et de modifier le contrat de Worldline en conséquence.

Les données seront utilisées dans le respect des dispositions du RGPD (Règlement Général sur la Protection des Données). Dans ce cadre, il convient de préciser qu'une analyse d'impact relative à la protection des données personnelles est actuellement en cours de rédaction pour avis auprès de la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (CNIL).

Afin de pouvoir engager ce partenariat, une convention de mandat devra être signée entre la MEL et l'ASP.
Dans ce cadre, elle autorisera le paiement en début de mois des primes d'effacements réalisés sur le ou les mois précédents, dès lors que le seuil de 80 € cumulés est atteint et dans la limite de 80 € par mois. Le seuil de paiement de 80 € est fixé de façon à éviter des frais de gestion trop importants et encouragera à une mobilisation continue des participants.

Cette convention sera effective pour une durée de cinq ans maximum, comprenant une prestation effective de 10 mois liée à la période d'effacement pour chacune des tranches, dans laquelle sera intégrée une clause permettant de mettre fin à la convention à l'issue de la tranche ferme, dans le cas où il serait décidé que les tranches optionnelles ne seraient finalement pas affermies.
Le montant estimé de la convention avec l'ASP pour la tranche ferme s'apprécie, sur la base d'une hypothèse haute de 5 000 versements à réaliser en début de chaque mois, à savoir 335 000 € TTC, qui se répartit comme suit :

- Coût initial, d'ingénierie et de mise en œuvre : 63 180 € TTC ;
- Coût de pilotage : 29 900 € TTC ;
- Coût de gestion et de contrôle du paiement : 241 920 € TTC.

Le montant estimé sur la totalité des tranches est de 875 000 € TTC.
Cette enveloppe sera réajustée en fonction du volume de paiements effectués.

Il convient, en conséquence de cette convention, de prévoir un avenant pour ajuster le marché de WORLDLINE, notamment pour supprimer les prestations liées aux récompenses par trajet évité (soit 2.109.000 € HT sur l'ensemble des tranches et 872.000 € HT uniquement sur la tranche ferme), la plateforme et les outils de paiement par WORLDLINE (soit 193.030 € HT sur l'ensemble des tranches et 81.198 € HT uniquement sur la tranche ferme).

Cet avenant permettra également de réactualiser les données de trafic de référence, fournies par le CEREMA, servant de base au calcul des pénalités d'effacement prévues dans le Cahier des Clauses Administratives Particulières (non atteinte des objectifs d'effacement de trajets - changement de comportement en reportant vers d'autres modes de déplacement ou en décalant les horaires), puisque tenant compte de volumes de trafic sur les axes ciblés (A1 et A23) datant de 2017.

Par ailleurs, de par la hausse continue des coûts des appareils liée à la pénurie mondiale de composants électroniques depuis 2020 et un délai d'approvisionnement aléatoire, il a été décidé de fonctionner sans boîtier dans le véhicule pendant la tranche ferme ; cet outil n'étant pas le moyen de preuve de l'effacement. En effet, les effacements seront prouvés par la géolocalisation volontaire initiée directement par le participant à l'aide du smartphone et de l'application ECOBONUS. De plus, fonctionner sans boîtiers permettra de simplifier les démarches auprès de l'utilisateur et d'assurer le lancement du projet ECOBONUS dans les délais fixés. Le retrait de cette prestation induit ainsi une moins-value supplémentaire de 216.502,86 € HT uniquement sur la tranche ferme.

Cependant, il conviendra de prévoir un avenant ultérieur, qui comprendra la réévaluation des prestations d'interfaces avec l'ASP et la prolongation du délai d'exécution de la tranche ferme, contractuellement prévue de 21 mois à 24 mois, pour permettre aux usagers de réaliser leurs effacements sur une période pertinente et suffisamment longue (à partir de la rentrée de septembre 2023 sur au moins 9 mois).

Aussi, en application de l'article R2194-5 du Code de la commande publique relatif aux modifications rendues nécessaires pour circonstances imprévues, un avenant peut être conclu.

Ainsi, l'avenant n° 2 représentant une moins-value toutes tranches confondues de 2.518.532,86 € HT (et de 1.169.700,86 € HT sur la seule tranche ferme) ramène le montant du marché à 8.812.114,43 € HT (soit 4.589.248,63 € HT sur la tranche ferme), ce qui représente une diminution de 22,23 % du montant initial global du marché toutes tranches confondues (soit 20,31 % du montant initial du marché sur la tranche ferme).

Enfin, pour pouvoir vérifier l'éligibilité des usagers, à savoir si ces derniers empruntent bien l'A1 et l'A23 de façon régulière aux heures de pointe, avant de procéder à leur inscription définitive au programme, un système de Lecture Automatisée de Plaque d'Immatriculation (LAPI) viendra confirmer le nombre de passages réalisés par les usagers qui se seront pré-inscrits au programme et ayant donné au préalable leur consentement. Dans ce cadre, le système LAPI devra être implanté sur les équipements surplombant l'A1 et l'A23 et appartenant à la DIR Nord ; nécessitant la signature d'une convention d'implantation entre la MEL et la DIR Nord. L'autorisation de signature de cette convention fera l'objet d'une décision directe conformément aux délégations en vigueur.

Par conséquent, la commission principale Transports, Mobilité, Accessibilité, Prévention, Sécurité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à finaliser et signer l'avenant n° 2 avec la SAS WORLDLINE, dans les conditions décrites ci-avant ;

2) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à finaliser et signer la convention de mandat avec l'Agence de Services et de Paiements, afin qu'elle puisse assurer le versement des récompenses auprès des participants ;

3) d'imputer les dépenses aux crédits à inscrire au budget général en section de fonctionnement.

Résultat du vote : ADOPTÉ À LA MAJORITÉ
Les groupes Actions et Projets pour la Métropole et Métropole Ecologiste Citoyenne et Solidaire ayant voté contre. M. Patrick PROISY s'étant abstenu. Mme Isabelle MARIAGE-DESREUX n'ayant pas pas pris part au vote.

Pour rendu exécutoire

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

22-C-0394

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

ECOBONUS - AVENANT N°2 AU MARCHE AVEC SAS WORLDLINE ET SIGNATURE DE LA CONVENTION DE MANDAT AVEC L'AGENCE DE SERVICE ET DE PAIEMENT (ASP)

I. Rappel du contexte

Le programme ECOBONUS consiste à récompenser les automobilistes qui acceptent de diminuer leur utilisation de la voiture sur certains axes routiers fréquentés pendant les heures de pointe, alors qu'ils avaient pour habitude d'emprunter quotidiennement ces voies sur ces tranches horaires. Il a également pour but d'inciter les usagers à se déplacer autrement via des modes plus doux (transports en commun, vélo), à reporter leurs trajets en dehors de ces périodes (déshorage), à covoiturer ou à pratiquer le télétravail.

Le dispositif sera déployé en 3 tranches :

- La tranche ferme : A1 (sens entrant vers Lille à l'heure de pointe du matin et sens sortant à l'heure de pointe du soir) et A23 (sens entrant vers Lille à l'heure de pointe du matin uniquement), dont le délai d'exécution est de 21 mois ;
- Puis deux tranches optionnelles, dont les délais d'exécution sont respectivement de 18 mois :
    - A25 et RN41 (sens entrant vers Lille à l'heure de pointe du matin et sens sortant à l'heure de pointe du soir) ;
    - A22 (sens entrant vers Lille à l'heure de pointe du matin uniquement) et A1 une seconde fois (sens entrant vers Lille à l'heure de pointe du matin et sens sortant à l'heure de pointe du soir).

Par délibération n° 18 C 0524 du 15 juin 2018, le Conseil métropolitain a autorisé le lancement d'une procédure de dialogue compétitif pour la mise en œuvre du projet ECOBONUS ayant pour objet la mise en place d'un programme d'incitation au changement de comportements de mobilité en vue de diminuer la congestion sur les axes structurants de la métropole européenne de Lille (MEL) et de favoriser le report modal, pour un montant estimé de 11.333.000 € HT pour l'ensemble des tranches.

Le marché a ainsi été notifié le 14 juin 2022 à la Société Anonyme (SA) WORLDLINE pour un montant de 11.330.648,29 € HT sur l'ensemble des tranches (5.758.949,49 € HT pour la tranche ferme + 2.877.816 € HT pour la tranche optionnelle n°1 + 2.693.882,80 € HT pour la tranche optionnelle n°2).

Ce prestataire a, en effet, été retenu pour la qualité de la mise en œuvre prévue des opérations de communication, de recrutement, de gestion et de suivi des dossiers, jusqu'au versement de la récompense financière, en fonction de l'atteinte des objectifs selon le nombre de trajets évités, directement auprès des usagers (soit 2 € par trajet pour un maximum de 80 € par mois).

Au budget des 11,3 M€ arrêté par la MEL pour la réalisation de ce projet sur l'ensemble des tranches, l'État apportera son soutien à hauteur de 550 000 €, destinés à soutenir les dispositifs d'information et de communication que requiert le dispositif, dans le cadre du Contrat de Relance et de Transition Ecologique signé en juin 2021. La MEL sollicite également l'Union Européenne pour un soutien à hauteur de 1.250.000 €, dans le cadre du Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) spécifiquement sur la tranche ferme. Par ailleurs, un soutien direct de la Région Hauts-de-France est attendu.

Par décision directe n° 22-DD-0503 du 29 juin 2022, un avenant n°1 a été notifié le 9 août 2022 pour autoriser le transfert à la Société par Actions Simplifiées (SAS) WORLDLINE FRANCE.

Le marché prévoyait que le titulaire du marché serait chargé de procéder lui-même au versement des récompenses, de manière mensuelle, sur le compte bancaire de chaque participant, intervenant en qualité d'agent d'un établissement de paiement, afin de se conformer au code monétaire et financier. Or, la compétence exclusive du comptable public, qui est le seul à pouvoir manier les deniers publics, a engendré une problématique juridique.

Après avoir étudié plusieurs pistes, et suite au décret n°2022-1307 du 12 octobre 2022 autorisant dorénavant les collectivités territoriales à déléguer la gestion de leurs aides à la mobilité, la MEL a décidé d'établir un partenariat avec l'Agence de Services et de Paiements (ASP) afin qu'elle assure le versement des récompenses auprès des participants du programme.

II. Objet de la délibération

La présente délibération a pour objet d'autoriser le versement des récompenses par la création d'un partenariat avec l'Agence de Services et de Paiements et par le biais d'un interfaçage avec le prestataire permettant à l'ASP d'obtenir les informations nécessaires à la connaissance client et à procéder aux versements, en lien avec la MEL et de modifier le contrat de Worldline en conséquence.

Les données seront utilisées dans le respect des dispositions du RGPD (Règlement Général sur la Protection des Données). Dans ce cadre, il convient de préciser qu'une analyse d'impact relative à la protection des données personnelles est actuellement en cours de rédaction pour avis auprès de la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (CNIL).

Afin de pouvoir engager ce partenariat, une convention de mandat devra être signée entre la MEL et l'ASP.
Dans ce cadre, elle autorisera le paiement en début de mois des primes d'effacements réalisés sur le ou les mois précédents, dès lors que le seuil de 80 € cumulés est atteint et dans la limite de 80 € par mois. Le seuil de paiement de 80 € est fixé de façon à éviter des frais de gestion trop importants et encouragera à une mobilisation continue des participants.

Cette convention sera effective pour une durée de cinq ans maximum, comprenant une prestation effective de 10 mois liée à la période d'effacement pour chacune des tranches, dans laquelle sera intégrée une clause permettant de mettre fin à la convention à l'issue de la tranche ferme, dans le cas où il serait décidé que les tranches optionnelles ne seraient finalement pas affermies.
Le montant estimé de la convention avec l'ASP pour la tranche ferme s'apprécie, sur la base d'une hypothèse haute de 5 000 versements à réaliser en début de chaque mois, à savoir 335 000 € TTC, qui se répartit comme suit :

- Coût initial, d'ingénierie et de mise en œuvre : 63 180 € TTC ;
- Coût de pilotage : 29 900 € TTC ;
- Coût de gestion et de contrôle du paiement : 241 920 € TTC.

Le montant estimé sur la totalité des tranches est de 875 000 € TTC.
Cette enveloppe sera réajustée en fonction du volume de paiements effectués.

Il convient, en conséquence de cette convention, de prévoir un avenant pour ajuster le marché de WORLDLINE, notamment pour supprimer les prestations liées aux récompenses par trajet évité (soit 2.109.000 € HT sur l'ensemble des tranches et 872.000 € HT uniquement sur la tranche ferme), la plateforme et les outils de paiement par WORLDLINE (soit 193.030 € HT sur l'ensemble des tranches et 81.198 € HT uniquement sur la tranche ferme).

Cet avenant permettra également de réactualiser les données de trafic de référence, fournies par le CEREMA, servant de base au calcul des pénalités d'effacement prévues dans le Cahier des Clauses Administratives Particulières (non atteinte des objectifs d'effacement de trajets - changement de comportement en reportant vers d'autres modes de déplacement ou en décalant les horaires), puisque tenant compte de volumes de trafic sur les axes ciblés (A1 et A23) datant de 2017.

Par ailleurs, de par la hausse continue des coûts des appareils liée à la pénurie mondiale de composants électroniques depuis 2020 et un délai d'approvisionnement aléatoire, il a été décidé de fonctionner sans boîtier dans le véhicule pendant la tranche ferme ; cet outil n'étant pas le moyen de preuve de l'effacement. En effet, les effacements seront prouvés par la géolocalisation volontaire initiée directement par le participant à l'aide du smartphone et de l'application ECOBONUS. De plus, fonctionner sans boîtiers permettra de simplifier les démarches auprès de l'utilisateur et d'assurer le lancement du projet ECOBONUS dans les délais fixés. Le retrait de cette prestation induit ainsi une moins-value supplémentaire de 216.502,86 € HT uniquement sur la tranche ferme.

Cependant, il conviendra de prévoir un avenant ultérieur, qui comprendra la réévaluation des prestations d'interfaces avec l'ASP et la prolongation du délai d'exécution de la tranche ferme, contractuellement prévue de 21 mois à 24 mois, pour permettre aux usagers de réaliser leurs effacements sur une période pertinente et suffisamment longue (à partir de la rentrée de septembre 2023 sur au moins 9 mois).

Aussi, en application de l'article R2194-5 du Code de la commande publique relatif aux modifications rendues nécessaires pour circonstances imprévues, un avenant peut être conclu.

Ainsi, l'avenant n° 2 représentant une moins-value toutes tranches confondues de 2.518.532,86 € HT (et de 1.169.700,86 € HT sur la seule tranche ferme) ramène le montant du marché à 8.812.114,43 € HT (soit 4.589.248,63 € HT sur la tranche ferme), ce qui représente une diminution de 22,23 % du montant initial global du marché toutes tranches confondues (soit 20,31 % du montant initial du marché sur la tranche ferme).

Enfin, pour pouvoir vérifier l'éligibilité des usagers, à savoir si ces derniers empruntent bien l'A1 et l'A23 de façon régulière aux heures de pointe, avant de procéder à leur inscription définitive au programme, un système de Lecture Automatisée de Plaque d'Immatriculation (LAPI) viendra confirmer le nombre de passages réalisés par les usagers qui se seront pré-inscrits au programme et ayant donné au préalable leur consentement. Dans ce cadre, le système LAPI devra être implanté sur les équipements surplombant l'A1 et l'A23 et appartenant à la DIR Nord ; nécessitant la signature d'une convention d'implantation entre la MEL et la DIR Nord. L'autorisation de signature de cette convention fera l'objet d'une décision directe conformément aux délégations en vigueur.

Par conséquent, la commission principale Transports, Mobilité, Accessibilité, Prévention, Sécurité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à finaliser et signer l'avenant n° 2 avec la SAS WORLDLINE, dans les conditions décrites ci-avant ;

2) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à finaliser et signer la convention de mandat avec l'Agence de Services et de Paiements, afin qu'elle puisse assurer le versement des récompenses auprès des participants ;

3) d'imputer les dépenses aux crédits à inscrire au budget général en section de fonctionnement.

Résultat du vote : ADOPTÉ À LA MAJORITÉ
Les groupes Actions et Projets pour la Métropole et Métropole Ecologiste Citoyenne et Solidaire ayant voté contre. M. Patrick PROISY s'étant abstenu. Mme Isabelle MARIAGE-DESREUX n'ayant pas pas pris part au vote.

Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Nombre de membres en exercice : 188
Quorum minimum requis : 95
Date de la convocation à la réunion : 09 décembre 2022

Président : DAMIEN CASTELAIN
(Secrétaire de Séance : Nicolas DETERPIGNY)

Présents (166) :

M. ACHIBA (à partir de 18h00), M. AL DANDACHI, M. AMBROZIEWICZ, M. AMROUNI, M. ANDRIES, M. BAERT, Mme BALMELLE, M. BALY, Mme BARISEAU, Mme BECUE, M. BEHARELLE, Mme BELGACEM, M. BERNARD, M. BLONDEAU, M. BOCQUET, Mme BODIER, M. BONNET, M. BORREWATER, M. BOUCHE, M. BREHON, Mme BRESSON, M. BROGNIART, Mme BRULANT-FORTIN, Mme BRUN (pouvoir à M. CAREMELLE jusqu'à 17h30), M. CADART, Mme CAMARA, M. CAMBIEN, M. CANESSE (pouvoir à M. BLONDEAU à partir de 20h00), M. CAREMELLE, Mme CASIER, M. CASTELAIN, M. CATHELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDERLIER, M. Christophe CAUDRON, M. Gérard CAUDRON, M. CHALAH (pouvoir à M. AMROUNI à partie de 19h55), Mme CHANTELOUP, M. CHARPENTIER, Mme COEVOET, M. COLIN, M. CORBILLON, M.COSTEUR (à partir de 18h15), M. DAVID-BROCHEN, M. DEHAUT, Mme DE SMEDT, M. DEBEER, Mme DELACROIX, M. DELANGHE, M. DELBAR, M. DELEBARRE, M. DELEPAUL, M. DENDIEVEL, M. DENOEUD (pouvoir à M. VUYLSTEKER jusqu'à 18h30) Mme DEPREZ-LEFEBVRE, M.DESLANDES (pouvoir à M. DENDIEVEL à partir de 22h00), M. DESMET, M. DESMETTRE, M. DETERPIGNY, Mme DOIGNIES, Mme DOMRAULT-TANGUY, M. DUBOIS, Mme DUCRET (pouvoir à M. GERARD à partir de 20 h10), M. DUCROCQ (pouvoir à M. Frédéric LEFEBVRE à partir de 20h10), M. DUFOUR, M. DURAND, Mme DURET (pouvoir à M. DENOEUD à partir de 20h05), M. ELEGEEST, M. FITAMANT, M. FLINOIS, M. GADAUT, Mme GANTIEZ, M. GARCIN, Mme GAUTIER , M. GEENENS, M. GERARD, M. GHERBI, Mme GILME, Mme GIRARD, Mme GLADYSZ-SEBILLE, Mme GOFFARD (pouvoir à M. RICHIR jusqu'à 18h00), M. GONCE, Mme GOUBE, M. HAESEBROECK, Mme HALLYNCK, M. HANOH, M. HAYART (pouvoir à M. PAU à partir de 20h00), M. HOUSET, M. HUTCHINSON, Mme JANSSENS, Mme KHATIR, Mme KRAMARZ, M. LEBARGY, M. LECLERCQ, M. LEDE, Mme Catherine LEFEBVRE, M. Frédéric LEFEBVRE, M. Joseph LEFEBVRE, M. Dominique LEGRAND, M. Jean-François LEGRAND, M. LEPRETRE, M. LEWILLE, Mme LHERBIER (pouvoir à M. ACHIBA à partir de 21h00), M. LIENART, M. LIMOUSIN, Mme LINKENHELD, M. MAENHOUT, M. MANIER, M. MARCY, Mme MARIAGE-DESREUX, Mme MASSE, Mme MASSIET, M. MASSON, M. MATHON, Mme MAZZOLINI, M. MENAULT, Mme MEZOUANE-RAHMI, M. MINARD, Mme MOENECLAEY, M. MOLLE, M. MONTOIS, Mme MOREAUX, M. MOUVEAU, Mme NIREL, Mme OSSON (à partir de 17h30), M. PASTOUR, M. PAU, M. PAURON, M. PETRONIN, M. PICK, Mme PIERRE-RENARD, M. PILETTE, M. PLANCKE, M. PLOUY, Mme POLLET, Mme PONCHAUX, M. POSMYK, M. Ludovic PROISY, M. Patrick PROISY, M. PROKOPOWICZ, Mme PROVO, Mme RENGOT, M. RICHIR, Mme RODES (pouvoir à M.GEENENS à partir de 19h55), Mme ROUSSEL, Mme RUBIO-COQUEMPOT (à partir de 17h30), Mme SABE (à partir de 17h30), Mme SEDOU, Mme SEGARD (pouvoir à M. BALY à partir de 22h00), M. SKYRONKA, M. SONNTAG, Mme SPILLEBOUT (pouvoir à Mme TONNERRE-DESMET à partir de 20h20), Mme STANIEC-WAVRANT (pouvoir à M. VICOT à partir de 22h00), M. TAISNE (pouvoir à M. DAVID-BROCHEN à partir de 19h30), M. TALPAERT, Mme THOMAS, Mme TONNERRE, M. TURPIN, M. VANBEUGHEN, M. VERCAMER, M. VICOT, Mme VOITURIEZ (à partir de 17h30), M. VUYLSTEKER, M. WOLFCARIUS, M. ZBIERSKI (pouvoir à M. DETERPIGNY à partir de 21h25), Mme ZOUGGAGH.

Élus absents ayant donné pouvoir (22) :

Mme AUBRY (pouvoir à Mme LINKENHELD), Mme BADERI (pouvoir à Mme GAUTIER), M. BELABBES (pouvoir à M. DEBEER), M. BEZIRARD (pouvoir à M. BERNARD), M. BONTE (pouvoir à M. LIENART), M. BRAURE (pouvoir à M. BREHON), M. BUISSE (pouvoir à Mme MAZZOLINI), M. BUYSSECHAERT (pouvoir à Mme MARIAGE), M. DARMANIN (pouvoir à Mme BECUE), Mme DEBOOSERE (pouvoir à Mme CHANTELOUP), M. DESBONNET (pouvoir à M. MAENHOUT), M. DESTAILLEUR (pouvoir à Mme GILME), M. Ali DOUFFI (pouvoir à Mme BRULANT-FORTIN), Mme FURNE (pouvoir à M. COSTEUR), M. GRAS (pouvoir à M. MARCY), M. HEIREMANS (pouvoir à M. HUTCHINSON), M. LENFANT (pouvoir à Mme PONCHAUX), M. MAYOR (pouvoir à M. ELEGEEST), Mme PARIS (pouvoir à M. GARCIN), M. PLUSS (pouvoir à Mme MOREAUX), M. ROLLAND (pouvoir à M. SKYRONKA), Mme WENDERBECQ (pouvoir à Mme GLADYSZ-SEBILLE).

Le quorum étant atteint, le Conseil de la MEL peut valablement délibérer.

Le secrétaire de séance

Nicolas DETERPIGNY

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Damien CASTELAIN

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 024

Pour rendu exécutoire

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Vice-président délégué

Le 19/12/2022
Alain BERNARD

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
ID : 059-200093201-20221216-lmc100000096715-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 19/12/2022
Retour préfecture le 19/12/2022
Publié le 20/12/2022

22-C-0395

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

ENVELOPPE PREVISIONNELLE DE TRAVAUX ET DE MAINTENANCE (EPTM) - ACQUISITION DE VEHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN ARTICULES - ACCORD-CADRE A BONS DE COMMANDE - PROCEDURE AVEC NEGOCIATION AVEC MISE EN CONCURRENCE PREALABLE - DECISION - FINANCEMENT

I. Rappel du contexte

Par délibération n° 17 C 0948 en date du 15 décembre 2017, le Conseil de la métropole a approuvé la conclusion du contrat de concession de service public (CSP) des transports urbains de personnes qui confie à la société KEOLIS SA l'exploitation du réseau de transports urbains de la métropole de Lille pour une période de 7 ans à compter du 1er avril 2018. Le contrat prévoit notamment un programme d'investissement et de renouvellement et notamment l'acquisition de véhicules de transport en commun articulés.

Ce marché permettra de poursuivre la politique de renouvellement du parc de véhicules de transport en commun de la MEL à partir de 2024. Ce renouvellement est destiné à maintenir constant le parc bus suite aux réformes de véhicules arrivés en fin de vie, conformément aux obligations de renouvellement prise vis-à-vis du concessionnaire, afin de garantir le niveau de service.

Ces bus disposeront d'une motorisation gaz, alimentée par une fraction de biogaz à hauteur de 20% jusqu'en 2025 et 30% au-delà. Ces véhicules seront ainsi classés VFE (Véhicule à Faible Émission) au titre du décret n° 2021-1492 du 17 novembre 2021 relatif aux critères définissant les autobus et autocars à faibles émissions.

Pour ce marché, la MEL agit en qualité d'opérateur de réseau dans le domaine des transports au sens de l'article L1212-1 du Code de la Commande Publique et intervient en tant qu'entité adjudicatrice.

II. Objet de la délibération

Aussi, il est nécessaire de conclure un accord-cadre mono-attributaire.

Il aura pour objet l'acquisition de véhicules de transport en commun articulés.

L'accord-cadre sera conclu pour une durée d'un an reconductible pour les trois années suivantes. Le montant minimum annuel sera de 1.000.000 € HT et le montant maximum annuel de 7.000.000 € HT.

Il sera exécuté par l'émission de bons de commandes dont le montant est estimé à 15.600.000 € HT sur 4 ans en cas de reconduction totale.

Une procédure avec négociation avec mise en concurrence préalable sera donc lancée en application de l'article R.2124-4 du Code de la Commande Publique.

Par conséquent, la commission principale Transports, Mobilité, Accessibilité, Prévention, Sécurité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) de réaliser l'acquisition de véhicules de transport en commun articulés ;

2) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à lancer une procédure avec négociation avec mise en concurrence préalable en application des articles R.2124-4 et suivants du code de la commande publique ;

3) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer le marché ;

4) d'autoriser, au cas où la procédure avec négociation ne pourrait pas aboutir, le lancement soit d'une nouvelle procédure avec négociation, soit d'un marché sans publicité ni mise en concurrence préalables en vertu de l'article R. 2122-2 du Code de la commande publique ;

5) d'imputer les dépenses aux crédits inscrits au budget annexe Transports en section d'investissement.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Pour rendu exécutoire

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

22-C-0395

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

ENVELOPPE PREVISIONNELLE DE TRAVAUX ET DE MAINTENANCE (EPTM) - ACQUISITION DE VEHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN ARTICULES - ACCORD-CADRE A BONS DE COMMANDE - PROCEDURE AVEC NEGOCIATION AVEC MISE EN CONCURRENCE PREALABLE - DECISION - FINANCEMENT

I. Rappel du contexte

Par délibération n° 17 C 0948 en date du 15 décembre 2017, le Conseil de la métropole a approuvé la conclusion du contrat de concession de service public (CSP) des transports urbains de personnes qui confie à la société KEOLIS SA l'exploitation du réseau de transports urbains de la métropole de Lille pour une période de 7 ans à compter du 1er avril 2018. Le contrat prévoit notamment un programme d'investissement et de renouvellement et notamment l'acquisition de véhicules de transport en commun articulés.

Ce marché permettra de poursuivre la politique de renouvellement du parc de véhicules de transport en commun de la MEL à partir de 2024. Ce renouvellement est destiné à maintenir constant le parc bus suite aux réformes de véhicules arrivés en fin de vie, conformément aux obligations de renouvellement prise vis-à-vis du concessionnaire, afin de garantir le niveau de service.

Ces bus disposeront d'une motorisation gaz, alimentée par une fraction de biogaz à hauteur de 20% jusqu'en 2025 et 30% au-delà. Ces véhicules seront ainsi classés VFE (Véhicule à Faible Émission) au titre du décret n° 2021-1492 du 17 novembre 2021 relatif aux critères définissant les autobus et autocars à faibles émissions.

Pour ce marché, la MEL agit en qualité d'opérateur de réseau dans le domaine des transports au sens de l'article L1212-1 du Code de la Commande Publique et intervient en tant qu'entité adjudicatrice.

II. Objet de la délibération

Aussi, il est nécessaire de conclure un accord-cadre mono-attributaire.

Il aura pour objet l'acquisition de véhicules de transport en commun articulés.

L'accord-cadre sera conclu pour une durée d'un an reconductible pour les trois années suivantes. Le montant minimum annuel sera de 1.000.000 € HT et le montant maximum annuel de 7.000.000 € HT.

Il sera exécuté par l'émission de bons de commandes dont le montant est estimé à 15.600.000 € HT sur 4 ans en cas de reconduction totale.

Une procédure avec négociation avec mise en concurrence préalable sera donc lancée en application de l'article R.2124-4 du Code de la Commande Publique.

Par conséquent, la commission principale Transports, Mobilité, Accessibilité, Prévention, Sécurité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) de réaliser l'acquisition de véhicules de transport en commun articulés ;

2) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à lancer une procédure avec négociation avec mise en concurrence préalable en application des articles R.2124-4 et suivants du code de la commande publique ;

3) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer le marché ;

4) d'autoriser, au cas où la procédure avec négociation ne pourrait pas aboutir, le lancement soit d'une nouvelle procédure avec négociation, soit d'un marché sans publicité ni mise en concurrence préalables en vertu de l'article R. 2122-2 du Code de la commande publique ;

5) d'imputer les dépenses aux crédits inscrits au budget annexe Transports en section d'investissement.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Nombre de membres en exercice : 188
Quorum minimum requis : 95
Date de la convocation à la réunion : 09 décembre 2022

Président : DAMIEN CASTELAIN
(Secrétaire de Séance : Nicolas DETERPIGNY)

Présents (166) :

M. ACHIBA (à partir de 18h00), M. AL DANDACHI, M. AMBROZIEWICZ, M. AMROUNI, M. ANDRIES, M. BAERT, Mme BALMELLE, M. BALY, Mme BARISEAU, Mme BECUE, M. BEHARELLE, Mme BELGACEM, M. BERNARD, M. BLONDEAU, M. BOCQUET, Mme BODIER, M. BONNET, M. BORREWATER, M. BOUCHE, M. BREHON, Mme BRESSON, M. BROGNIART, Mme BRULANT-FORTIN, Mme BRUN (pouvoir à M. CAREMELLE jusqu'à 17h30), M. CADART, Mme CAMARA, M. CAMBIEN, M. CANESSE (pouvoir à M. BLONDEAU à partir de 20h00), M. CAREMELLE, Mme CASIER, M. CASTELAIN, M. CATHELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDERLIER, M. Christophe CAUDRON, M. Gérard CAUDRON, M. CHALAH (pouvoir à M. AMROUNI à partie de 19h55), Mme CHANTELOUP, M. CHARPENTIER, Mme COEVOET, M. COLIN, M. CORBILLON, M.COSTEUR (à partir de 18h15), M. DAVID-BROCHEN, M. DEHAUT, Mme DE SMEDT, M. DEBEER, Mme DELACROIX, M. DELANGHE, M. DELBAR, M. DELEBARRE, M. DELEPAUL, M. DENDIEVEL, M. DENOEUD (pouvoir à M. VUYLSTEKER jusqu'à 18h30) Mme DEPREZ-LEFEBVRE, M.DESLANDES (pouvoir à M. DENDIEVEL à partir de 22h00), M. DESMET, M. DESMETTRE, M. DETERPIGNY, Mme DOIGNIES, Mme DOMRAULT-TANGUY, M. DUBOIS, Mme DUCRET (pouvoir à M. GERARD à partir de 20 h10), M. DUCROCQ (pouvoir à M. Frédéric LEFEBVRE à partir de 20h10), M. DUFOUR, M. DURAND, Mme DURET (pouvoir à M. DENOEUD à partir de 20h05), M. ELEGEEST, M. FITAMANT, M. FLINOIS, M. GADAUT, Mme GANTIEZ, M. GARCIN, Mme GAUTIER , M. GEENENS, M. GERARD, M. GHERBI, Mme GILME, Mme GIRARD, Mme GLADYSZ-SEBILLE, Mme GOFFARD (pouvoir à M. RICHIR jusqu'à 18h00), M. GONCE, Mme GOUBE, M. HAESEBROECK, Mme HALLYNCK, M. HANOH, M. HAYART (pouvoir à M. PAU à partir de 20h00), M. HOUSET, M. HUTCHINSON, Mme JANSSENS, Mme KHATIR, Mme KRAMARZ, M. LEBARGY, M. LECLERCQ, M. LEDE, Mme Catherine LEFEBVRE, M. Frédéric LEFEBVRE, M. Joseph LEFEBVRE, M. Dominique LEGRAND, M. Jean-François LEGRAND, M. LEPRETRE, M. LEWILLE, Mme LHERBIER (pouvoir à M. ACHIBA à partir de 21h00), M. LIENART, M. LIMOUSIN, Mme LINKENHELD, M. MAENHOUT, M. MANIER, M. MARCY, Mme MARIAGE-DESREUX, Mme MASSE, Mme MASSIET, M. MASSON, M. MATHON, Mme MAZZOLINI, M. MENAULT, Mme MEZOUANE-RAHMI, M. MINARD, Mme MOENECLAEY, M. MOLLE, M. MONTOIS, Mme MOREAUX, M. MOUVEAU, Mme NIREL, Mme OSSON (à partir de 17h30), M. PASTOUR, M. PAU, M. PAURON, M. PETRONIN, M. PICK, Mme PIERRE-RENARD, M. PILETTE, M. PLANCKE, M. PLOUY, Mme POLLET, Mme PONCHAUX, M. POSMYK, M. Ludovic PROISY, M. Patrick PROISY, M. PROKOPOWICZ, Mme PROVO, Mme RENGOT, M. RICHIR, Mme RODES (pouvoir à M.GEENENS à partir de 19h55), Mme ROUSSEL, Mme RUBIO-COQUEMPOT (à partir de 17h30), Mme SABE (à partir de 17h30), Mme SEDOU, Mme SEGARD (pouvoir à M. BALY à partir de 22h00), M. SKYRONKA, M. SONNTAG, Mme SPILLEBOUT (pouvoir à Mme TONNERRE-DESMET à partir de 20h20), Mme STANIEC-WAVRANT (pouvoir à M. VICOT à partir de 22h00), M. TAISNE (pouvoir à M. DAVID-BROCHEN à partir de 19h30), M. TALPAERT, Mme THOMAS, Mme TONNERRE, M. TURPIN, M. VANBEUGHEN, M. VERCAMER, M. VICOT, Mme VOITURIEZ (à partir de 17h30), M. VUYLSTEKER, M. WOLFCARIUS, M. ZBIERSKI (pouvoir à M. DETERPIGNY à partir de 21h25), Mme ZOUGGAGH.

Élus absents ayant donné pouvoir (22) :

Mme AUBRY (pouvoir à Mme LINKENHELD), Mme BADERI (pouvoir à Mme GAUTIER), M. BELABBES (pouvoir à M. DEBEER), M. BEZIRARD (pouvoir à M. BERNARD), M. BONTE (pouvoir à M. LIENART), M. BRAURE (pouvoir à M. BREHON), M. BUISSE (pouvoir à Mme MAZZOLINI), M. BUYSSECHAERT (pouvoir à Mme MARIAGE), M. DARMANIN (pouvoir à Mme BECUE), Mme DEBOOSERE (pouvoir à Mme CHANTELOUP), M. DESBONNET (pouvoir à M. MAENHOUT), M. DESTAILLEUR (pouvoir à Mme GILME), M. Ali DOUFFI (pouvoir à Mme BRULANT-FORTIN), Mme FURNE (pouvoir à M. COSTEUR), M. GRAS (pouvoir à M. MARCY), M. HEIREMANS (pouvoir à M. HUTCHINSON), M. LENFANT (pouvoir à Mme PONCHAUX), M. MAYOR (pouvoir à M. ELEGEEST), Mme PARIS (pouvoir à M. GARCIN), M. PLUSS (pouvoir à Mme MOREAUX), M. ROLLAND (pouvoir à M. SKYRONKA), Mme WENDERBECQ (pouvoir à Mme GLADYSZ-SEBILLE).

Le quorum étant atteint, le Conseil de la MEL peut valablement délibérer.

Le secrétaire de séance

Nicolas DETERPIGNY

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Damien CASTELAIN

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 024

Pour rendu exécutoire

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Vice-président délégué

Le 19/12/2022
Alain BERNARD

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
ID : 059-200093201-20221216-lmc100000096716-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 19/12/2022
Retour préfecture le 19/12/2022
Publié le 20/12/2022

22-C-0396

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

CONVENTION RELATIVE A L'ACCEPTATION DES TITRES URBAINS SUR LE RESEAU TER DU RESSORT TERRITORIAL DE LA MEL - PROLONGATION DE DELAI - AVENANT N°7

I. Rappel du contexte

La métropole européenne de Lille (MEL) et la Région des Hauts-de-France, en collaboration avec leurs exploitants respectifs, ILEVIA et la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF), conduisent depuis plusieurs années une politique commune d'intermodalité avec pour ambition d'attirer de nouveaux clients et de favoriser les déplacements sur la métropole.

Après plusieurs phases successives visant à développer l'intégration tarifaire des lignes TER (Transport Express Régional) dans le ressort territorial de la MEL, une convention définissant les modalités de cette intégration tarifaire a été conclue entre la MEL, la Région, ILEVIA et la SNCF, en date du 9 avril 2014. Par cette convention, reconduite par avenants successifs, les parties ont convenu de poursuivre l'acceptation sur le réseau TER des abonnements "26-64 ans" et d'élargir le dispositif à la gamme "4-25 ans".

De plus, désireux de faire progresser encore davantage l'intégration tarifaire du TER sur le territoire métropolitain, la MEL et la Région des Hauts de France ont élargi ce dispositif à d'autres titres urbains, notamment occasionnels.

Ainsi, depuis janvier 2019 (et l'avenant 4 à ladite convention), les titres éligibles à l'intégration tarifaire sur le TER doivent être chargés sur une carte pass-pass et sont non seulement les abonnements "4-25 ans" et "26-64 ans" mais également l'abonnement 65 ans et plus, le trajet unitaire et le trajet unitaire x 10, le trajet unitaire x 10 réduit ("4-25 ans", "65 ans et plus", et "RSA" (Revenu de Solidarité Active), le Pass journée 1 à 7 jours, l'abonnement Iris et l'abonnement Coquelicot.

Par le biais des avenants n° 5 et 6 à la convention, respectivement autorisés par délibérations n° 19 C 0939 du 13 décembre 2019 et n° 20 C 0365 du 18 décembre 2020, la MEL et la Région des Hauts de France ont prolongé les mécanismes existants jusqu'au 31 décembre 2022.

Pour accompagner le développement de l'intégration tarifaire, la Région des Hauts-de-France et la MEL accordent une contribution financière à la SNCF, basée sur les

charges, à savoir le coût kilométrique des trains et le nombre de voyageurs utilisant un des titres de transport ILEVIA concerné. Le montant de cette contribution est réparti à part égale entre les deux autorités organisatrices.

Par ailleurs, s'agissant de l'extension du dispositif à de nouveaux titres urbains, afin de tenir compte de la perte réelle de recettes pour la SNCF, un mécanisme d'ajustement a posteriori de la contribution couvrant la perte effective de recettes est également prévu.

II. Objet de la délibération

L'intégration tarifaire avec le TER telle que prévue dans l'avenant n° 6 à la convention se terminant le 31 décembre 2022, la MEL et la Région des Hauts de France ont décidé de prolonger et de maintenir à l'identique les mécanismes actuels existants. Dès lors, le montant de la contribution financière à verser à l'exploitant du TER reste basée sur les charges supportées par l'exploitant TER, et demeure réparti à part égale entre les deux Autorités Organisatrices de la Mobilité.

Il est donc proposé de procéder à la conclusion d'un avenant n° 7 à la convention du 9 avril 2014, afin de prolonger les dispositifs d'intégration tarifaire pour une durée de 2 ans, soit jusqu'au 31 décembre 2024.

À titre d'information, pour l'année 2022, le montant estimé de la contribution financière (basé sur le montant de la contribution définitive de 2021) est de 3.913.300 € HT, soit 4 acomptes trimestriels de 978.325 € HT. Le montant de ces acomptes sera réévalué chaque année, dans le cadre de la convention, sur la base du montant de la contribution définitive arrêtée l'année précédente.

Par conséquent, la commission principale Transports, Mobilité, Accessibilité, Prévention, Sécurité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) de prolonger l'intégration tarifaire pour une durée de 2 ans, soit jusqu'au 31 décembre 2024 ;

2) de conclure un avenant n°7 à la convention du 9 avril 2014 relative aux modalités techniques et financières de l'intégration tarifaire des transports régionaux et urbains dans le ressort territorial de la MEL, prolongeant la convention jusqu'au 31 décembre 2024 ;

3) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer l'avenant à la convention et tout acte y afférant ;

4) de verser à la SNCF la contribution financière relative à l'intégration tarifaire ;

5) d’imputer les dépenses correspondantes aux crédits inscrits au budget annexe Transports en section de fonctionnement.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS

Mmes Florence BARISEAU, Stéphanie DUCRET, Saliha KHATIR, Isabelle MARIAGE-DESREUX, Hélène MOENECLAEY, Dominique PIERRE-RENARD, Danièle PONCHAUX et Violette SPILLEBOUT ainsi que MM. Guillaume DELBAR, Bernard GERARD, Yvan HUTCHINSON, Frédéric LEFEBVRE et Didier MANIER n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

Pour rendu exécutoire

22-C-0396

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

CONVENTION RELATIVE A L'ACCEPTATION DES TITRES URBAINS SUR LE RESEAU TER DU RESSORT TERRITORIAL DE LA MEL - PROLONGATION DE DELAI - AVENANT N°7

I. Rappel du contexte

La métropole européenne de Lille (MEL) et la Région des Hauts-de-France, en collaboration avec leurs exploitants respectifs, ILEVIA et la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF), conduisent depuis plusieurs années une politique commune d'intermodalité avec pour ambition d'attirer de nouveaux clients et de favoriser les déplacements sur la métropole.

Après plusieurs phases successives visant à développer l'intégration tarifaire des lignes TER (Transport Express Régional) dans le ressort territorial de la MEL, une convention définissant les modalités de cette intégration tarifaire a été conclue entre la MEL, la Région, ILEVIA et la SNCF, en date du 9 avril 2014. Par cette convention, reconduite par avenants successifs, les parties ont convenu de poursuivre l'acceptation sur le réseau TER des abonnements "26-64 ans" et d'élargir le dispositif à la gamme "4-25 ans".

De plus, désireux de faire progresser encore davantage l'intégration tarifaire du TER sur le territoire métropolitain, la MEL et la Région des Hauts de France ont élargi ce dispositif à d'autres titres urbains, notamment occasionnels.

Ainsi, depuis janvier 2019 (et l'avenant 4 à ladite convention), les titres éligibles à l'intégration tarifaire sur le TER doivent être chargés sur une carte pass-pass et sont non seulement les abonnements "4-25 ans" et "26-64 ans" mais également l'abonnement 65 ans et plus, le trajet unitaire et le trajet unitaire x 10, le trajet unitaire x 10 réduit ("4-25 ans", "65 ans et plus", et "RSA" (Revenu de Solidarité Active), le Pass journée 1 à 7 jours, l'abonnement Iris et l'abonnement Coquelicot.

Par le biais des avenants n° 5 et 6 à la convention, respectivement autorisés par délibérations n° 19 C 0939 du 13 décembre 2019 et n° 20 C 0365 du 18 décembre 2020, la MEL et la Région des Hauts de France ont prolongé les mécanismes existants jusqu'au 31 décembre 2022.

Pour accompagner le développement de l'intégration tarifaire, la Région des Hauts-de-France et la MEL accordent une contribution financière à la SNCF, basée sur les

charges, à savoir le coût kilométrique des trains et le nombre de voyageurs utilisant un des titres de transport ILEVIA concerné. Le montant de cette contribution est réparti à part égale entre les deux autorités organisatrices.

Par ailleurs, s'agissant de l'extension du dispositif à de nouveaux titres urbains, afin de tenir compte de la perte réelle de recettes pour la SNCF, un mécanisme d'ajustement a posteriori de la contribution couvrant la perte effective de recettes est également prévu.

II. Objet de la délibération

L'intégration tarifaire avec le TER telle que prévue dans l'avenant n° 6 à la convention se terminant le 31 décembre 2022, la MEL et la Région des Hauts de France ont décidé de prolonger et de maintenir à l'identique les mécanismes actuels existants. Dès lors, le montant de la contribution financière à verser à l'exploitant du TER reste basée sur les charges supportées par l'exploitant TER, et demeure réparti à part égale entre les deux Autorités Organisatrices de la Mobilité.

Il est donc proposé de procéder à la conclusion d'un avenant n° 7 à la convention du 9 avril 2014, afin de prolonger les dispositifs d'intégration tarifaire pour une durée de 2 ans, soit jusqu'au 31 décembre 2024.

À titre d'information, pour l'année 2022, le montant estimé de la contribution financière (basé sur le montant de la contribution définitive de 2021) est de 3.913.300 € HT, soit 4 acomptes trimestriels de 978.325 € HT. Le montant de ces acomptes sera réévalué chaque année, dans le cadre de la convention, sur la base du montant de la contribution définitive arrêtée l'année précédente.

Par conséquent, la commission principale Transports, Mobilité, Accessibilité, Prévention, Sécurité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) de prolonger l'intégration tarifaire pour une durée de 2 ans, soit jusqu'au 31 décembre 2024 ;

2) de conclure un avenant n°7 à la convention du 9 avril 2014 relative aux modalités techniques et financières de l'intégration tarifaire des transports régionaux et urbains dans le ressort territorial de la MEL, prolongeant la convention jusqu'au 31 décembre 2024 ;

3) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer l'avenant à la convention et tout acte y afférant ;

4) de verser à la SNCF la contribution financière relative à l'intégration tarifaire ;

5) d’imputer les dépenses correspondantes aux crédits inscrits au budget annexe Transports en section de fonctionnement.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS

Mmes Florence BARISEAU, Stéphanie DUCRET, Saliha KHATIR, Isabelle MARIAGE-DESREUX, Hélène MOENECLAEY, Dominique PIERRE-RENARD, Danièle PONCHAUX et Violette SPILLEBOUT ainsi que MM. Guillaume DELBAR, Bernard GERARD, Yvan HUTCHINSON, Frédéric LEFEBVRE et Didier MANIER n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Nombre de membres en exercice : 188
Quorum minimum requis : 95
Date de la convocation à la réunion : 09 décembre 2022

Président : DAMIEN CASTELAIN
(Secrétaire de Séance : Nicolas DETERPIGNY)

Présents (166) :

M. ACHIBA (à partir de 18h00), M. AL DANDACHI, M. AMBROZIEWICZ, M. AMROUNI, M. ANDRIES, M. BAERT, Mme BALMELLE, M. BALY, Mme BARISEAU, Mme BECUE, M. BEHARELLE, Mme BELGACEM, M. BERNARD, M. BLONDEAU, M. BOCQUET, Mme BODIER, M. BONNET, M. BORREWATER, M. BOUCHE, M. BREHON, Mme BRESSON, M. BROGNIART, Mme BRULANT-FORTIN, Mme BRUN (pouvoir à M. CAREMELLE jusqu'à 17h30), M. CADART, Mme CAMARA, M. CAMBIEN, M. CANESSE (pouvoir à M. BLONDEAU à partir de 20h00), M. CAREMELLE, Mme CASIER, M. CASTELAIN, M. CATHELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDERLIER, M. Christophe CAUDRON, M. Gérard CAUDRON, M. CHALAH (pouvoir à M. AMROUNI à partie de 19h55), Mme CHANTELOUP, M. CHARPENTIER, Mme COEVOET, M. COLIN, M. CORBILLON, M.COSTEUR (à partir de 18h15), M. DAVID-BROCHEN, M. DEHAUT, Mme DE SMEDT, M. DEBEER, Mme DELACROIX, M. DELANGHE, M. DELBAR, M. DELEBARRE, M. DELEPAUL, M. DENDIEVEL, M. DENOEUD (pouvoir à M. VUYLSTEKER jusqu'à 18h30) Mme DEPREZ-LEFEBVRE, M.DESLANDES (pouvoir à M. DENDIEVEL à partir de 22h00), M. DESMET, M. DESMETTRE, M. DETERPIGNY, Mme DOIGNIES, Mme DOMRAULT-TANGUY, M. DUBOIS, Mme DUCRET (pouvoir à M. GERARD à partir de 20 h10), M. DUCROCQ (pouvoir à M. Frédéric LEFEBVRE à partir de 20h10), M. DUFOUR, M. DURAND, Mme DURET (pouvoir à M. DENOEUD à partir de 20h05), M. ELEGEEST, M. FITAMANT, M. FLINOIS, M. GADAUT, Mme GANTIEZ, M. GARCIN, Mme GAUTIER , M. GEENENS, M. GERARD, M. GHERBI, Mme GILME, Mme GIRARD, Mme GLADYSZ-SEBILLE, Mme GOFFARD (pouvoir à M. RICHIR jusqu'à 18h00), M. GONCE, Mme GOUBE, M. HAESEBROECK, Mme HALLYNCK, M. HANOH, M. HAYART (pouvoir à M. PAU à partir de 20h00), M. HOUSET, M. HUTCHINSON, Mme JANSSENS, Mme KHATIR, Mme KRAMARZ, M. LEBARGY, M. LECLERCQ, M. LEDE, Mme Catherine LEFEBVRE, M. Frédéric LEFEBVRE, M. Joseph LEFEBVRE, M. Dominique LEGRAND, M. Jean-François LEGRAND, M. LEPRETRE, M. LEWILLE, Mme LHERBIER (pouvoir à M. ACHIBA à partir de 21h00), M. LIENART, M. LIMOUSIN, Mme LINKENHELD, M. MAENHOUT, M. MANIER, M. MARCY, Mme MARIAGE-DESREUX, Mme MASSE, Mme MASSIET, M. MASSON, M. MATHON, Mme MAZZOLINI, M. MENAULT, Mme MEZOUANE-RAHMI, M. MINARD, Mme MOENECLAEY, M. MOLLE, M. MONTOIS, Mme MOREAUX, M. MOUVEAU, Mme NIREL, Mme OSSON (à partir de 17h30), M. PASTOUR, M. PAU, M. PAURON, M. PETRONIN, M. PICK, Mme PIERRE-RENARD, M. PILETTE, M. PLANCKE, M. PLOUY, Mme POLLET, Mme PONCHAUX, M. POSMYK, M. Ludovic PROISY, M. Patrick PROISY, M. PROKOPOWICZ, Mme PROVO, Mme RENGOT, M. RICHIR, Mme RODES (pouvoir à M.GEENENS à partir de 19h55), Mme ROUSSEL, Mme RUBIO-COQUEMPOT (à partir de 17h30), Mme SABE (à partir de 17h30), Mme SEDOU, Mme SEGARD (pouvoir à M. BALY à partir de 22h00), M. SKYRONKA, M. SONNTAG, Mme SPILLEBOUT (pouvoir à Mme TONNERRE-DESMET à partir de 20h20), Mme STANIEC-WAVRANT (pouvoir à M. VICOT à partir de 22h00), M. TAISNE (pouvoir à M. DAVID-BROCHEN à partir de 19h30), M. TALPAERT, Mme THOMAS, Mme TONNERRE, M. TURPIN, M. VANBEUGHEN, M. VERCAMER, M. VICOT, Mme VOITURIEZ (à partir de 17h30), M. VUYLSTEKER, M. WOLFCARIUS, M. ZBIERSKI (pouvoir à M. DETERPIGNY à partir de 21h25), Mme ZOUGGAGH.

Élus absents ayant donné pouvoir (22) :

Mme AUBRY (pouvoir à Mme LINKENHELD), Mme BADERI (pouvoir à Mme GAUTIER), M. BELABBES (pouvoir à M. DEBEER), M. BEZIRARD (pouvoir à M. BERNARD), M. BONTE (pouvoir à M. LIENART), M. BRAURE (pouvoir à M. BREHON), M. BUISSE (pouvoir à Mme MAZZOLINI), M. BUYSSECHAERT (pouvoir à Mme MARIAGE), M. DARMANIN (pouvoir à Mme BECUE), Mme DEBOOSERE (pouvoir à Mme CHANTELOUP), M. DESBONNET (pouvoir à M. MAENHOUT), M. DESTAILLEUR (pouvoir à Mme GILME), M. Ali DOUFFI (pouvoir à Mme BRULANT-FORTIN), Mme FURNE (pouvoir à M. COSTEUR), M. GRAS (pouvoir à M. MARCY), M. HEIREMANS (pouvoir à M. HUTCHINSON), M. LENFANT (pouvoir à Mme PONCHAUX), M. MAYOR (pouvoir à M. ELEGEEST), Mme PARIS (pouvoir à M. GARCIN), M. PLUSS (pouvoir à Mme MOREAUX), M. ROLLAND (pouvoir à M. SKYRONKA), Mme WENDERBECQ (pouvoir à Mme GLADYSZ-SEBILLE).

Le quorum étant atteint, le Conseil de la MEL peut valablement délibérer.

Le secrétaire de séance

Nicolas DETERPIGNY

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Damien CASTELAIN

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 024

Pour rendu exécutoire

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Vice-président délégué

Le 19/12/2022
Alain BERNARD

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
ID : 059-200093201-20221216-lmc100000096717-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 19/12/2022
Retour préfecture le 19/12/2022
Publié le 20/12/2022

22-C-0397

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

ETUDES OPERATIONNELLES EN VUE D'UNE DESSERTE DU TERRITOIRE DES COMMUNES DE L'ANCIENNE LIGNE LILLE-COMINES AU NORD DE WAMBRECHIES ET D'UNE DESSERTE DES COMMUNES DE L'ANCIENNE LIGNE ASCQ-ORCHIES - PRINCIPE - FINANCEMENT

I. Rappel du contexte

La ligne ferroviaire Lille-Comines, qui relève de la Région au titre de sa compétence d'autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux, a vu ses services suspendus en décembre 2019, lors de la mise en place du nouveau service annuel Transport Express Régional (TER) 2020.

En effet l'infrastructure ferroviaire de cette ligne TER, qui fait partie du Réseau Ferré National (RFN), classée en réseau secondaire par SNCF Réseau qui doit en assurer une maintenance à minima, souffrait d'une vétusté ne permettant plus l'exploitation.

Longue de 21 km et située entièrement sur le ressort territorial de la métropole européenne de Lille (MEL), cette ligne ne connaissait plus que 7 services TER quotidiens. La Région a donc décidé d'une substitution de l'ancienne offre TER par une offre en car.

Face à ce constat, la Région et la MEL ont étudié conjointement en 2019 le devenir de cette ligne ferroviaire pour éclairer les scénarios de desserte en transports collectifs envisageables sur ce corridor, parallèlement à un service de cars de substitution mis en place par la SNCF sous l'autorité de la Région avec 4 services journaliers.

Par ailleurs, le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) adopté par la MEL en juin 2019 a retenu le principe d'étudier avec la Région le principe d'une liaison rapide sur cet itinéraire (liaison U).
L'objectif décrit est de définir une liaison rapide entre la vallée de la Lys depuis Comines et le cœur lillois à la suite de la suspension de la ligne ferroviaire existante, en lien avec le projet de ligne de tramway Lille-Wambrechies sur la partie sud la plus dense de l'itinéraire.

Le projet de ligne de tramway du Pôle Métropolitain de Lille et sa couronne a ainsi fait l'objet d'études d'opportunité et de faisabilité et d'une concertation préalable au printemps 2022, permettant sur cette branche nord de définir un tracé de référence.

A l'issue, le Conseil métropolitain a délibéré ce 24 juin 2022 en vue de poursuivre le projet.

II. Objet de la délibération

Par conséquent, il est proposé de lancer avec la Région une étude commune relative à la définition opérationnelle d'une offre de transport reprenant les caractéristiques d'une liaison rapide en bus entre Comines et la zone urbaine dense, en lien et en cohérence avec le réseau de transports existant et futur (projet de tramway).

Cette étude permettra la définition de l'offre de service, ses conditions d'exploitation et l'analyse de l'impact éventuel sur les infrastructures qui s'avérerait utile au regard de l'offre projetée. À ce titre, elle identifiera le tracé optimal, notamment quant à l'éventuelle utilisation totale ou partielle d'un site propre sur le corridor disponible de l'ancienne voie ferrée.

L'intégralité de la liaison étant sur le territoire métropolitain, la MEL lancera et pilotera cette étude, dont le coût est estimé à 200.000 € TTC, avec un accompagnement financier régional à hauteur de 50 %.

La MEL est par ailleurs prête à participer à une étude similaire sur la définition de l'offre de transport concernant la ligne interurbaine Ascq-Orchies entre la MEL et la Communauté de Communes de Pévèle-Carembault (CCPC) qui a également connu un arrêt du service TER, qui devait être remplacé par un service de car.

La Région Hauts de France s'est déclarée favorable à assurer la maîtrise d'ouvrage d'une telle étude sur la base d'une offre de transport reprenant les caractéristiques d'une liaison rapide routière.
La MEL et la CCPC pourraient y contribuer conjointement à hauteur de 50 %.

Par conséquent, la commission principale Transports, Mobilité, Accessibilité, Prévention, Sécurité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) de lancer des études opérationnelles de définition d'une offre de transport de type liaison rapide bus entre Comines et la zone urbaine dense ;

2) de solliciter la Région Hauts-de-France afin d'établir une convention de partenariat et de co-financement des études à parts égales, et d'autoriser Monsieur le Président à signer une convention de partenariat avec le Conseil Régional des Hauts-de-France relative à cette étude spécifique ;

3) de participer, conjointement avec la Communauté de Commune de Pévèle-Carembault, à une étude similaire sous maîtrise d'ouvrage de la Région Hauts-de-France sur la liaison entre Ascq et Orchies et d'autoriser Monsieur le Président à signer une convention de partenariat avec le Conseil Régional des

Hauts-de-France et la Communauté de Commune de Pévèle-Carembault relative à cette étude spécifique ;

4) d'imputer les dépenses et recettes aux crédits à inscrire au budget annexe Transports en section d'investissement.

Résultat du vote : ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Mmes Florence BARISEAU, Stéphanie DUCRET, Saliha KHATIR, Isabelle MARIAGE-DESREUX, Hélène MOENECLAEY, Dominique PIERRE-RENARD et Danièle PONCHAUX ainsi que MM. Guillaume DELBAR, Bernard GERARD, Yvan HUTCHINSON, Frédéric LEFEBVRE, Didier MANIER et Olivier TURPIN n'ayant pas pris part au débat ni au vote. M. Alexis HOUSET s'étant abstenu. Les groupes Actions et Projets pour la Métropole, Rassemblement Citoyen et Métropole Ecologiste Citoyenne et Solidaire ayant voté contre.

Pour rendu exécutoire

22-C-0397

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

ETUDES OPERATIONNELLES EN VUE D'UNE DESSERTE DU TERRITOIRE DES COMMUNES DE L'ANCIENNE LIGNE LILLE-COMINES AU NORD DE WAMBRECHIES ET D'UNE DESSERTE DES COMMUNES DE L'ANCIENNE LIGNE ASCQ-ORCHIES - PRINCIPE - FINANCEMENT

I. Rappel du contexte

La ligne ferroviaire Lille-Comines, qui relève de la Région au titre de sa compétence d'autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux, a vu ses services suspendus en décembre 2019, lors de la mise en place du nouveau service annuel Transport Express Régional (TER) 2020.

En effet l'infrastructure ferroviaire de cette ligne TER, qui fait partie du Réseau Ferré National (RFN), classée en réseau secondaire par SNCF Réseau qui doit en assurer une maintenance à minima, souffrait d'une vétusté ne permettant plus l'exploitation.

Longue de 21 km et située entièrement sur le ressort territorial de la métropole européenne de Lille (MEL), cette ligne ne connaissait plus que 7 services TER quotidiens. La Région a donc décidé d'une substitution de l'ancienne offre TER par une offre en car.

Face à ce constat, la Région et la MEL ont étudié conjointement en 2019 le devenir de cette ligne ferroviaire pour éclairer les scénarios de desserte en transports collectifs envisageables sur ce corridor, parallèlement à un service de cars de substitution mis en place par la SNCF sous l'autorité de la Région avec 4 services journaliers.

Par ailleurs, le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) adopté par la MEL en juin 2019 a retenu le principe d'étudier avec la Région le principe d'une liaison rapide sur cet itinéraire (liaison U).
L'objectif décrit est de définir une liaison rapide entre la vallée de la Lys depuis Comines et le cœur lillois à la suite de la suspension de la ligne ferroviaire existante, en lien avec le projet de ligne de tramway Lille-Wambrechies sur la partie sud la plus dense de l'itinéraire.

Le projet de ligne de tramway du Pôle Métropolitain de Lille et sa couronne a ainsi fait l'objet d'études d'opportunité et de faisabilité et d'une concertation préalable au printemps 2022, permettant sur cette branche nord de définir un tracé de référence.

A l'issue, le Conseil métropolitain a délibéré ce 24 juin 2022 en vue de poursuivre le projet.

II. Objet de la délibération

Par conséquent, il est proposé de lancer avec la Région une étude commune relative à la définition opérationnelle d'une offre de transport reprenant les caractéristiques d'une liaison rapide en bus entre Comines et la zone urbaine dense, en lien et en cohérence avec le réseau de transports existant et futur (projet de tramway).

Cette étude permettra la définition de l'offre de service, ses conditions d'exploitation et l'analyse de l'impact éventuel sur les infrastructures qui s'avérerait utile au regard de l'offre projetée. À ce titre, elle identifiera le tracé optimal, notamment quant à l'éventuelle utilisation totale ou partielle d'un site propre sur le corridor disponible de l'ancienne voie ferrée.

L'intégralité de la liaison étant sur le territoire métropolitain, la MEL lancera et pilotera cette étude, dont le coût est estimé à 200.000 € TTC, avec un accompagnement financier régional à hauteur de 50 %.

La MEL est par ailleurs prête à participer à une étude similaire sur la définition de l'offre de transport concernant la ligne interurbaine Ascq-Orchies entre la MEL et la Communauté de Communes de Pévèle-Carembault (CCPC) qui a également connu un arrêt du service TER, qui devait être remplacé par un service de car.

La Région Hauts de France s'est déclarée favorable à assurer la maîtrise d'ouvrage d'une telle étude sur la base d'une offre de transport reprenant les caractéristiques d'une liaison rapide routière.
La MEL et la CCPC pourraient y contribuer conjointement à hauteur de 50 %.

Par conséquent, la commission principale Transports, Mobilité, Accessibilité, Prévention, Sécurité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) de lancer des études opérationnelles de définition d'une offre de transport de type liaison rapide bus entre Comines et la zone urbaine dense ;

2) de solliciter la Région Hauts-de-France afin d'établir une convention de partenariat et de co-financement des études à parts égales, et d'autoriser Monsieur le Président à signer une convention de partenariat avec le Conseil Régional des Hauts-de-France relative à cette étude spécifique ;

3) de participer, conjointement avec la Communauté de Commune de Pévèle-Carembault, à une étude similaire sous maîtrise d'ouvrage de la Région Hauts-de-France sur la liaison entre Ascq et Orchies et d'autoriser Monsieur le Président à signer une convention de partenariat avec le Conseil Régional des

Hauts-de-France et la Communauté de Commune de Pévèle-Carembault relative à cette étude spécifique ;

4) d'imputer les dépenses et recettes aux crédits à inscrire au budget annexe Transports en section d'investissement.

Résultat du vote : ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Mmes Florence BARISEAU, Stéphanie DUCRET, Saliha KHATIR, Isabelle MARIAGE-DESREUX, Hélène MOENECLAEY, Dominique PIERRE-RENARD et Danièle PONCHAUX ainsi que MM. Guillaume DELBAR, Bernard GERARD, Yvan HUTCHINSON, Frédéric LEFEBVRE, Didier MANIER et Olivier TURPIN n'ayant pas pris part au débat ni au vote. M. Alexis HOUSET s'étant abstenu. Les groupes Actions et Projets pour la Métropole, Rassemblement Citoyen et Métropole Ecologiste Citoyenne et Solidaire ayant voté contre.

Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Nombre de membres en exercice : 188
Quorum minimum requis : 95
Date de la convocation à la réunion : 09 décembre 2022

Président : DAMIEN CASTELAIN
(Secrétaire de Séance : Nicolas DETERPIGNY)

Présents (166) :

M. ACHIBA (à partir de 18h00), M. AL DANDACHI, M. AMBROZIEWICZ, M. AMROUNI, M. ANDRIES, M. BAERT, Mme BALMELLE, M. BALY, Mme BARISEAU, Mme BECUE, M. BEHARELLE, Mme BELGACEM, M. BERNARD, M. BLONDEAU, M. BOCQUET, Mme BODIER, M. BONNET, M. BORREWATER, M. BOUCHE, M. BREHON, Mme BRESSON, M. BROGNIART, Mme BRULANT-FORTIN, Mme BRUN (pouvoir à M. CAREMELLE jusqu'à 17h30), M. CADART, Mme CAMARA, M. CAMBIEN, M. CANESSE (pouvoir à M. BLONDEAU à partir de 20h00), M. CAREMELLE, Mme CASIER, M. CASTELAIN, M. CATHELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDERLIER, M. Christophe CAUDRON, M. Gérard CAUDRON, M. CHALAH (pouvoir à M. AMROUNI à partie de 19h55), Mme CHANTELOUP, M. CHARPENTIER, Mme COEVOET, M. COLIN, M. CORBILLON, M.COSTEUR (à partir de 18h15), M. DAVID-BROCHEN, M. DEHAUT, Mme DE SMEDT, M. DEBEER, Mme DELACROIX, M. DELANGHE, M. DELBAR, M. DELEBARRE, M. DELEPAUL, M. DENDIEVEL, M. DENOEUD (pouvoir à M. VUYLSTEKER jusqu'à 18h30) Mme DEPREZ-LEFEBVRE, M.DESLANDES (pouvoir à M. DENDIEVEL à partir de 22h00), M. DESMET, M. DESMETTRE, M. DETERPIGNY, Mme DOIGNIES, Mme DOMRAULT-TANGUY, M. DUBOIS, Mme DUCRET (pouvoir à M. GERARD à partir de 20 h10), M. DUCROCQ (pouvoir à M. Frédéric LEFEBVRE à partir de 20h10), M. DUFOUR, M. DURAND, Mme DURET (pouvoir à M. DENOEUD à partir de 20h05), M. ELEGEEST, M. FITAMANT, M. FLINOIS, M. GADAUT, Mme GANTIEZ, M. GARCIN, Mme GAUTIER , M. GEENENS, M. GERARD, M. GHERBI, Mme GILME, Mme GIRARD, Mme GLADYSZ-SEBILLE, Mme GOFFARD (pouvoir à M. RICHIR jusqu'à 18h00), M. GONCE, Mme GOUBE, M. HAESEBROECK, Mme HALLYNCK, M. HANOH, M. HAYART (pouvoir à M. PAU à partir de 20h00), M. HOUSET, M. HUTCHINSON, Mme JANSSENS, Mme KHATIR, Mme KRAMARZ, M. LEBARGY, M. LECLERCQ, M. LEDE, Mme Catherine LEFEBVRE, M. Frédéric LEFEBVRE, M. Joseph LEFEBVRE, M. Dominique LEGRAND, M. Jean-François LEGRAND, M. LEPRETRE, M. LEWILLE, Mme LHERBIER (pouvoir à M. ACHIBA à partir de 21h00), M. LIENART, M. LIMOUSIN, Mme LINKENHELD, M. MAENHOUT, M. MANIER, M. MARCY, Mme MARIAGE-DESREUX, Mme MASSE, Mme MASSIET, M. MASSON, M. MATHON, Mme MAZZOLINI, M. MENAULT, Mme MEZOUANE-RAHMI, M. MINARD, Mme MOENECLAEY, M. MOLLE, M. MONTOIS, Mme MOREAUX, M. MOUVEAU, Mme NIREL, Mme OSSON (à partir de 17h30), M. PASTOUR, M. PAU, M. PAURON, M. PETRONIN, M. PICK, Mme PIERRE-RENARD, M. PILETTE, M. PLANCKE, M. PLOUY, Mme POLLET, Mme PONCHAUX, M. POSMYK, M. Ludovic PROISY, M. Patrick PROISY, M. PROKOPOWICZ, Mme PROVO, Mme RENGOT, M. RICHIR, Mme RODES (pouvoir à M.GEENENS à partir de 19h55), Mme ROUSSEL, Mme RUBIO-COQUEMPOT (à partir de 17h30), Mme SABE (à partir de 17h30), Mme SEDOU, Mme SEGARD (pouvoir à M. BALY à partir de 22h00), M. SKYRONKA, M. SONNTAG, Mme SPILLEBOUT (pouvoir à Mme TONNERRE-DESMET à partir de 20h20), Mme STANIEC-WAVRANT (pouvoir à M. VICOT à partir de 22h00), M. TAISNE (pouvoir à M. DAVID-BROCHEN à partir de 19h30), M. TALPAERT, Mme THOMAS, Mme TONNERRE, M. TURPIN, M. VANBEUGHEN, M. VERCAMER, M. VICOT, Mme VOITURIEZ (à partir de 17h30), M. VUYLSTEKER, M. WOLFCARIUS, M. ZBIERSKI (pouvoir à M. DETERPIGNY à partir de 21h25), Mme ZOUGGAGH.

Élus absents ayant donné pouvoir (22) :

Mme AUBRY (pouvoir à Mme LINKENHELD), Mme BADERI (pouvoir à Mme GAUTIER), M. BELABBES (pouvoir à M. DEBEER), M. BEZIRARD (pouvoir à M. BERNARD), M. BONTE (pouvoir à M. LIENART), M. BRAURE (pouvoir à M. BREHON), M. BUISSE (pouvoir à Mme MAZZOLINI), M. BUYSSECHAERT (pouvoir à Mme MARIAGE), M. DARMANIN (pouvoir à Mme BECUE), Mme DEBOOSERE (pouvoir à Mme CHANTELOUP), M. DESBONNET (pouvoir à M. MAENHOUT), M. DESTAILLEUR (pouvoir à Mme GILME), M. Ali DOUFFI (pouvoir à Mme BRULANT-FORTIN), Mme FURNE (pouvoir à M. COSTEUR), M. GRAS (pouvoir à M. MARCY), M. HEIREMANS (pouvoir à M. HUTCHINSON), M. LENFANT (pouvoir à Mme PONCHAUX), M. MAYOR (pouvoir à M. ELEGEEST), Mme PARIS (pouvoir à M. GARCIN), M. PLUSS (pouvoir à Mme MOREAUX), M. ROLLAND (pouvoir à M. SKYRONKA), Mme WENDERBECQ (pouvoir à Mme GLADYSZ-SEBILLE).

Le quorum étant atteint, le Conseil de la MEL peut valablement délibérer.

Le secrétaire de séance

Nicolas DETERPIGNY

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Damien CASTELAIN

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 024

Pour rendu exécutoire

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Vice-président délégué

Le 19/12/2022
Alain BERNARD

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
ID : 059-200093201-20221216-lmc100000096718-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 19/12/2022
Retour préfecture le 19/12/2022
Publié le 20/12/2022

22-C-0398

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (SDIT) - REPONSES AU BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE DU PROJET DE TRAMWAY DU POLE METROPOLITAIN DE LILLE ET SA COURONNE

I. Rappel du contexte

Par délibération n° 18 C 0983 en date du 14 décembre 2018, le Conseil de la métropole a lancé la concertation qui a permis d'aboutir au projet de Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT).

Par délibération n° 19 C 0312 en date du 28 juin 2019, le Conseil de la métropole a approuvé le bilan de la concertation menée sur le projet de Schéma Directeur des Infrastructures de Transport et l'a adopté à l'unanimité.

Par délibération n° 19 C 0605 en date du 11 octobre 2019, le Conseil de la métropole a autorisé la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Par décision n°2021/94 en date du 7 juillet 2021, la CNDP a demandé l'organisation d'une concertation préalable sur le projet de création d'une ligne de tramway sur le pôle métropolitain de Lille et sa couronne et a désigné M. Christophe Bacholle et M. Jean-Claude Ruysschaert garants de la concertation préalable.

Par délibération n° 21-C-0597 en date du 17 décembre 2021, le Conseil de la métropole a adopté les objets et modalités de la concertation préalable relative au projet de tramway du pôle de Lille et de sa couronne et autorisé à procéder à toutes les formalités à intervenir dans le cadre de la concertation.

La concertation préalable s'est déroulée du 21 février au 5 avril 2022.

Les garants de la concertation ont rendu public leur bilan en date du 5 mai 2022.

Par délibération n°22-C-0166 en date du 24 juin 2022, le Conseil de la métropole a pris acte du bilan établi par les garants et a tiré le bilan du Maître d'Ouvrage de la concertation préalable et confirmé la poursuite du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne, en tenant compte des orientations et engagements présentés dans le bilan.

Ce bilan du Maître d'Ouvrage a été rendu public le 24 juin 2022 et est consultable sur la plateforme de participation citoyenne de la métropole ainsi que sur le site internet de la CNDP.

Par décision n°2022/76 en date du 6 juillet 2022, la CNDP a pris acte du bilan du Maître d'Ouvrage ainsi que des réponses apportées aux recommandations du bilan des garants de la concertation préalable et a désigné M. Christophe Bacholle garant de la concertation continue pour le projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne.

II. Objet de la délibération

La présente délibération vise à présenter les réponses apportées par la MEL aux demandes de précisions des garants sur le projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne.

Demandes de précisions du bilan des garants :

Dans le bilan de la concertation préalable remis par les garants le 5 mai 2022, il est demandé :

- à la MEL de justifier par une étude de trafic l'opportunité d'un tramway sur le tronçon Seclin Wattignies ;
- au Maître d'Ouvrage de préciser par une étude l'impact sur la fréquentation du tramway et sur la population desservie d'un terminus à Lille Europe plutôt qu'à Lille Flandres ;
- à la ville de Lille de préciser les projets d'aménagements prévus le long de la Deûle, leur nature, leurs impacts en termes d'emplois et de population ;
- à la MEL de diligenter une étude comparative multi critères entre le tracé de référence entre la place Tacq et la Citadelle et une variante empruntant le boulevard Vauban ;
- à la MEL de conduire a minima une étude de faisabilité ou d'opportunité des alternatives présentées et argumentées pour desservir le centre de Lille et de préciser comment elle envisage d'assurer la couverture des zones blanches côté Est.

Dans le bilan approuvé par le Conseil de la métropole le 24 juin 2022, sont pris les engagements suivants à horizon de fin 2022 :

- Sur le secteur Wattignies-Seclin :

- La MEL approfondit les études d'opportunité d'un tramway sur le tronçon Wattignies Seclin au regard de la desserte TER.

- Sur le secteur Lille Gares :

- La MEL privilégie le tracé de référence par la gare Lille Europe dans la poursuite des études et l'objective au regard d'études complémentaires sur le pôle gares notamment de fréquentation.

- Sur le secteur Lille Centre :

- La MEL privilégie le tracé de référence sur la façade Ouest de la ville de Lille et l'objective au regard d'une étude multicritère (tracé Vauban/Lorraine/Moselle ou Vauban/Isly) comprenant un recensement des projets d'aménagement.
- La MEL mène une analyse multicritère des alternatives présentées et argumentées lors de la concertation et des conditions de desserte, au regard de l'ensemble des modes de déplacement et en complément des projets de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) concertés.

Réponses apportées aux demandes de précisions du bilan des garants :

Après avoir tiré le bilan du Maître d'Ouvrage en juin 2022, la MEL a approfondi les études sur les secteurs de Seclin, Lille gares et centre.

Les études complémentaires ont été rendues publiques sur la plateforme de participation citoyenne de la métropole et fait l'objet d'une communication dédiée. Elles sont jointes en annexe à la présente délibération.

Une réunion publique permettant d'échanger avec le public sur ces études s'est tenue le 24 novembre 2022.

Orientations et engagements retenus par la Métropole Européenne de Lille :

Le Maître d'Ouvrage prend en compte dans la poursuite des études sur le projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne les orientations suivantes :

- Sur le secteur Sud : Wattignies-Seclin :

- Retenir un tracé en terminus à Wattignies au regard des potentiels de desserte et de fréquentation à l'horizon 2035 estimés à ce stade.
- Porter attention à la tenue de l'offre ferroviaire, qui relève de la Région en partenariat avec la SNCF et l'État, et de son développement dans le cadre du projet de Service Express Métropolitain.
- Poursuivre la réflexion de la desserte du territoire de Seclin en cohérence avec l'offre de service globale de la métropole et en lien avec les infrastructures structurantes.

- Sur le secteur Lille Gares :

- Retenir un tracé par la gare Lille Europe pour la branche vers le secteur Grand Palais.

- Sur le secteur de Lille Centre :

- Retenir le tracé sur la façade Ouest de la ville de Lille par les boulevards Vauban, de Lorraine et de la Moselle.

Par ailleurs, la MEL prend en compte dans la poursuite des études une localisation du site de maintenance et de remisage, du projet de tramway du pôle métropolitain

de Lille et sa couronne, sur l'ancien site Vertbaudet sur les communes de Wambrechies et de Marquette-lez-Lille.

Par conséquent, la commission principale Transports, Mobilité, Accessibilité, Prévention, Sécurité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) d'approuver les réponses apportées aux demandes de précisions du bilan des garants de la concertation préalable sur le projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne ;

2) de confirmer la poursuite du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne en tenant compte des orientations et engagements présentés dans la présente délibération.

Résultat du vote : ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Les groupes Actions et Projets pour la Métropole, Gauche Métropolitaine et Métropole Ecologiste Citoyenne et Solidaire ayant voté contre. MM. François-Xavier CADART, Christophe GRAS et Louis MARCY ayant voté contre. Mmes Ingrid BRULAN-FORTIN et Violette SPILLEBOUT ainsi que MM. Ali DOUFFI et Alexandre GARIN s'étant abstenu.

Pour rendu exécutoire

22-C-0398

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (SDIT) - REPONSES AU BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE DU PROJET DE TRAMWAY DU POLE METROPOLITAIN DE LILLE ET SA COURONNE

I. Rappel du contexte

Par délibération n° 18 C 0983 en date du 14 décembre 2018, le Conseil de la métropole a lancé la concertation qui a permis d'aboutir au projet de Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT).

Par délibération n° 19 C 0312 en date du 28 juin 2019, le Conseil de la métropole a approuvé le bilan de la concertation menée sur le projet de Schéma Directeur des Infrastructures de Transport et l'a adopté à l'unanimité.

Par délibération n° 19 C 0605 en date du 11 octobre 2019, le Conseil de la métropole a autorisé la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Par décision n°2021/94 en date du 7 juillet 2021, la CNDP a demandé l'organisation d'une concertation préalable sur le projet de création d'une ligne de tramway sur le pôle métropolitain de Lille et sa couronne et a désigné M. Christophe Bacholle et M. Jean-Claude Ruysschaert garants de la concertation préalable.

Par délibération n° 21-C-0597 en date du 17 décembre 2021, le Conseil de la métropole a adopté les objets et modalités de la concertation préalable relative au projet de tramway du pôle de Lille et de sa couronne et autorisé à procéder à toutes les formalités à intervenir dans le cadre de la concertation.

La concertation préalable s'est déroulée du 21 février au 5 avril 2022.

Les garants de la concertation ont rendu public leur bilan en date du 5 mai 2022.

Par délibération n°22-C-0166 en date du 24 juin 2022, le Conseil de la métropole a pris acte du bilan établi par les garants et a tiré le bilan du Maître d'Ouvrage de la concertation préalable et confirmé la poursuite du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne, en tenant compte des orientations et engagements présentés dans le bilan.

Ce bilan du Maître d'Ouvrage a été rendu public le 24 juin 2022 et est consultable sur la plateforme de participation citoyenne de la métropole ainsi que sur le site internet de la CNDP.

Par décision n°2022/76 en date du 6 juillet 2022, la CNDP a pris acte du bilan du Maître d'Ouvrage ainsi que des réponses apportées aux recommandations du bilan des garants de la concertation préalable et a désigné M. Christophe Bacholle garant de la concertation continue pour le projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne.

II. Objet de la délibération

La présente délibération vise à présenter les réponses apportées par la MEL aux demandes de précisions des garants sur le projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne.

Demandes de précisions du bilan des garants :

Dans le bilan de la concertation préalable remis par les garants le 5 mai 2022, il est demandé :

- à la MEL de justifier par une étude de trafic l'opportunité d'un tramway sur le tronçon Seclin Wattignies ;
- au Maître d'Ouvrage de préciser par une étude l'impact sur la fréquentation du tramway et sur la population desservie d'un terminus à Lille Europe plutôt qu'à Lille Flandres ;
- à la ville de Lille de préciser les projets d'aménagements prévus le long de la Deûle, leur nature, leurs impacts en termes d'emplois et de population ;
- à la MEL de diligenter une étude comparative multi critères entre le tracé de référence entre la place Tacq et la Citadelle et une variante empruntant le boulevard Vauban ;
- à la MEL de conduire a minima une étude de faisabilité ou d'opportunité des alternatives présentées et argumentées pour desservir le centre de Lille et de préciser comment elle envisage d'assurer la couverture des zones blanches côté Est.

Dans le bilan approuvé par le Conseil de la métropole le 24 juin 2022, sont pris les engagements suivants à horizon de fin 2022 :

- Sur le secteur Wattignies-Seclin :

- La MEL approfondit les études d'opportunité d'un tramway sur le tronçon Wattignies Seclin au regard de la desserte TER.

- Sur le secteur Lille Gares :

- La MEL privilégie le tracé de référence par la gare Lille Europe dans la poursuite des études et l'objective au regard d'études complémentaires sur le pôle gares notamment de fréquentation.

- Sur le secteur Lille Centre :

- La MEL privilégie le tracé de référence sur la façade Ouest de la ville de Lille et l'objective au regard d'une étude multicritère (tracé Vauban/Lorraine/Moselle ou Vauban/Isly) comprenant un recensement des projets d'aménagement.
- La MEL mène une analyse multicritère des alternatives présentées et argumentées lors de la concertation et des conditions de desserte, au regard de l'ensemble des modes de déplacement et en complément des projets de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) concertés.

Réponses apportées aux demandes de précisions du bilan des garants :

Après avoir tiré le bilan du Maître d'Ouvrage en juin 2022, la MEL a approfondi les études sur les secteurs de Seclin, Lille gares et centre.

Les études complémentaires ont été rendues publiques sur la plateforme de participation citoyenne de la métropole et fait l'objet d'une communication dédiée. Elles sont jointes en annexe à la présente délibération.

Une réunion publique permettant d'échanger avec le public sur ces études s'est tenue le 24 novembre 2022.

Orientations et engagements retenus par la Métropole Européenne de Lille :

Le Maître d'Ouvrage prend en compte dans la poursuite des études sur le projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne les orientations suivantes :

- Sur le secteur Sud : Wattignies-Seclin :

- Retenir un tracé en terminus à Wattignies au regard des potentiels de desserte et de fréquentation à l'horizon 2035 estimés à ce stade.
- Porter attention à la tenue de l'offre ferroviaire, qui relève de la Région en partenariat avec la SNCF et l'État, et de son développement dans le cadre du projet de Service Express Métropolitain.
- Poursuivre la réflexion de la desserte du territoire de Seclin en cohérence avec l'offre de service globale de la métropole et en lien avec les infrastructures structurantes.

- Sur le secteur Lille Gares :

- Retenir un tracé par la gare Lille Europe pour la branche vers le secteur Grand Palais.

- Sur le secteur de Lille Centre :

- Retenir le tracé sur la façade Ouest de la ville de Lille par les boulevards Vauban, de Lorraine et de la Moselle.

Par ailleurs, la MEL prend en compte dans la poursuite des études une localisation du site de maintenance et de remisage, du projet de tramway du pôle métropolitain

de Lille et sa couronne, sur l'ancien site Vertbaudet sur les communes de Wambrechies et de Marquette-lez-Lille.

Par conséquent, la commission principale Transports, Mobilité, Accessibilité, Prévention, Sécurité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) d'approuver les réponses apportées aux demandes de précisions du bilan des garants de la concertation préalable sur le projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne ;

2) de confirmer la poursuite du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne en tenant compte des orientations et engagements présentés dans la présente délibération.

Résultat du vote : ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Les groupes Actions et Projets pour la Métropole, Gauche Métropolitaine et Métropole Ecologiste Citoyenne et Solidaire ayant voté contre. MM. François-Xavier CADART, Christophe GRAS et Louis MARCY ayant voté contre. Mmes Ingrid BRULAN-FORTIN et Violette SPILLEBOUT ainsi que MM. Ali DOUFFI et Alexandre GARIN s'étant abstenu.

RÉPONSES APPORTÉES AUX DEMANDES DE PRÉCISIONS DU BILAN DES GARANTS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

TRAMWAY DU PÔLE MÉTROPOLITAIN DE LILLE ET SA COURONNE

SECTEUR **LILLE**

MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

Novembre 2022

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

SOMMAIRE

1 CONTEXTE 2

1.1 Concertation préalable des projets de nouvelles lignes de transport du SDIT et bilan des garants 3

1.2 Demandes de précisions du bilan des garants sur le secteur de Lille 4

1.3 Engagements du bilan du Maître d'Ouvrage 4

2 SECTEUR LILLE GARES 7

2.1 Objectifs de l'étude 8

2.2 Contexte du secteur des gares 9
2.2.1 Présentation du secteur 9
2.2.2 Le pôle actuel des gares 10

2.3 Évaluation des potentiels de desserte de chaque gare 13

2.4 Analyse de la fréquentation du tramway associée à chaque gare 16
2.4.1 Méthodologie pour estimer la fréquentation 16
2.4.2 Estimation des fréquentations 18

2.5 Une modélisation qui ne rend pas compte de certains éléments 19
2.5.1 Les évolutions du TER – Projet SEM 19
2.5.2 Les effets locaux du report modal 19
2.5.3 L'espace physique contraint de la place des Buisses 20

2.6 Le choix de construire un pôle gares – Euraflandres 22
2.6.1 Un espace encore en construction 22
2.6.2 Le projet de tramway sur Euraflandres 25
2.6.3 L'exemple du pôle de transports de Lyon 29

3 SECTEUR LILLE CENTRE - OUEST 30

3.1 Objectif de l'étude 31

3.2 Méthodologie 32
3.2.1 Tracés considérés 32
3.2.2 Les critères d'analyse 35

3.3 Contexte du secteur 38
3.3.1 Milieu physique et géographique 38
3.3.2 Patrimoine architectural et urbain 38
3.3.3 Population et emplois 38

3.3.4 Établissements scolaires et d'études supérieures sur le campus Vauban 40
3.3.5 Port de Lille 40
3.3.6 Mobilité et déplacements 41
3.3.7 Projets d'aménagement et réflexions urbaines 43

3.4 - Analyse des variantes de tracé 46
3.4.1 Tracé de référence (Vauban-Solférino-Jouhaux-Lorraine-Moselle) 46
3.4.2 Variante de tracé (Vauban-Bigo Danel-Isly) 56
3.4.3 Synthèse sur le tracé de référence – Vauban/Solférino/Jouhaux/Lorraine/Moselle 64
3.4.4 Synthèse sur le tracé variante – Vauban / Bigo Danel / Isly 67

4 SECTEUR LILLE CENTRE - EST 69

4.1 Objectifs de l'étude 70

4.2 Variantes présentées lors de la concertation 71

4.3 Méthodologie 76
4.3.1 Préambule 76
4.3.2 Variantes écartées sur la base de critères discriminants 76
4.3.3 Analyse des scénarios issus de la concertation 76

4.4 Projets urbains 79
4.4.1 Rue Pierre Mauroy 79
4.4.2 Rue du Molinel 80
4.4.3 Boulevard Carnot 81

4.5 Analyse des propositions de la concertation 82
4.5.1 Variantes écartées 82
4.5.2 Analyse des scénarios issus de la concertation 85

4.6 Couverture des zones blanches 104
4.6.1 Un projet métropolitain 104

4.7 La desserte dans Lille 106
4.7.1 Le projet de tramway dans Lille 106
4.7.2 La couverture des zones blanches dans Lille 107
4.7.3 La complémentarité des modes 112

1 - Contexte

1.1 Concertation préalable des projets de nouvelles lignes de transport du SDIT et bilan des garants

La Métropole Européenne de Lille (MEL) s'est dotée d'un Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT), établissant sa feuille de route en matière d'infrastructures de transports collectifs structurants à l'horizon 2035. Ce schéma, concerté en 2019, objet de la délibération n°19 C 0312, adopté lors du conseil métropolitain du 28 juin 2019, prévoit notamment la création de nouvelles liaisons en transports collectifs structurants.

Dans ce cadre, 4 projets de lignes nouvelles de transport en commun en mode lourd ont été considérés comme prioritaires :

- Tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing,
- Tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne,
- Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille – Villeneuve-d'Ascq,
- Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Villeneuve-d'Ascq – Marcq-en-Barœul.

Ces projets ont fait l'objet d'une concertation préalable spécifique du 21 février 2022 au 5 avril 2022.

Pour les projets de tramway, cette concertation préalable est intervenue en application des articles L121-1-A et L121-8 du code de l'environnement. Elle s'est tenue sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) qui a missionné M. Christophe Bacholle et M. Jean-Claude Ruysschaert en garants de cette concertation.

Les garants de la concertation ont rendu public leur bilan en date du 5 mai 2022. Ce bilan comporte un avis sur le déroulement de la concertation, une synthèse des arguments exprimés et des demandes de précisions et recommandations adressées au Maître d'Ouvrage.

Le bilan des garants est disponible sur le site de la Commission Nationale du Débat Public :

https://www.debatpublic.fr/nouvelles-lignes-de-tramway-sur-lille-et-sa-couronne-versant-ouest-2051

Il est également consultable en ligne sur le site internet de la participation citoyenne de la MEL :

https://participation.lillemetropole.fr/uploads/decidim/attachment/file/1527/Bilan_de_la_concertation_Tramways_MEL_4_mai_2022.pdf

1.2 Demandes de précisions du bilan des garants sur le secteur de Lille

Dans le bilan établi par les garants de la concertation plusieurs demandes de précisions ont été formulées sur le Secteur de Lille :

- Il est demandé au Maître d'Ouvrage de préciser par une étude, l'impact sur la fréquentation du tramway et sur la population desservie d'un terminus à Lille Europe plutôt qu'à Lille Flandres.
- Il est demandé à la ville de Lille de préciser les projets d'aménagements, prévus le long de la Deûle, leur nature, leurs impacts en termes d'emplois et de population.
- Il est demandé à la MEL de diligenter une étude comparative multi critères entre le tracé de référence entre la place Tacq et la Citadelle et une variante empruntant le boulevard Vauban.
- Il est demandé à la MEL de conduire a minima une étude de faisabilité ou d'opportunité des alternatives présentées et argumentées pour desservir le centre de Lille et de préciser comment elle envisage d'assurer la couverture des zones blanches côté Est.

1.3 Engagements du bilan du Maître d'Ouvrage

Le 24 juin 2022, le Conseil de la métropole a approuvé le bilan du Maître d'Ouvrage de la concertation préalable et confirmé la poursuite du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne, en tenant compte des orientations et engagements présentés dans le bilan.

Le bilan du Maître d'Ouvrage est disponible sur le site de la Commission Nationale du Débat Public :

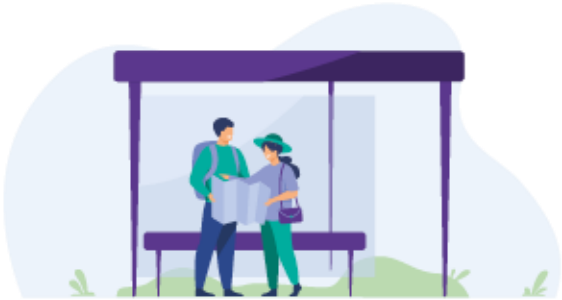
https://www.debatpublic.fr/nouvelles-lignes-de-tramway-sur-lille-et-sa-couronne-versant-ouest-2051

Il est également consultable en ligne sur le site internet de la participation citoyenne de la MEL :

https://participation.lillemetropole.fr/uploads/decidim/attachment/file/1578/Bilan_de_la_concertation_pr%C3%A9alable_SDIT.pdf

Dans le bilan du Maître d'Ouvrage, la Métropole Européenne de Lille a pris les engagements suivants concernant les réponses aux demandes de préconisations des garants sur le secteur de Lille :

Demandes de précisions du bilan des garants : 05/05/2022	Réponses du Maître d'Ouvrage : 24/06/2022 (Délibération 22-C-0166 du conseil métropolitain)	Délais d'engagement du Maître d'Ouvrage
Il est demandé au Maître d'ouvrage de préciser par une étude, l'impact sur la fréquentation du tramway et sur la population desservie d'un terminus à Lille Europe plutôt qu'à Lille Flandres.	Sur le secteur Lille Gares, la Métropole Européenne de Lille privilégie le tracé de référence par la gare Lille Europe dans la poursuite des études et l'objective au regard d'études complémentaires sur le pôle gares notamment de fréquentation.	Fin 2022
Il est demandé à la ville de Lille de préciser les projets d'aménagements prévus le long de le Deûle, leur nature, leurs impacts en termes d'emplois et de population.	Sur le secteur Lille Centre, la Métropole Européenne de Lille privilégie le tracé de référence sur la façade Ouest de la ville de Lille et l'objective au regard d'une étude multicritère (tracé Vauban/Lorraine/Moselle ou Vauban/Isly) comprenant un recensement des projets d'aménagement.	Fin 2022
Il est demandé à la MEL de diligenter une étude comparative multi critères entre le tracé de référence entre la place Tacq et la Citadelle et une variante empruntant le boulevard Vauban.		
Il est demandé à la MEL de conduire a minima une étude de faisabilité ou d'opportunité des alternatives présentées et argumentées pour desservir le centre de Lille et de préciser comment elle envisage d'assurer la couverture des zones blanches côté Est.	Sur le secteur Lille Centre, la Métropole Européenne de Lille mène une analyse multicritère des alternatives présentées et argumentées lors de la concertation et des conditions de desserte, au regard de l'ensemble des modes de déplacement et en complément des projets de tramway et de BHNS concertés.	Fin 2022



2 - Secteur Lille Gares

Demande de précisions du bilan des garants :

Il est demandé au Maître d'Ouvrage de préciser par une étude, l'impact sur la fréquentation du tramway et sur la population desservie d'un terminus à Lille Europe plutôt qu'à Lille Flandres.

Réponse de la Métropole Européenne de Lille :

Sur le secteur Lille Gares, la Métropole Européenne de Lille privilégie le tracé de référence par la gare Lille Europe dans la poursuite des études et l'objective au regard d'études complémentaires sur le pôle gares notamment de fréquentation.

2.1 Objectifs de l'étude

L'étude a pour objectif de préciser les éléments relatifs à la population, aux emplois et scolaires situés dans la zone de chalandise de chacune des gares, et de présenter les résultats de modélisations de trafic voyageurs pour le projet de tramway spécifiquement réalisées pour répondre à l'éclairage demandé.

La présente note détaille également les éléments de contexte, spécifiques au pôle gares, pris en compte par la Métropole Européenne de Lille, pour le choix du tracé du tramway sur ce secteur.

2.2 Contexte du secteur des gares

2.2.1 Présentation du secteur

L'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole (ADULM) présente ainsi le secteur Euralille :

Le rôle de Lille est primordial au sein de ce maillage [régional] et il est encore nécessaire de renforcer son rôle de porte d'entrée ou de « gateway » pour la région.
Au sein du Cœur métropolitain, celui-ci se manifeste de manière tangible dans le pôle d'excellence Euralille. Depuis sa création dans les années 1990, le quartier d'affaires et « hub » de transports multimodal incarne cette fonction de porte d'entrée.
De par sa fonction de hub de transport majeur, il supporte les flux de déplacements les plus importants du territoire régional.
Doté de formes urbaines et architecturales emblématiques, il superpose et concentre des usages divers : commerces, loisirs, enseignement supérieur, logements, tertiaire…
Reconnu à l'échelle nationale et européenne, ce pôle concentre une partie importante des lieux de pouvoir et de décision présents dans la métropole (MEL, Conseil général du département du Nord, siège de la Région Hauts-de France).
De par une prédominance du tertiaire supérieur (administrations et entreprises) et la localisation de nombreux sièges sociaux d'entreprises d'échelon national, ce secteur est également considéré comme la "turbine tertiaire" de la métropole.
De nombreux flux et échanges s'effectuent au sein de ce pôle en lien avec son rôle décisionnel : liens entre sièges et établissements d'entreprises, flux financiers ou échanges entre les sphères économiques et politiques.
Par conséquent, l'attractivité d'Euralille en tant que destination est aussi importante que sa capacité d'interface et de diffusion.
Pour l'avenir, il semble crucial de maintenir et de renforcer à la fois son ancrage au sein du Cœur métropolitain et de la métropole que son rayonnement national et européen.

PORTRAIT DE TERRITOIRE ET PROJETS CŒUR MÉTROPOLITAIN | SOURCE : ADULM JUILLET 2020

FIGURE 1 : VUE AERIENNE DU SECTEUR EURALILLE | SOURCE : GOOGLE EARTH

Euralille est ainsi devenu progressivement le 3ème quartier d'affaires de France.

2.2.2 Le pôle actuel des gares

2.2.2.1 L'espace physique

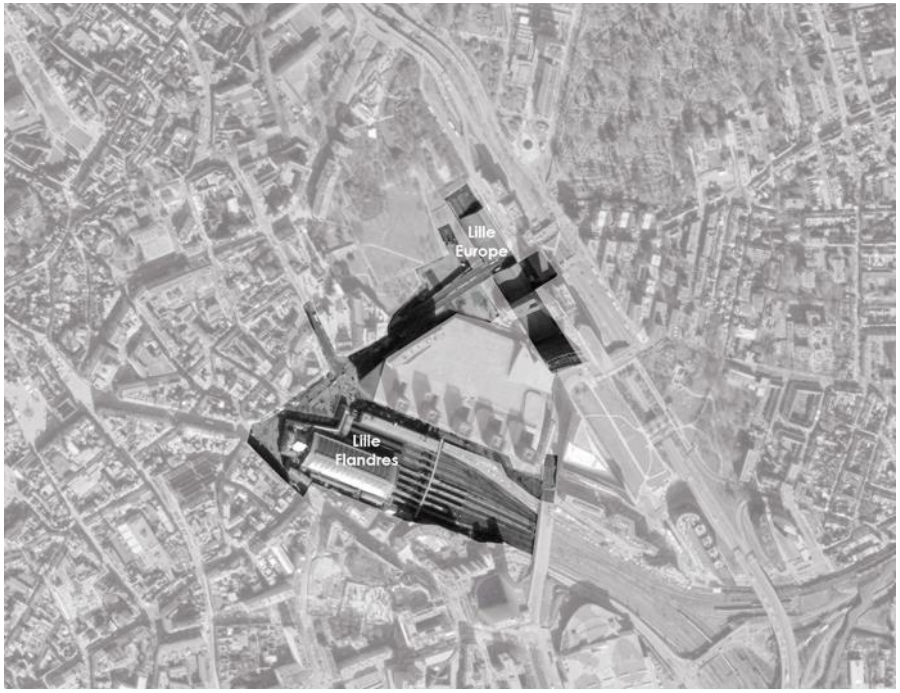


FIGURE 2 : LOCALISATION DU PÔLE GARES | SOURCE : MEL

Le pôle des gares est aujourd'hui composé de deux secteurs : la gare Lille Flandres et la gare Lille Europe, distantes de 500 mètres environ.

La gare Lille Flandres se trouve au contact du Vieux Lille, en lien avec la place du Général de Gaulle par la rue Faidherbe, et des lieux emblématiques de Lille. Elle est au cœur d'un environnement au bâti ancien et caractéristique de la ville. Le pôle de transport se déploie en profondeur avec une station tramway et une station métro en souterrain.

La gare Lille Europe est bordée par le parc Matisse et la place François Mitterrand au Sud-Ouest et en contrebas, par le boulevard de Turin et Leeds puis une voie rapide au Nord-Est. Une station tramway est accessible depuis la place François Mitterrand, la station de métro se déploie sous la gare.

Pour liaisonner les deux gares, 2 possibilités existent en dehors des transports collectifs, d'une part, le pont Le Corbusier au niveau supérieur et, d'autre part, le cheminement via la place François Mitterrand au niveau inférieur.

La place des Buisses confortée récemment dans ses fonctions de rotule du pôle gares développe un espace attractif pour les modes actifs, avec une gare bus structurante mais contrainte dans son fonctionnement. Elle est bordée d'attracteurs commerciaux et tertiaires. À noter également la présence de stations taxis. Elle cumule donc d'ores et déjà de nombreuses fonctions dans un espace relativement limité.

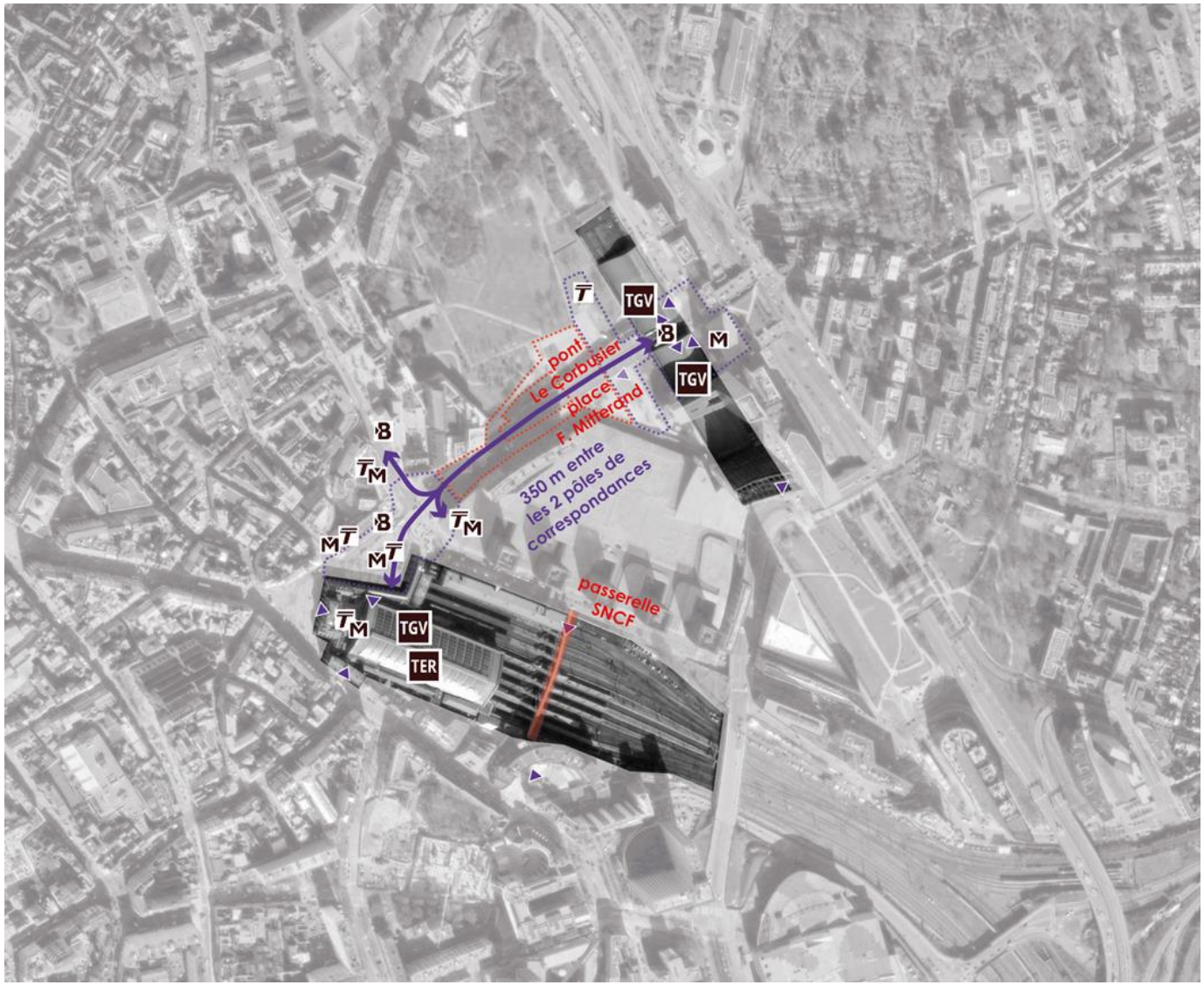


FIGURE 3 : SCHÉMA DU PÔLE GARES ACTUEL | SOURCE : MEL

2.2.2.2 La desserte en transports collectifs

La mobilité locale est aujourd'hui essentiellement orientée vers Lille Flandres, du fait de son statut de gare historique (1848), et cela assez logiquement puisque la gare Lille Europe n'a été inaugurée que relativement récemment, en 1994. L'emplacement de Lille Europe a été choisi à proximité de Lille Flandres pour faciliter la relation entre les deux gares et constituer un pôle unique de desserte de la ville.

Ainsi aujourd'hui, la majorité des lignes de transport en commun transitent toujours à Lille Flandres.

Le tableau ci-après présente un recensement du nombre de lignes de transports en commun transitant ou ayant leur terminus à Lille Flandres ou à Lille Europe, ainsi que des éléments sur l'offre TGV et TER desservant chacune des deux gares.

Ces chiffres montrent que la gare Lille Flandres constitue une gare de proximité et dispose d'une attractivité nationale : la gare accueille la majeure partie des TER de la région, et également nombre de TGV. La gare Lille Europe quant à elle constitue plutôt une gare à attractivité nationale et internationale (Eurostar et Thalys).

FIGURE 4 : COMPTAGES DES TRANSPORTS EN COMMUN TRANSITANT À LILLE FLANDRES ET LILLE EUROPE | SOURCES : MEL -SNCF

	Lille Flandres	Lille Europe
Nombre de voyageurs en gare SNCF par an (en 2019, source SNCF)	21,8 millions	7,8 millions
Nombre de montées par jour dans le métro (2022)	89 400 (dont 44% de correspondances)	5 500 (dont 10% de correspondances)
Nombre de montées par jour dans le tramway (2022)	12 800 (dont 57% de correspondances)	900 (dont 10% de correspondances)
Nombre de montées par jour sur les lignes de bus (2022)	10 300 (dont 40% de correspondances)	600 (dont 32% de correspondances)
Nombre de lignes structurantes en correspondance (métro, tramway)	4 (M1, M2, T, R)	3 (M2, T, R)
Nombre de lianes en correspondance	4	4
Nombre d'autres lignes de bus en correspondance	8	5
Nombre de lignes de bus en terminus	2	4
Nombre de lignes TER	20	3
Pourcentage de TGV à l'échelle du pôle gares (2010)	17%	20% (sans Eurostar)

Il faut noter qu'aujourd'hui, la Place des Buisses est le premier lieu d'échange multimodal du territoire.

En plus de ces flux en transports collectifs, de nombreux piétons transitent également par cette place avec des origines-destinations très diverses. Ils se rendent notamment au centre commercial Euralille, qui se situe entre les deux gares.

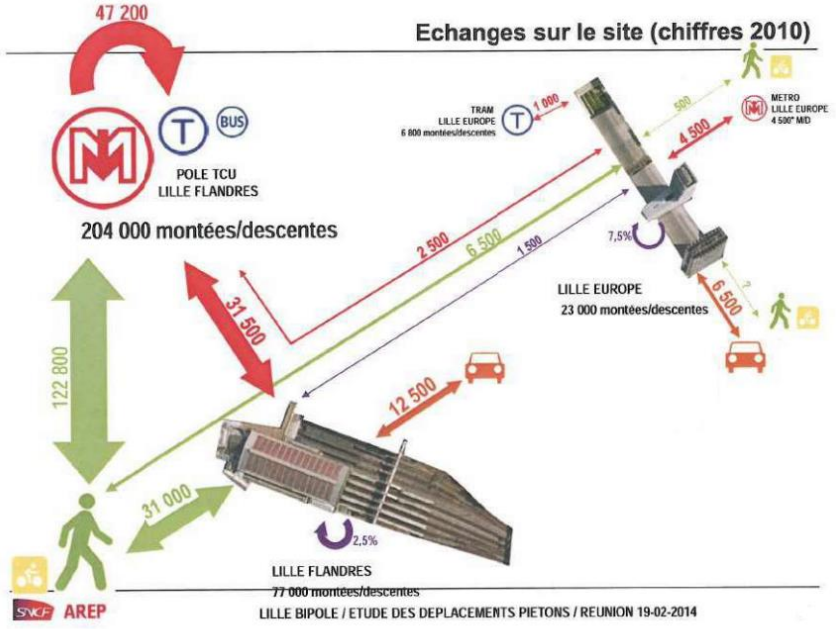


FIGURE 5 : SCHÉMA DES FLUX QUOTIDIENS SUR LE PÔLE GARES | SOURCE : AREP

2.3 Évaluation des potentiels de desserte de chaque gare

Le tableau ci-après ainsi que les cartes suivantes présentent l'analyse socio-économique des populations, emplois, scolaires et équipements dans une zone de chalandise de 500 mètres autour de chacune des gares à l'horizon 2035.

	Station Lille Flandres	Station Lille Europe
Habitants	4 800	3 000
Emplois	17 400	17 500
Scolaires et étudiants	700	0
Équipements par typologie	Culture et loisirs : 17 Science et enseignement : 21 Administratif ou militaire : 8	Culture et loisirs : 14 Science et enseignement : 3 Administratif ou militaire : 5

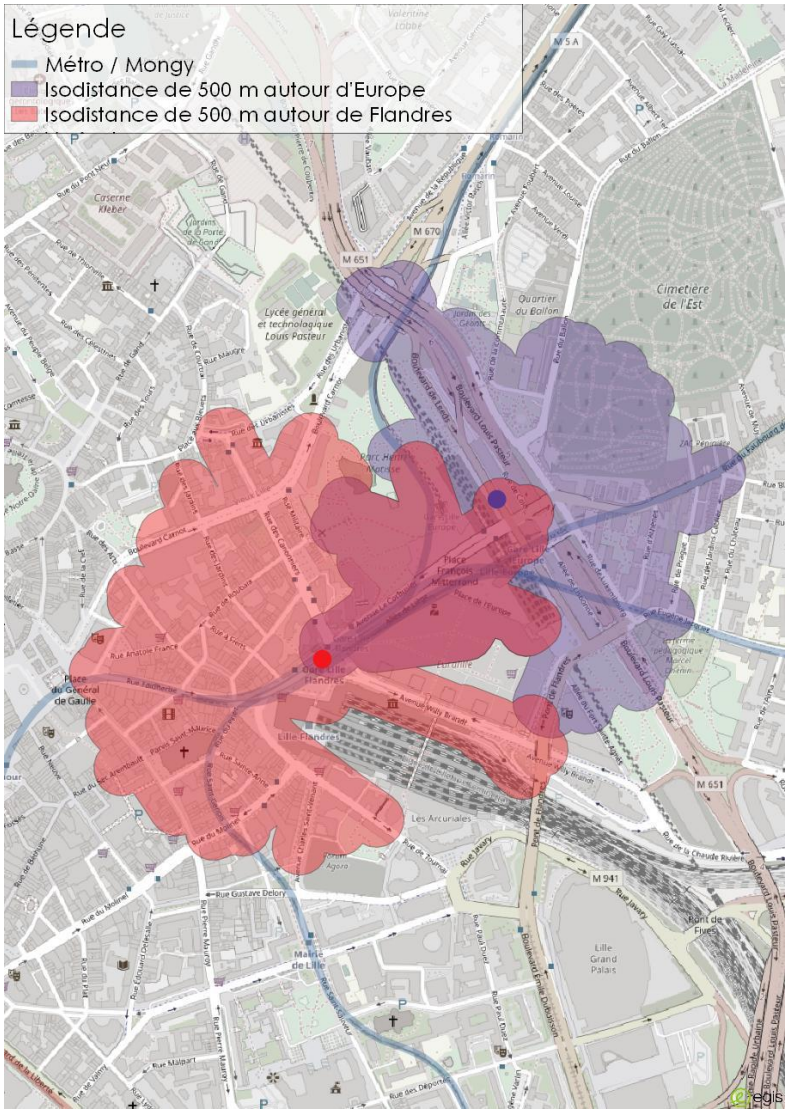


FIGURE 6 : ISO DISTANCES DE 500 M À PIED AUTOUR DES STATIONS| SOURCE : MEL

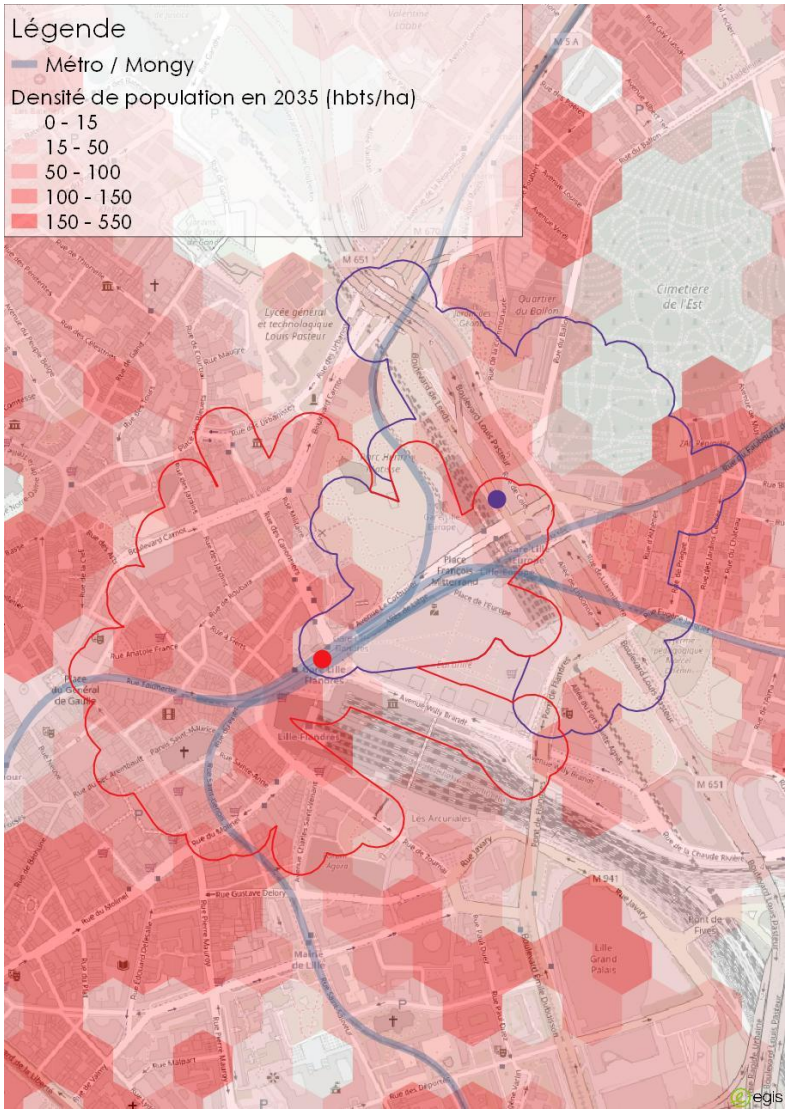


FIGURE 7 : DENSITÉ DE POPULATION EN 2035 AUTOUR DES GARES | SOURCE : MEL

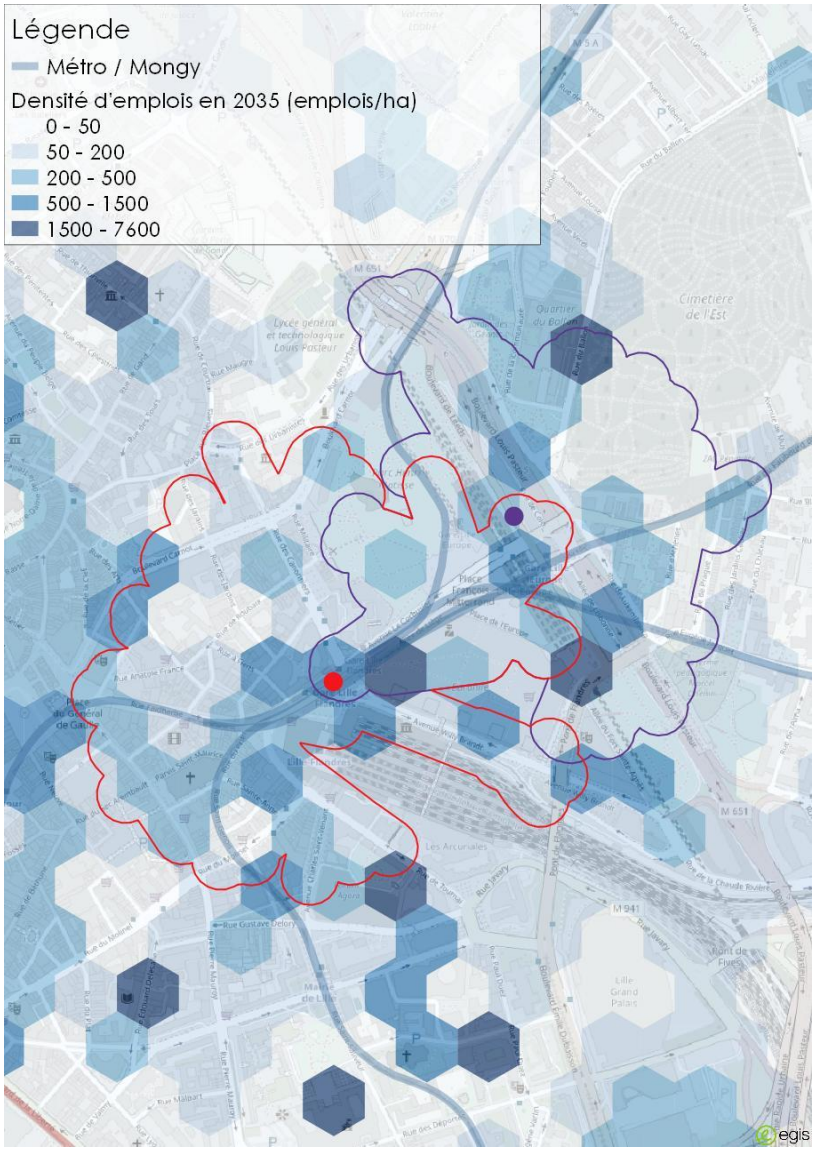


FIGURE 8 : DENSITÉ D'EMPLOIS EN 2035 AUTOUR DES GARES | SOURCE : MEL

Ces chiffres montrent que les habitants, emplois et scolaires desservis par chacune des deux stations sont globalement similaires. La station Lille Flandres présente des chiffres légèrement plus élevés d'habitants et de scolaires mais s'inscrit dans un secteur dense déjà constitué. La station Lille Europe présente de plus grandes opportunités de développement à moyen/long terme, en lien notamment avec le projet d'Euralille à la Deûle.

2.4 Analyse de la fréquentation du tramway associée à chaque gare

2.4.1 Méthodologie pour estimer la fréquentation

La fréquentation à l'horizon 2035 a été estimée à l'aide d'un modèle de trafic. Il s'agit d'un modèle monomodal axé sur les transports collectifs urbains et développé sur l'ensemble des communes de la Métropole.

Pour pouvoir modéliser la fréquentation associée au tramway sur le pôle métropolitain de Lille et sa couronne, qui traverse 12 communes sur près de 30 km d'infrastructures, la première étape a consisté à formuler une hypothèse de configuration des différentes lignes de tramway selon les besoins de déplacements identifiés.

Plusieurs scénarios ont été comparés. Il a ainsi été retenu pour la modélisation, à ce stade amont des études, un scénario d'exploitation à 3 lignes de tramway :

- Ligne Sud – Porte des Postes – Esplanade – Gares – Grand Palais,
- Ligne Ouest – Porte des Postes,
- Ligne Nord – Gares - Grand Palais.

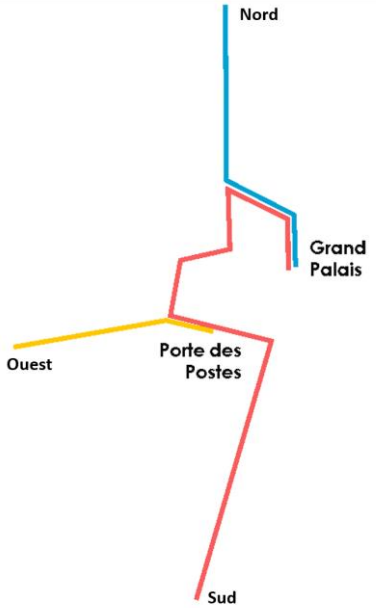


FIGURE 9 : SCHÉMA D'EXPLOITATION À 3 LIGNES | SOURCE : MEL

Ensuite, pour évaluer la fréquentation associée à un passage par Lille Flandres ou par Lille Europe, deux scénarios de tracé ont dû être constitués et analysés :

- Le tracé de référence par Lille Europe, Pont de Flandres et Grand Palais tel que délibéré par la MEL dans le bilan de la concertation le 24 juin 2022,
- Un tracé variante fictif par Lille Flandres, avec comme hypothèse de tracé un passage par les rues des Urbanistes et des Canonniers, Lille Flandres, Grand Palais.

La fréquentation en un point donné ne peut en effet se déterminer que par la construction d'un jeu complet d'hypothèses pour des lignes et un réseau.

Le tracé variante par Lille Flandres traverse le giratoire Pasteur et présente un terminus à Grand Palais conformément au tracé délibéré et ce même si la faisabilité d'un tel terminus reste à confirmer. Cette hypothèse, permet de caractériser l'influence de l'un ou l'autre choix de tracé et de les comparer entre eux.

La présente analyse diffère de la formulation stricte de la préconisation faite par les garants dans leur bilan puisqu'elle portait sur la seule perspective d'un terminus à Lille Flandres ou à Lille Europe et non d'un passage. Or, suite aux avis émis lors de la concertation préalable, le conseil métropolitain a tiré le bilan de la concertation et délibéré en juin 2022 en faveur d'un prolongement du tracé de Lille Europe jusqu'au secteur Grand Palais suivant la variante proposée en concertation. Il convenait donc de prendre en compte ce choix dans l'analyse.

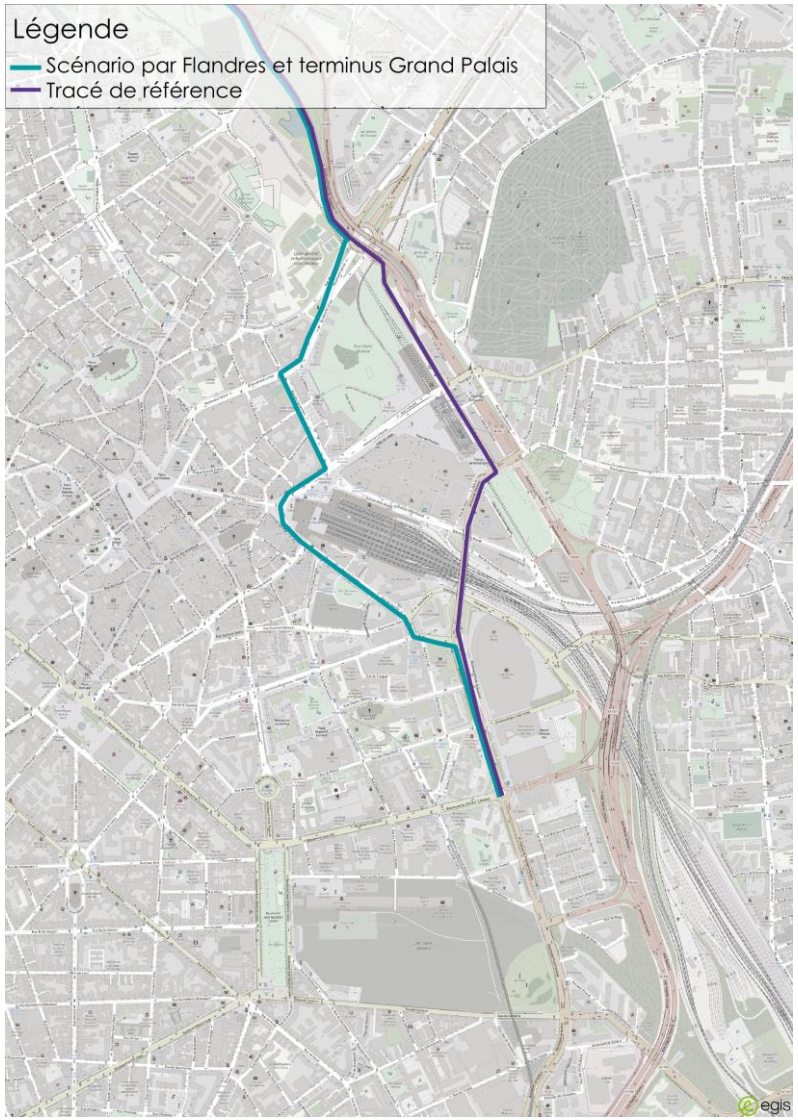


FIGURE 10 : SCÉNARIOS DE TRACÉ ANALYSÉS SOURCE : MEL/OPENSTREETMAP

2.4.2 Estimation des fréquentations

La fréquentation est donnée principalement comme un élément de comparaison entre variantes, elle est donc à considérer comme une donnée relative liée à la nature du modèle.

Les prévisions de fréquentations feront l'objet d'approfondissements en phase ultérieure des projets, en lien notamment avec la restructuration du réseau de bus à l'horizon des mises en service des nouvelles lignes de tramway et de BHNS.

2.4.2.1 Passage par la gare Lille Europe

La fréquentation estimée pour un tracé passant par la gare Lille Europe pour les deux lignes Nord et Sud est de 67 800 voyages par jour, dont :

- 55 000 sur la ligne Sud,
- 12 800 sur la ligne Nord.

En 2035, la fréquentation totale sur le réseau Ilévia, associée à ce tracé, est estimée par la modélisation à 739 800 montées par jour.

À titre de comparaison, la fréquentation actuelle (2016) du tramway R et T (tramway Mongy) est de 44 400 montées par jour et la fréquentation totale sur le réseau Ilévia à 626 900 montées par jour. Avec ce tracé, cela représente une augmentation de 17,9% de la demande entre 2016 et 2035.

2.4.2.2 Passage par la gare Lille Flandres

La fréquentation estimée pour un tracé passant par la gare Lille Flandres pour les deux lignes Nord et Sud est de 81 300 voyages par jour, dont :

- 60 600 sur la ligne Sud,
- 20 700 sur la ligne Nord.

En 2035, la fréquentation totale sur le réseau, associée à ce tracé, est estimée par la modélisation à 745 100 montées par jour. Cela représente une augmentation de 18,8% de la demande entre 2016 et 2035.

Les résultats de la modélisation en termes de fréquentations doivent être observés pour l'ensemble du réseau et non seulement sur le périmètre des nouvelles lignes de tramway. En effet, un utilisateur actuel des transports en commun pourra choisir d'emprunter un itinéraire plutôt qu'un autre, notamment quand les nouvelles lignes de tramway améliorent son trajet, sans pour autant venir s'ajouter à la fréquentation globale du réseau.

La modélisation réalisée fait ainsi apparaitre un écart de fréquentation entre le tracé par Lille Europe et le tracé par Lille Flandres de 13 500 montées pour les lignes de tramway mais d'un **écart d'uniquement 5 300 montées par jour à l'échelle du réseau de transport en commun Ilévia dans son ensemble. Cet écart de 5 300 montées par jour représente un différentiel de fréquentation de seulement 0,7% entre les deux tracés.**

Ce faible écart entre les deux modélisations doit par ailleurs être considéré au regard de la marge de fiabilité du modèle.

2.5 Une modélisation qui ne rend pas compte de certains éléments

2.5.1 Les évolutions du TER – Projet SEM

Le Service Express Métropolitain (SEM), projet porté par l'État, la Région Hauts-de-France, la Métropole Européenne de Lille et SNCF Réseau, renforcera le rôle du train dans l'accessibilité à la métropole.

Son objectif est de doubler les fréquences en heures de pointe des trains de l'étoile ferroviaire de Lille à l'horizon 2040 pour évoluer vers une forme de RER métropolitain et une desserte au quart d'heure, en exploitant plus largement l'étoile ferroviaire existante, en améliorant ses infrastructures, en créant de nouvelles haltes et en rendant plus attractifs les points d'arrêts existants situés sur la Métropole.

Ce projet envisage notamment la « diamétralisation » d'un certain nombre de trains qui ne rejoindront plus la gare Lille Flandres en terminus actuellement en cul de sac mais réaliseront des trajets Est-Ouest ou Nord – Sud.

Le projet prévoit également la création de nouvelles gares ou haltes ferroviaires dont une nouvelle halte à la Porte des Postes, en connexion directe avec les deux lignes de métro, le réseau bus et le nouveau réseau tramway constituant ainsi un nouveau pôle de transport majeur de la métropole. Ce pôle de la Porte des Postes devrait induire un report de fréquentation de la gare Lille Flandres vers ce nouveau pôle.

Par ailleurs, si la réflexion d'une gare souterraine à Lille Flandres, également envisagée dans le projet SEM dans un horizon très lointain, était mise en œuvre, elle pourrait rebattre la distribution des voyageurs dans le secteur.

Cette redistribution de la demande ferroviaire, à un horizon plus lointain que la mise en œuvre des lignes de tramway et de BHNS du SDIT, n'a pas pu être incluse dans les modélisations, les réflexions étant en cours dans le cadre des études du projet SEM. Toutes ces évolutions tendent cependant à une potentielle déconcentration de la demande et la gare Lille Flandres pourrait ne plus être aussi dominante en tant que point d'entrée pour le centre de la métropole.

2.5.2 Les effets locaux du report modal

Dans le modèle monomodal (monomodal désignant la présence d'un seul mode, ici le transport en commun), le report modal est estimé de manière globale pour le territoire et ne tient donc pas compte de contextes locaux très spécifiques.

Le modèle ne prend pas en compte l'opportunité locale d'un report modal plus important suite à l'installation de la nouvelle ligne de transport. Or le contexte actuel du secteur de la gare Lille Europe fait qu'il présente une source potentielle de report modal

futur plus important de la voiture particulière vers les transports en commun.

On note ainsi, d'après une étude de la SNCF menée en 2012, que l'accès à la gare Lille Flandres se fait déjà principalement à pied ou en transports :

- 40% des usagers accèdent à pied ou à vélo,
- 50% des usagers accèdent en transport en commun,
- 10% des usagers accèdent en véhicule particulier.

Le pôle de Lille Europe semble quant à lui perçu comme plus routier par les usagers, ce que confirme l'analyse de l'accès à la gare menée par la SNCF en 2012 qui se fait principalement en voiture :

- 41% des usagers accèdent en voiture,
- 34% des usagers accèdent en transport en commun,
- 25% des usagers accèdent à pied.

Il en va de même pour la desserte des immeubles tertiaires situés à proximité du pont de Flandres.

Le modèle ne reflète ainsi pas l'augmentation d'attractivité des transports en commun sur le secteur Lille Europe et l'opportunité d'un report modal plus important que sur des secteurs déjà largement tournés vers les transports en commun, comme sur le secteur Lille Flandres. Cela est de nature à réduire l'écart de fréquentation entre les deux tracés.

2.5.3 L'espace physique contraint de la place des Buisses

La modélisation présente un caractère théorique par les jeux d'hypothèses qui la construisent et ne prend pas en compte la réalité de la surface physique et de la géométrie du territoire.

Le passage par Lille Flandres se fait ainsi sans prise en compte de l'espace déjà contraint que constitue la place des Buisses ou la rue des Canonniers. Le modèle peut ainsi ajouter des voyageurs indéfiniment en ce point donné. On sait cependant que l'espace disponible, cumulant d'ores et déjà de nombreux usages ne permettra pas de faire cohabiter à la fois gare routière bus, accès métros, stationnements et flux cycles, flux piétons, stations de taxis, dépose minutes, fonctions commerciales et circulation automobile résiduelle tels qu'ils existent actuellement avec une fonction supplémentaire de station de tramway.

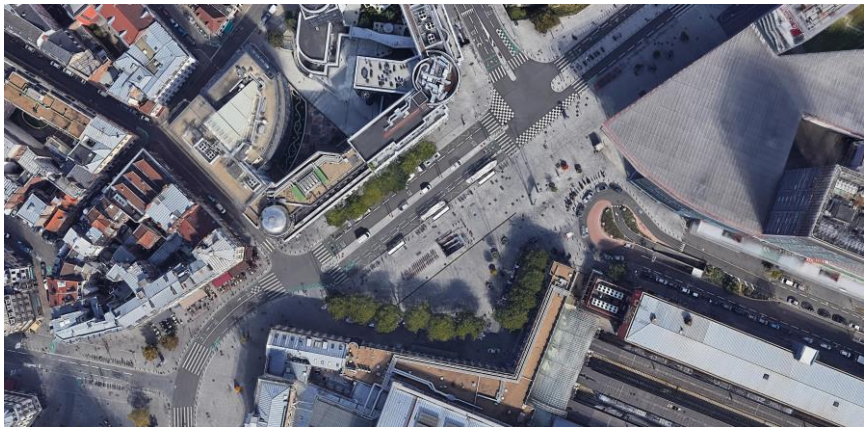


FIGURE 11 : VUE AERIENNE PLACE DES BUISSES | SOURCE : GOOGLE EARTH

On dénombre à l'heure actuelle environ 10 000 montées par jour pour le réseau bus à Lille Flandres et la modélisation y prévoit pour les lignes de tramway 11 500 montées. À l'horizon de la mise en service des nouvelles lignes de tramway, une réflexion sera menée afin de réorganiser le réseau bus, dans une vision de rabattement vers les lignes structurantes et de complémentarité du maillage. Cette recomposition des lignes et de leur fréquence pourrait générer des évolutions du fonctionnement bus actuel place des Buisses.

Des arbitrages seraient donc nécessaires dans le choix des fonctions à maintenir place des Buisses pour pouvoir y insérer la station de tramway.

FIGURE 12 : PHOTO PLACE DES BUISSES | SOURCE : MEL

2.6 Le choix de construire un pôle gares – Euraflandres

2.6.1 Un espace encore en construction

2.6.1.1 Une genèse récente

La gare Lille Europe, inaugurée en 1994, forme avec sa voisine, la gare Lille Flandres, le « pôle gares » de la métropole.

La particularité du quartier est en effet d'accueillir deux gares grandes lignes, distinctes mais proches, en plein cœur du centre-ville.

L'analyse du secteur doit donc s'appréhender selon des échelles et prismes variés, notamment sous l'angle urbain, et non uniquement par rapport aux seules gares et à leurs dessertes.

Les aménageurs et planificateurs désignent ainsi par le vocable d'Euraflandres l'espace public, de 500m environ, situé entre la gare Lille Europe et la gare Lille Flandres, constitué notamment des deux corridors qui les relient à savoir le viaduc Le Corbusier au niveau supérieur et la place François Mitterrand au niveau inférieur tels qu'imaginés dès l'origine dans le plan guide d'Euralille.

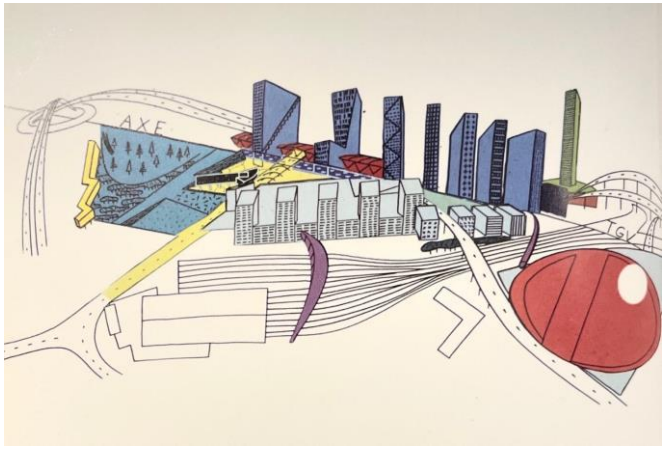


FIGURE 13 : SCHÉMA OMA EURALILLE | SOURCE : OMA

Constitué dès la mise en service de la gare Lille Europe et de la livraison de la première phase d'Euralille, l'aménagement de cet espace a pris un tournant majeur lors de l'évolution du plan de circulation lillois de 2016 et la mise en impasse de l'avenue Willy Brandt. Le piéton a ainsi repris possession d'une grande partie de l'espace public précédemment traversé par les flux automobiles. Cette transformation s'est poursuivie avec le réaménagement récent de la place des Buisses et la redistribution des fonctions transports.

L'objectif via Euraflandres est la constitution d'une entité et d'une identité de pôle multifonctions comportant les deux gares et les différents modes de transport, le centre commercial, les pôles tertiaires et les futurs logements, où il est simple de circuler et de se repérer.

Cette constitution de pôle, déjà amorcée ces dernières années, est encore en cours, et l'arrivée du tramway dans ce triangle des gares permettra de conforter et de renforcer cette identité spatiale qui se poursuivra également à l'horizon du projet de Service Express Métropolitain.

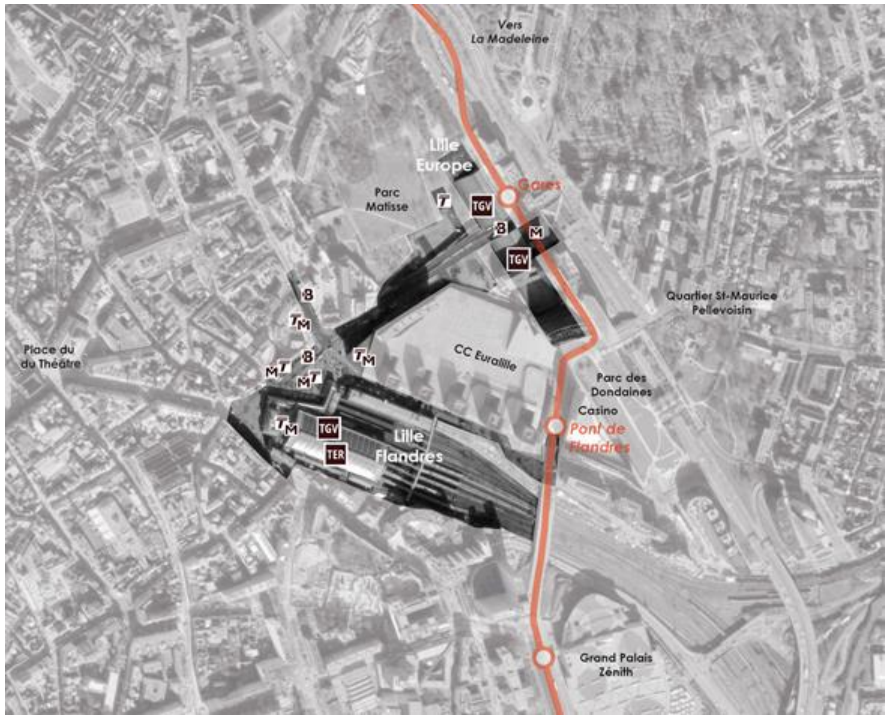


FIGURE 14 : SCHÉMA DU PÔLE GARES RENFORCÉ À L'ARRIVÉE DU TRAMWAY | SOURCE : MEL

2.6.1.2 Des projets en cours

Le pôle Euraflandres s'intègre par ailleurs dans un vaste projet urbain en cours de réflexion intitulé « D'Euralille à la Deûle » ou « Grand Euralille », mené par la SPL Euralille pour la Métropole Européenne de Lille.

La démarche d'Euralille à la Deûle vise à définir un projet urbain ambitieux au travers d'un plan guide et les conditions de sa réalisation sur un territoire exceptionnel d'environ 200 ha allant du secteur historique d'Euralille à la Deûle et qui traverse 4 communes : Lille, la Madeleine, Saint André, Lambersart :

Ce projet, dont la première phase de concertation vient de s'achever, s'articule autour de quatre grandes ambitions :

- Développer une ossature paysagère continue ;
- Mettre en place une nouvelle offre de mobilités ;
- Accompagner le développement et la régénération urbaine ;
- Répondre aux enjeux de la ville de demain (enjeux climatique, énergétique, biodiversité…).

Le plan guide est attendu à horizon de fin 2023 – début 2024.

Le secteur des gares en est l'une de ses composantes. Sortant de la programmation monofonctionnelle des immeubles tertiaires, la tendance de programme plus complexe a été initiée par la volonté de développer une vie de quartier plus intense en mixant au sein de l'immeuble une pluralité d'usages. Pour accompagner cette intensification, la question des commerces, services et activités se développera, principalement sur les rez-de-

chaussée et accroches des programmes dans leur environnement immédiat. La vocation résidentielle du secteur est également appréhendée dans le projet.

Cette démarche urbaine intègre pleinement l'arrivée du projet de tramway, projet de transport majeur et structurant dans l'arc d'étude. Ces projets se construisent en étroite collaboration dans une vision de mobilité et d'urbanité métropolitaine.

Les réflexions d'évolutions et perspectives programmatiques portées dans le cadre du projet Euralille à la Deûle sont donc à considérer dans la vision du secteur Euraflandres à l'horizon de l'arrivée du projet de tramway. Des projets sont déjà lancés (Metropolitan Square, Sensorium…) et d'autres à venir. Le territoire de la gare Lille Europe continu ainsi sa mue tout en gardant l'essence de son origine d'infrastructures de transport en cœur urbain. Le pôle gares constitué se verra ainsi renforcé dans son rôle et son identité par ce projet urbain.

FIGURE 15 : PERIMÈTRE DU PROJET EURALILLE A LA DEÛLE | SOURCE : SPL EURALILLE

2.6.2 Le projet de tramway sur Euraflandres

2.6.2.1 Le projet de tramway comme fédérateur du pôle gares

L'objectif de constituer un pôle de transport confortable, cohérent par rapport à ses enjeux, et lisible pour les usagers, a été identifié dans le cadre du projet Euralille 3000. Euraflandres est ainsi une concrétisation de cette volonté de créer un pôle unique, isotrope (qui présente les mêmes propriétés dans toutes les directions) et perméable.

Le développement de ce principe de pôle gares, nouveau sur notre territoire et notre réseau, demande une pédagogie importante afin que l'ensemble des usagers puisse appréhender différemment un espace qu'il a l'habitude de fréquenter de manière fragmentée.

L'objectif n'est plus d'appréhender l'espace par la somme des fonctions qu'il rassemble mais de considérer cet espace comme une entité et un ensemble à part entière.

Le but est ainsi de former un hub de transports métropolitain, un pôle gares unique comportant deux terminaux – Flandres et Europe, avec la spécificité de devoir être accessible à différentes échelles tout en étant inséré dans le tissu urbain du cœur de ville de la métropole.

Pour le nouveau projet de tramway, l'enjeu n'est donc pas tant de desservir la gare Lille Flandres ou la gare Lille Europe que de desservir ce pôle gares global.

Par ailleurs, un tel pôle gares, de par son rayonnement et les flux qu'il génère, ne peut se permettre de disposer d'un point d'entrée unique, dont le fonctionnement capacitaire du pôle serait limité par la capacité du point d'entrée avec un risque de saturation de cet accès, ce qui actuellement le cas à Lille Flandres.

Pour se faire, l'intention du projet n'est pas de desservir le pôle par une voie d'entrée unique, mais au contraire de disposer de plusieurs accès, qui offrent une accessibilité et une diffusion globale du secteur Euraflandres en moins de 500m.

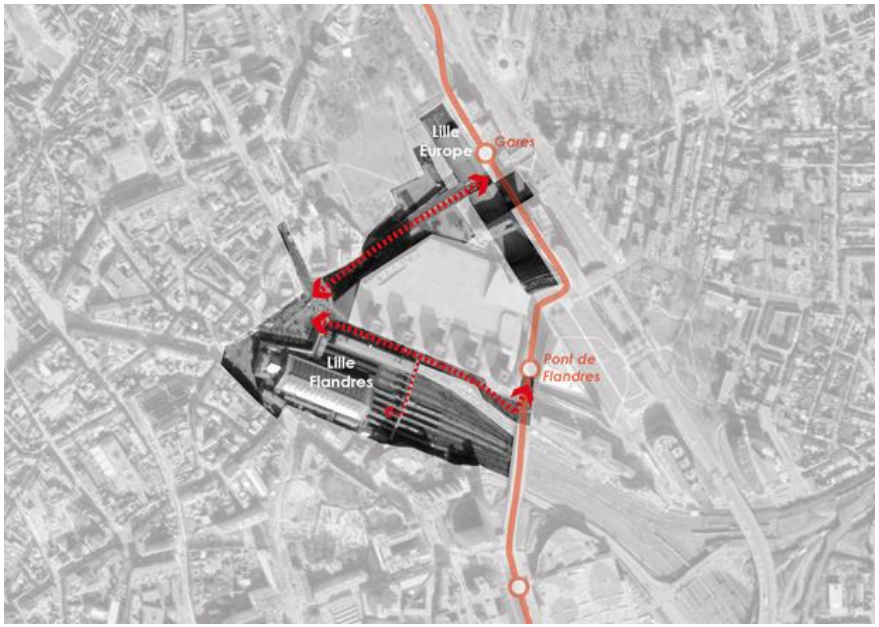


FIGURE 16 : TRAMWAY FEDERATEUR DU PÔLE GARES | SOURCE : MEL

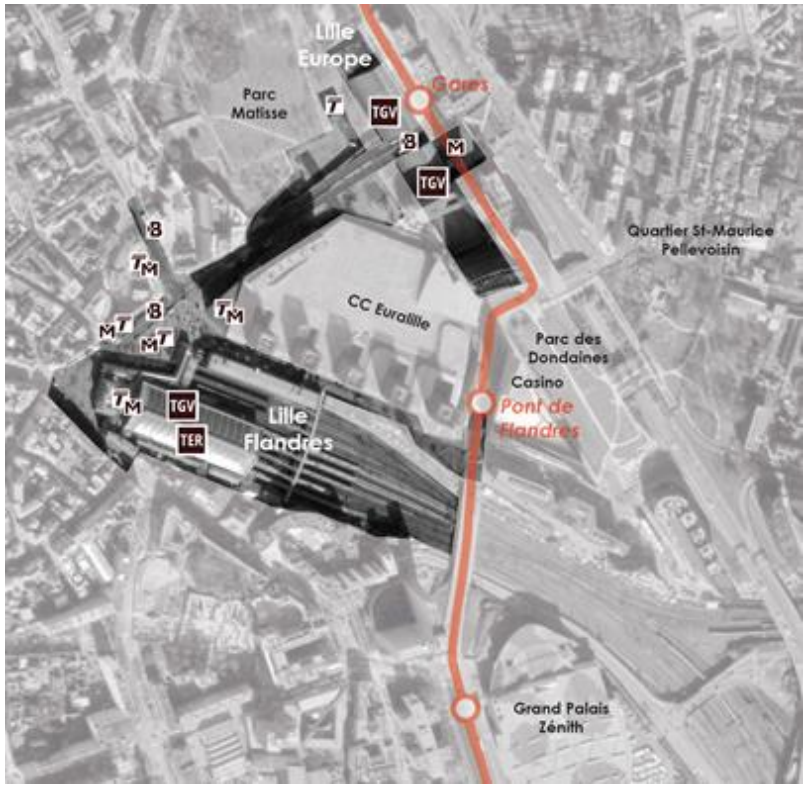


FIGURE 17 : DESSERTE D'EURAFLANDRES PAR LE PROJET DE TRAMWAY | SOURCE : MEL

Deux accès majeurs à ce pôle paraissent ainsi pertinents : la porte Nord par Lille Europe et la porte Est par le pont de Flandres, donnant un accès direct, d'une part, via la passerelle, à la gare Lille Flandres et au centre commercial, et, d'autre part, à l'avenue Willy Brant. La liaison du tramway par ces deux portes vient ainsi constituer la troisième façade du pôle gares en complément de la façade urbaine constituée côté Sud-Ouest à Lille Flandres, permettant de déplacer le barycentre du pôle vers son centre de gravité géographique. Ces nouveaux accès, en complément de l'arrêt existant du Mongy place François Mitterand, participent ainsi de la création de cet espace public central d'Euraflandres.

Au final, de par son tracé par les boulevards de Leeds et de Turin, puis par le pont de Flandres jusqu'au secteur Grand Palais, le tramway vient parachever la constitution de ce triangle des gares. Il en renforce et structure le périmètre et inscrit définitivement son identité de pôle unique de transport.

D'un point de vue urbain, en plus de fédérer le pôle gares, le tracé du tramway s'inscrit pleinement dans l'arc de développement des opportunités d'aménagement et des réflexions du projet d'Euralille à la Deûle. En longeant la gare Lille Europe, le tramway contribue ainsi à apaiser les boulevards de Leeds et de Turin. Il créé de fait une cohérence et une couture urbaine entre la gare Lille Europe, le quartier Saint-Maurice Pellevoisin et la ville de la Madeleine, en reliant plusieurs polarités d'un quartier qui poursuivra son développement dans les années à venir.

De plus, le tramway permet de relier par un maillage fin et en surface Lille Europe au secteur Grand Palais, pôle clef d'Euralille, situé de l'autre côté du faisceau de voies ferrées de la gare Lille Flandres. Dans ce secteur, le tramway sera en connexion avec la station avec la station Grand Palais de la ligne 2 du métro et avec le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Il permet également une meilleure desserte des programmes du secteur en densification de la rue de la Chaude Rivière.

2.6.2.2 Les correspondances au sein du pôle gares

L'accessibilité et la desserte du pôle gares depuis l'extérieur étant assurées, il s'agit ensuite d'en garantir l'efficacité des échanges et correspondances internes au pôle.

Une enquête sur les correspondances, réalisée en novembre 2021, par Kéolis Lille Métropole pour la MEL, indique que parmi les usagers qui réalisent une correspondance à Lille Flandres pour parvenir sur l'un des quais de métro ou de tramway :

- 38,0% ont pris le métro,
- 19,4% ont pris le train,
- 9,8% ont pris le bus,
- 7,7% ont pris le tramway,
- 0,6% ont pris le vélo ou le V'Lille,
- 24,5% ont utilisé un autre mode de transport (dont la marche à pied).

Ce sont ainsi moins de 20% des utilisateurs des transports en commun qui sont arrivés par le train, on assiste donc particulièrement à des échanges entre les lignes du réseau Ilévia.

Le tracé de tramway proposé permet ainsi des correspondances :

- Depuis la future station Lille Europe avec :
  - Les trains de la gare SNCF Lille Europe,
  - La station Lille Europe de la ligne 2 du métro,
  - La station Lille Europe du tramway R et T,
  - Les bus aux abords de la gare Lille Europe et de la gare Lille Flandres,
  - La station Lille Flandres de la ligne 1 du métro,
  - Les trains et TER de la gare SNCF Lille Flandres.
- Depuis la future station Pont de Flandres avec :
  - La station Lille Flandres de la ligne 1 du métro,
  - La station Lille Flandres de la ligne 2 du métro,
  - La station Lille Flandres du tramway R et T,
  - Les bus aux abords de la gare Lille Europe et de la gare Lille Flandres,
  - Les trains et TER de la gare SNCF Lille Flandres.

Ces stations favorisent également des interactions avec les modes actifs que sont les cycles et les piétons.

Lille Flandres est ainsi aisément accessible depuis chacune des deux nouvelles stations de tramway créées :

- Depuis la future station Lille Europe : par les espaces publics de la place François Mitterrand ou le viaduc Le Corbusier qui permettent de rejoindre à 350m à pied l'accès à la ligne 1 du métro et à 500m à pied le bâtiment voyageurs de la gare SNCF Lille Flandres.

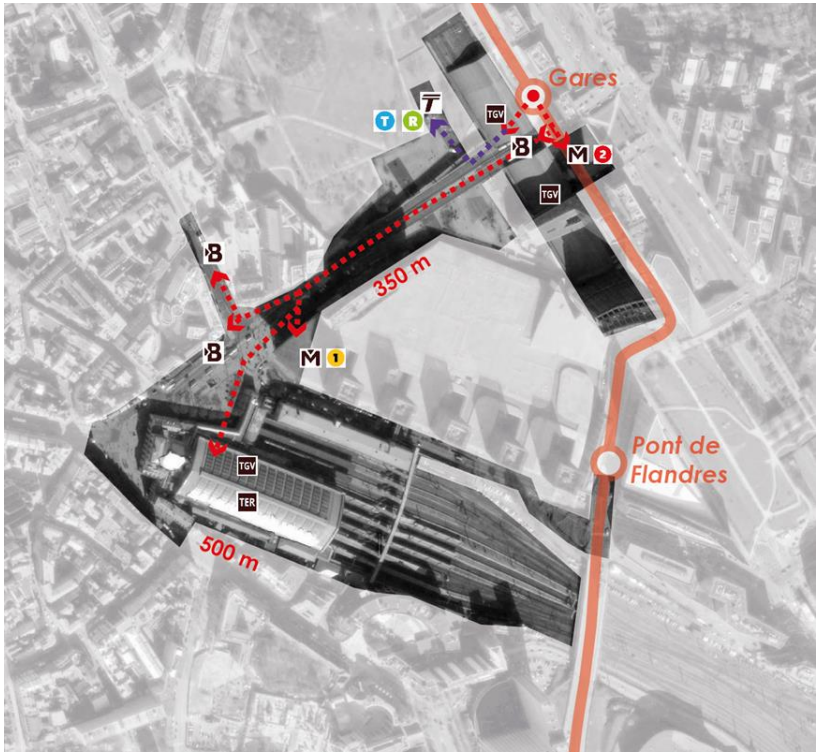


FIGURE 18 : CORRESPONDANCES ET LIAISONS DEPUIS LA FUTURE STATION DE TRAMWAY LILLE EUROPE | SOURCE : MEL

- Depuis la future station Pont de Flandres : par l'avenue Willy Brandt qui donne accès à 300m à pied à la passerelle piétonne desservant la gare SNCF Lille Flandres et le centre commercial Euralille, à moins de 400m à pied aux stations de métro et de tramway de Lilles Flandres et au bâtiment voyageurs de la gare SNCF Lille Flandres, et enfin, à environ 500m à pied aux différents arrêts de bus du secteur.

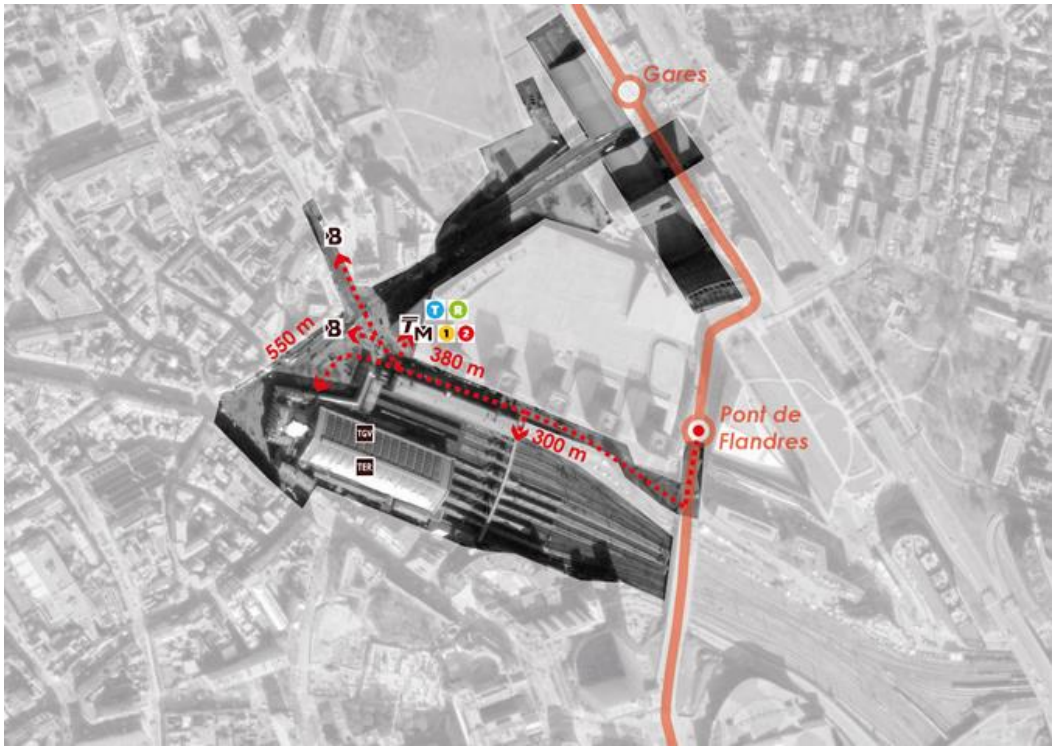


FIGURE 19 : CORRESPONDANCES ET LIAISONS DEPIOS LA FUTURE STATION DE TRAMWAY PONT DE FLANDRES | SOURCE : MEL

Le tracé du tramway et la position envisagée pour ses futures stations permettent une diffusion rapide et efficace des flux dans tout le secteur Euraflandres. Ils garantissent également les liaisons et les correspondances ainsi que l'intermodalité avec l'ensemble des modes de transport de ce hub métropolitain.

Le travail de conception détaillé du projet (tracé, exploitation, aménagement des espaces publics) se poursuivra en prêtant une attention particulière au traitement de ces correspondances :

- L'amélioration de la qualité des cheminements,
- L'amélioration de la lisibilité des cheminements et des arrêts : création d'une unité des noms des arrêts du secteur, tout en gardant les spécificités géographiques pour que les usagers se localisent, mise en place d'une signalétique dans l'espace urbain pour orienter vers les lignes du pôle…

2.6.3 L'exemple du pôle de transports de Lyon

La métropole Européenne de Lille n'est par ailleurs pas la seule métropole disposant d'un pôle de transport multifonctionnel étalé géographiquement mais fonctionnant en synergie.

Le secteur de la gare Part-Dieu à Lyon peut ainsi être pris comme exemple. Il s'articule autour de deux nœuds de transport positionnés de part et d'autre de la gare SNCF. Distants de 450 mètres, il faut passer à l'intérieur de la gare pour aller de l'un à l'autre. Ce secteur se situe de plus dans un quartier d'affaires plus grand : le quartier « Part-Dieu ». Aujourd'hui, 125 000 personnes transitent par la gare, il est prévu en 2030 une augmentation de 40% de la fréquentation pour atteindre 175 000 personnes.

Pour créer une unité autour de la gare, les arrêts ont des noms homogènes : « Gare Part-Dieu Vivier Merle » pour l'Ouest et « Gare Part-Dieu Villette » pour l'Est.

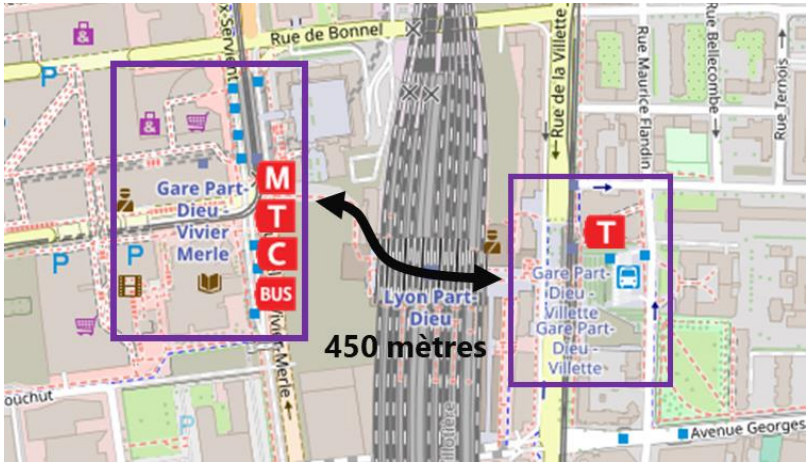


FIGURE 20 : SCHÉMA DU PÔLE DE TRANSPORT URBAIN AUTOUR DE LA GARE PART-DIEU À LYON | SOURCE : OSM, TCL.FR

Une telle utilisation de l'espace permet une meilleure insertion et une meilleure cohabitation des différents usages et fonctions. Les emprises disponibles sont mises à profit tout en maintenant les connexions à moins de 500 m. Le pôle fonctionne notamment grâce à l'insertion, l'accessibilité et la lisibilité qualitatives mises en œuvre pour permettre une meilleure gestion des flux pour une plus grande sécurité.

3- Secteur Lille Centre - Ouest

Demande de précisions du bilan des garants :

Il est demandé à la ville de Lille de préciser les projets d'aménagements prévus le long de le Deûle, leur nature, leurs impacts en termes d'emplois et de population.

Il est demandé à la MEL de diligenter une étude comparative multi critères entre le tracé de référence entre la place Tacq et la Citadelle et une variante empruntant le boulevard Vauban.

Réponse de la Métropole Européenne de Lille :

Sur le secteur Lille Centre, la Métropole Européenne de Lille privilégie le tracé de référence sur la façade Ouest de la ville de Lille et l'objective au regard d'une étude multicritère (tracé Vauban/Lorraine/Moselle ou Vauban/Isly) comprenant un recensement des projets d'aménagement.

3.1 Objectif de l'étude

L'étude a pour objectif de mener une analyse comparative multicritère entre deux tracés, du projet de tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne, situés sur la section entre la Citadelle et la place Antoine Tacq à Lille :

- Le tracé de référence,
- Un tracé variante issu de propositions de contributeurs lors de la concertation.

Elle a également pour objectif de préciser les projets d'aménagement, en cours ou envisagés, à proximité du projet du futur tramway, sur la façade Ouest de la ville de Lille.

3.2 Méthodologie

3.2.1 Tracés considérés

Les deux tracés analysés dans cette note sont les suivants :

- Le tracé de référence : depuis la Citadelle, par le boulevard Vauban, la rue Solférino, l'avenue Léon Jouhaux, le boulevard de Lorraine et le boulevard de la Moselle, jusqu'à la place Tacq ;
- Le tracé alternatif : depuis la Citadelle, par le boulevard Vauban, la place du Maréchal Leclerc, le boulevard Bigo-Danel et la rue d'Isly, jusqu'à la place Tacq.

Au sein du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne, cette section se situe sur un axe Nord-Sud de l'infrastructure qui permet de raccorder, d'une part, Lille Sud et les branches de Wattignies et d'Haubourdin, à, d'autre part, la branche de Wambrechies et l'arc Schuman/Courbertin. Plusieurs scénarios d'exploitation sont envisagés à ce stade du projet. Ce tronçon pourrait notamment faire partie d'une ligne branche Sud - Grand Palais.

Les cartes ci-après présentent ce tronçon et les nouvelles lignes (tramway et BHNS) intégrées dans le maillage des lignes structurantes existantes (métro et tramway).

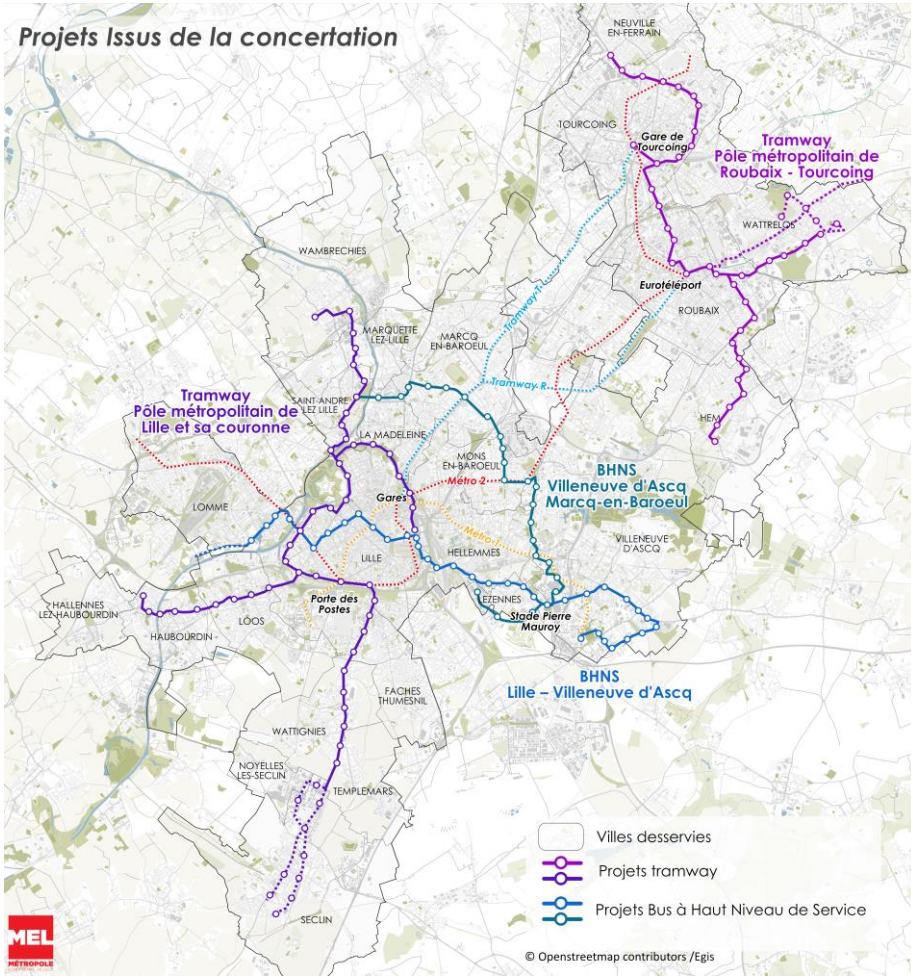


FIGURE 21 : NOUVELLES LIGNES DE TRAMWAY ET DE BHNS | SOURCE : MEL – OPENSTREETMAP

FIGURE 22 : PROJET DE TRAMWAY DU PÔLE METROPOLITAIN LILLE ET SA COURONNE | SOURCE : MEL – OPENSTREETMAP

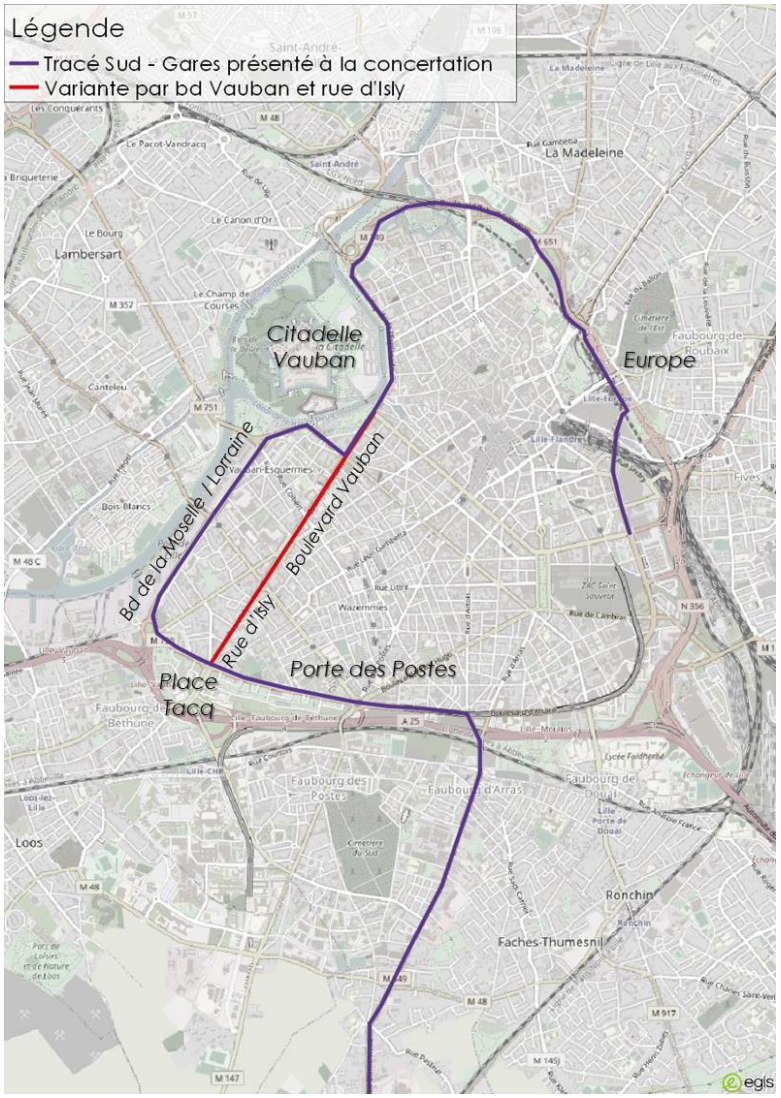


FIGURE 23 : TRACÉS CONSIDÉRÉS POUR L'ANALYSE | SOURCE : MEL - OPENSTREETMAP

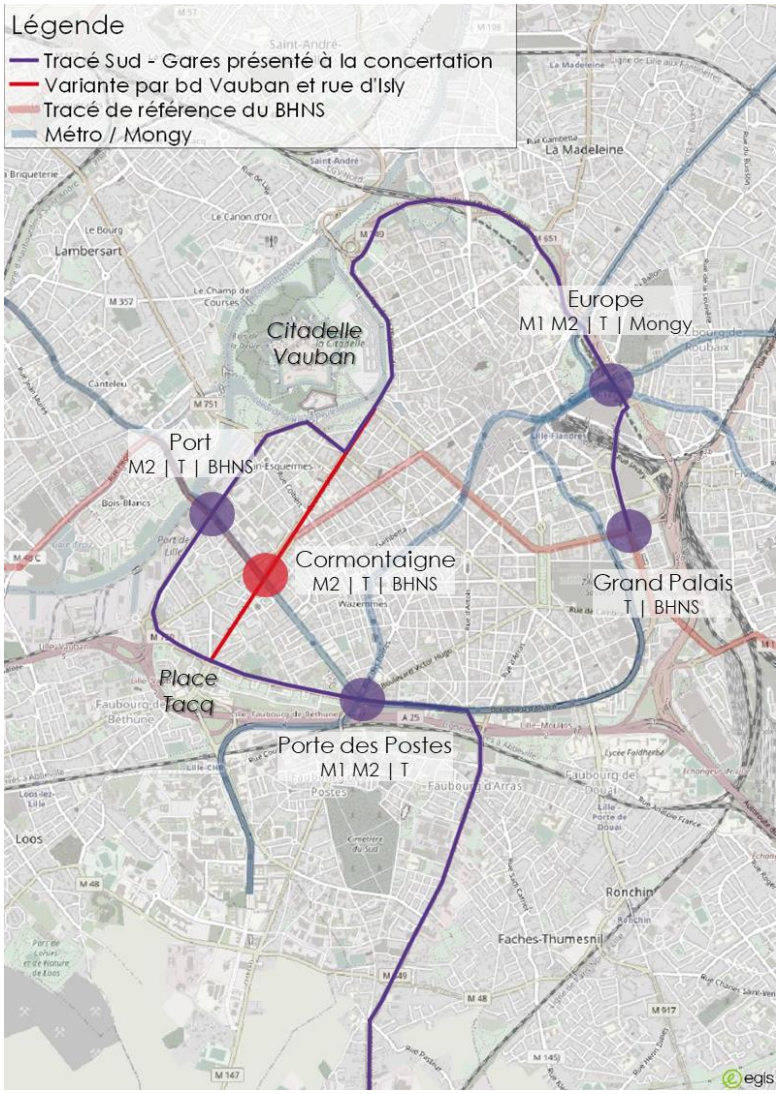


FIGURE 24 : TRACÉS CONSIDÉRÉS POUR L'ANALYSE ET POINTS DE CORRESPONDANCE AVEC LE RÉSEAU STRUCTURANT | SOURCE : MEL - OPENSTREETMAP

3.2.2 Les critères d'analyse

Les critères pris en compte dans le cadre de l'analyse sont les suivants :

- Potentiel de desserte,
- Fréquentation estimée,
- Performance transport et maillage,
- Insertion,
- Points durs techniques,
- Circulation,
- Coûts,
- Projets urbains et d'aménagement.

Potentiel de desserte

Ce critère permet d'apprécier, à l'horizon 2035 qui est celui du Schéma Directeur de Infrastructures de Transport (SDIT), le tissu urbain dans lequel s'insèrera le tramway et les potentiels de desserte afférents.

Dans cette analyse, les potentiels ou opportunités de desserte sont estimés sur la base des densités actuelles auxquelles sont appliquées les évolutions projetées à l'horizon 2035 concernant :

- Les habitantes et habitants,
- Les emplois,
- Les scolaires (primaire, secondaire),
- Les étudiantes et étudiants,
- Les équipements urbains (sportifs, culturels, de santé…).

La distance usuelle pour considérer les potentiels desservis par un tramway est de 500 m, ce qui correspond à environ 8 à 10 minutes de marche à pied. Cela constitue la limite maximale admissible pour se rabattre sur une station de tramway. La méthodologie employée dans cette étude considère également une estimation du potentiel de desserte à proximité immédiate du tracé, soit à 300 m.

Les analyses réalisées sont les suivantes :

- Potentiel de desserte (ou bassin de chalandise) à 500 m autour des stations,
- Part du potentiel de desserte se situant à proximité immédiate, soit à 300 m autour des stations.

Le tracé du futur tramway intercepte le métro existant et le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lomme – Lille – Hellemmes - Lezennes - Villeneuve d'Ascq et donc les bassins de chalandise des différents modes se superposent en partie. Il est intéressant d'analyser quels sont les potentiels desservis uniquement par le futur tramway, sans ceux déjà touchés par le métro et le BHNS.

Pour cela, les analyses suivantes sont réalisées :

- Bassin de chalandise à 500 m autour des stations, en ôtant les opportunités déjà desservies par le métro et le BHNS (dans leur propre bassin de chalandise soit 600 m pour les stations de métro et 400 m pour les stations de BHNS),

- Part du potentiel de desserte se situant à proximité immédiate, soit à 300 m autour des stations, en ôtant les opportunités déjà desservies par le métro et le BHNS (dans leur propre bassin de chalandise soit 600 m pour les stations de métro et 400 m pour les stations de BHNS).

Le potentiel de desserte est analysé selon plusieurs indicateurs :

- Le nombre total d'opportunités desservies à 500 m et la proportion se situant à proximité immédiate, soit à 300 m à l'horizon 2035,
- Le nombre d'opportunités desservies par km de tracé : il s'agit de la somme des opportunités desservies par la variante divisée par la longueur (en km) de cette variante. Cet indicateur permet d'apprécier la performance de chaque variante en matière de desserte en neutralisant l'impact de la longueur de chaque tracé comparé, qui peut jouer en faveur du tracé le plus long,
- Nombre et types d'équipements desservis à 500 m autour des stations.

Ces résultats sont comparés aux résultats sur l'ensemble de la ligne.

Fréquentation estimée

La fréquentation associée à chacun des tracés analysés à l'horizon 2035 a été estimée à l'aide d'un modèle de trafic.

Il s'agit d'un modèle monomodal pour les transports collectifs.

La fréquentation est donnée principalement comme un élément de comparaison des variantes. Elle est à considérer comme une donnée relative car la modélisation présente des limites :

- Elle considère que tous les besoins de déplacement sont déjà couverts,
- Elle ne prend pas en compte l'induction de nouveaux déplacements que génère un nouveau mode de transport,
- Elle prend en compte de façon limitée les saturations automobiles et les effets « psychologiques » dans le choix du mode du déplacement et le trajet.

Les prévisions de fréquentation feront l'objet d'approfondissements en phase ultérieure des projets, en lien notamment avec la restructuration du réseau de bus à l'horizon des mises en service des nouvelles lignes de tramway et de BHNS.

Le modèle prend l'hypothèse d'un scénario d'exploitation à 3 lignes :

- Ligne Sud – Porte des Postes – Esplanade – Gares,
- Ligne Ouest – Porte des Postes,
- Ligne Nord – Gares

Performance transport et maillage

Ce critère permet d'évaluer la performance du tracé d'un point de vue transport public. Est-il efficace en temps de parcours ? Permet-il des connexions intéressantes avec les autres lignes du réseau de transports en commun ? Il permet de replacer la ligne

dans une vision globale du maillage du système de transport en commun.

Les indicateurs associés à ce critère sont donc les suivants :

- Le temps de parcours entre les points Champ de Mars et Place Tacq, évalué en fonction de la longueur du tracé et de la vitesse attendue (giration, condition de circulation…),
- La régularité et la fiabilité en lien avec la qualité de l'insertion du tramway,
- La connexion au réseau de transport en commun : comment le tramway s'insère-t-il dans le réseau ? Dessert-il des pôles de correspondance des transports en commun ? Quelles correspondances permet-il ? Quel maillage constitue-t-il ?

Insertion

Cet indicateur traite de la qualité et des conditions d'insertion du tramway selon la surface disponible : répartition des fonctions, impact foncier éventuel ou suppression de fonctions existantes, intégration des modes actifs, place du végétal et impact environnemental, patrimoine architectural. Il permet également d'interroger l'opportunité de requalification des axes traversés.

Points durs techniques

Cet indicateur permet d'appréhender les points durs associés aux différents tracés, qui pourraient générer des aléas durant les travaux ou pour l'exploitation future et induire des impacts sur les délais et les coûts du projet : comme les réseaux, les ouvrages à construire ou reprendre, les servitudes ou contraintes réglementaires.

Circulation

Cet indicateur permet d'évaluer l'impact du tramway sur la circulation. Ces analyses tiennent compte du type de voirie et des flux observés.

Coûts

Cet indicateur couvre les coûts d'investissement, estimés sur la base d'un ratio kilométrique à ce stade des études, aux conditions économiques 2021.

Projets urbains et d'aménagement

Cet indicateur recense les projets, en cours ou envisagés, à proximité du futur tracé. La présence de projets d'aménagement (avec leurs caractéristiques : nombre d'habitants, d'emplois, nouveaux équipements, ambition ou vision urbaine du projet…) ou de réflexions urbaines le long d'une nouvelle ligne de transport lourd est considérée dans l'évaluation du projet afin de prendre en compte la fréquentation de la ligne de transport induite par ceux-ci, mais aussi le dynamisme et le potentiel de mutation du territoire.

3.3 Contexte du secteur

3.3.1 Milieu physique et géographique

Le secteur se situe à l'Ouest de la partie centrale de Lille, le long de la Deûle.

Le port se développe sur toute la façade fluviale Est, et forme deux ensembles d'activités sur une bande de 150m à 180m d'épaisseur. Des espaces libres et mutables sont actuellement présents le long du port.

Le quartier de Bois Blanc sur l'autre rive de la Deûle bénéficie d'un renouvellement urbain majeur.

L'axe Vauban, Bigo Danel, Isly traverse le tissu lillois de la Citadelle jusqu'au Faubourg de Béthune.

3.3.2 Patrimoine architectural et urbain

Le quartier de Vauban-Esquermes est composé d'un patrimoine urbain et architectural hétérogène.

Avec le port, la frange Ouest du secteur est constituée d'un tissu d'infrastructures portuaires, peu ouvertes sur boulevards de Lorraine et de la Moselle. Quelques friches industrielles sont présentes sur la façade opposée. Ce quartier propose des logements collectifs qui sont pour la majorité des grands ensembles discontinus.

Les boulevards Vauban, Bigo Danel et la rue d'Isly, avec leurs façades continues d'immeubles, structurent la composition urbaine Nord-Sud.

De nombreux équipements sont présents dans le quartier, notamment des universités au patrimoine emblématique qui donnent directement sur le boulevard Vauban. Les boulevards sont aussi composés d'alignements d'arbres structurants, des platanes de grandes hauteurs qui offrent un couvert paysager.

3.3.3 Population et emplois

Les deux cartes ci-après présentent respectivement les densités en habitants et emplois, dans le secteur de Lille Ouest, à l'horizon 2035, ainsi que les aires de chalandise à 600 m du métro existant.

Il apparait ainsi des densités de population et d'emplois aujourd'hui non couvertes par l'aire d'influence du métro, se situant au nord du boulevard Vauban en direction de la Citadelle, au sud du boulevard de la Moselle et autour de la place Antoine Tacq.

Ces cartes montrent également que les fortes densités de population sur trouvent plutôt au Nord de la zone d'étude, entre le boulevard de Lorraine et le boulevard Vauban.

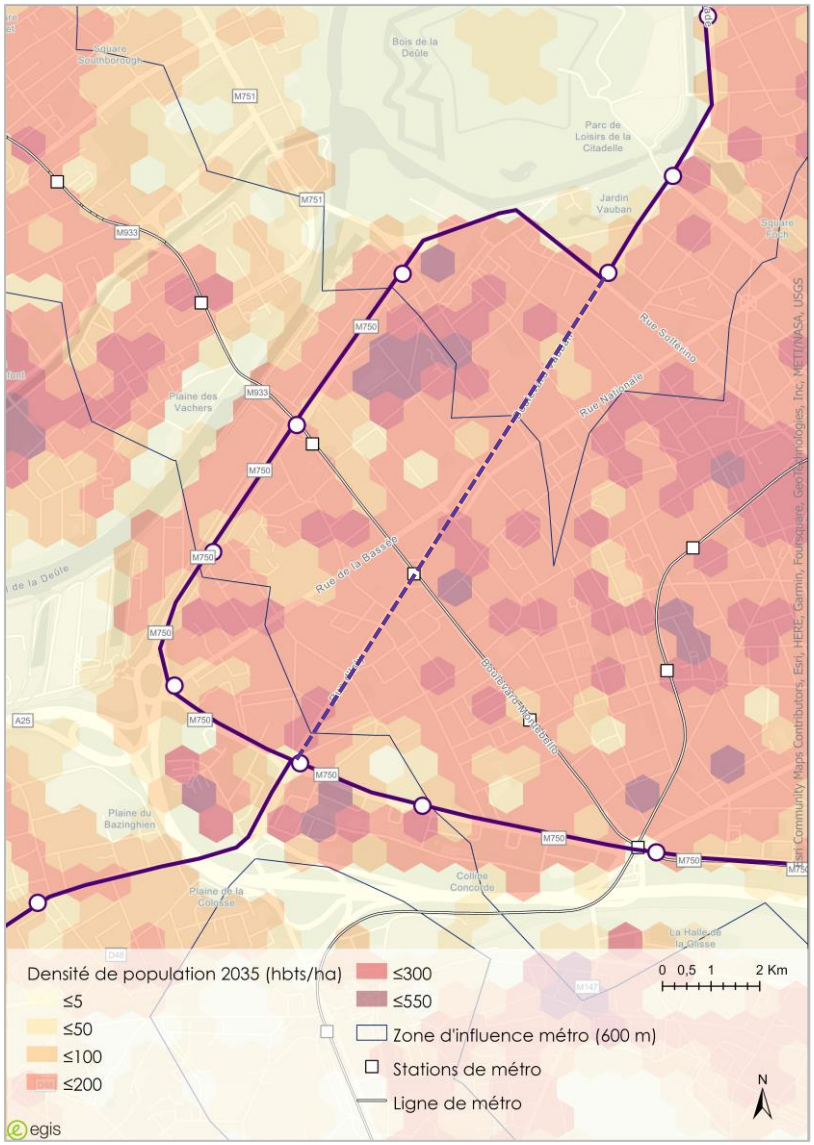


FIGURE 25 : DENSITÉ D'HABITANTS À HORIZON 2035 | SOURCE : MEL

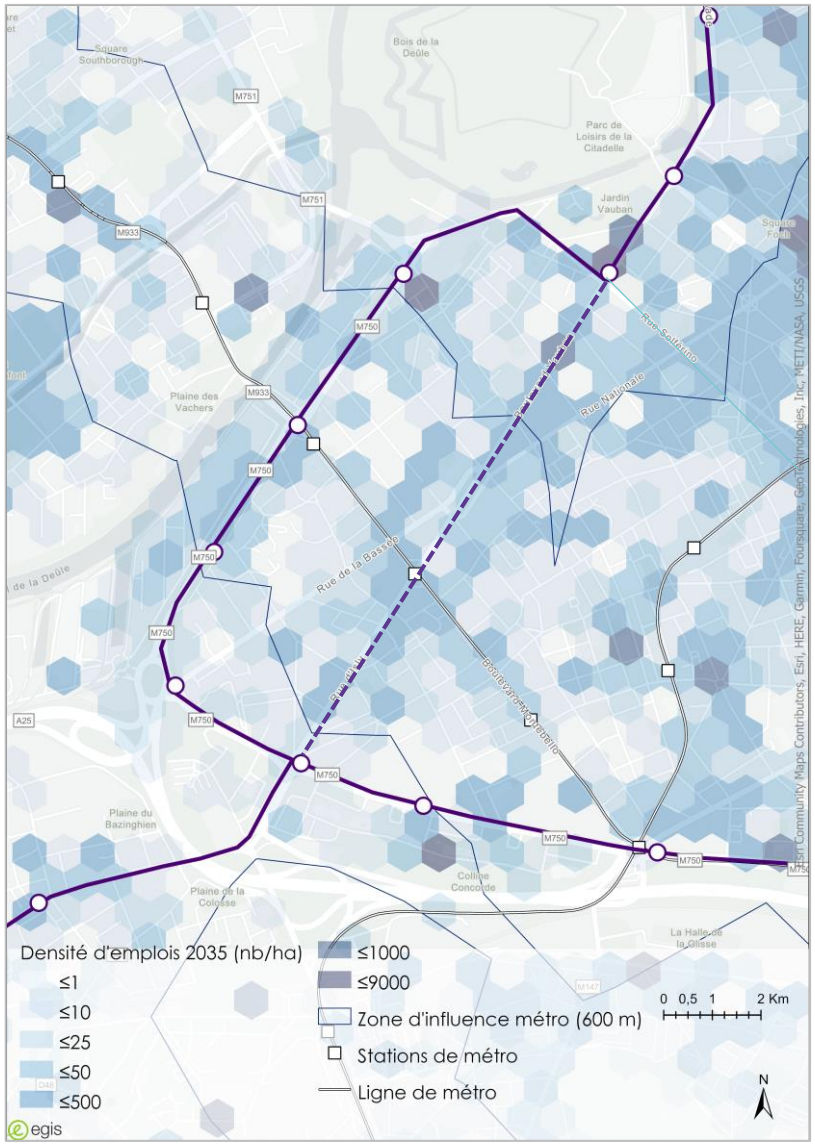


FIGURE 26 : DENSITÉ D'EMPLOIS À HORIZON 2035 | SOURCE : MEL

3.3.4 Établissements scolaires et d'études supérieures sur le campus Vauban

Le campus Vauban est un ensemble d'universités et de grandes écoles situées à proximité du boulevard Vauban qui représentent un total de 17 000 étudiantes et étudiants en 2021.

Le tableau ci-dessous donne le détail des effectifs de certains établissements situés sur le campus :

Établissements d'enseignement supérieur	Effectifs Universités Facultés (2021)
Institut Catholique d'Arts et Métiers	1 000
Institut Supérieur de l'Électronique et du Numérique	628
IÉSEG School of Management	2 400
Hautes Études d'Ingénieur	2 000
Institut Supérieur d'Agriculture	1 200
Faculté libre de Droit	1 100
Faculté de Médecine et de Maïeutique	1 200
TOTAL	8 828

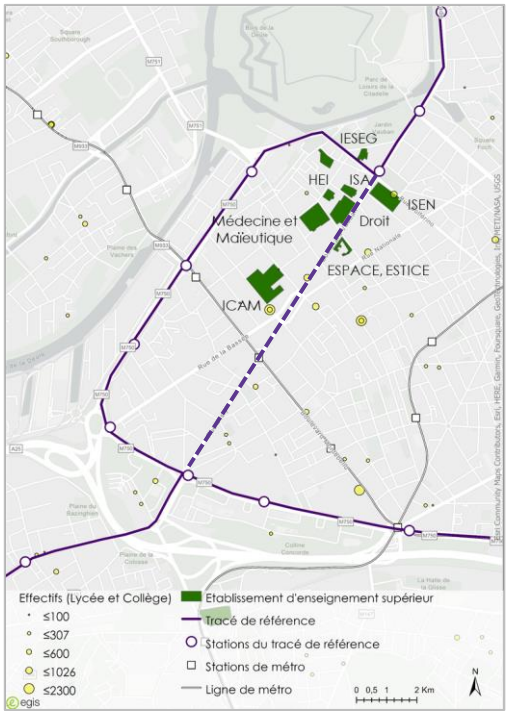


FIGURE 27 : LOCALISATION DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES ET D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR | SOURCE : MEL

3.3.5 Port de Lille

Port de Lille est un ensemble foncier d'activités économiques et industrielles longeant en partie les boulevards de la Moselle et de Lorraine. Ce site multimodal de 57 hectares est exploité par 80 entreprises de secteurs d'activités divers (BTP, transports et logistique, bureaux d'études, distribution urbaine etc.), soit environ 1000 emplois directs.

3.3.6 Mobilité et déplacements

Un niveau important de congestion routière est observé sur l'ensemble de la Métropole, où la part modale de la voiture particulière reste très élevée. C'est le cas notamment sur le secteur de Lille Ouest.

Par exemple pour des origines-destinations des déplacements entre le secteur Vauban Sud/Rue de la Bassée/Isly et le secteur Vieux Lille/Citadelle, la part modale de la voiture est de 60% tandis que la part en transport en commun est de 28% (*Source : enquête ménages déplacements 2016 sur la Métropole de Lille*).

Pour des origines-destinations entre le secteur Vauban Nord et le secteur Vieux Lille/Citadelle, la part modale de la voiture est de 34% tandis que celle des transports en commun n'est que de 5% (*Source : enquête ménages déplacements 2016 sur la Métropole de Lille*).

Cela s'explique d'une part, par l'absence d'une desserte Nord-Sud par un réseau structurant (métro ou tramway) sur tout le secteur Ouest, et d'autre part, par la facilité de stationnement dans ce secteur.

À titre de comparaison, à l'échelle de la métropole, la part modale de la voiture est de 55% et celle des transports en commun de 9%. À l'échelle globale de la ville de Lille, la part modale de la voiture est de 32% et celles des transports en commun de 20% (*Source : enquête ménages déplacements 2016 sur la Métropole de Lille*).

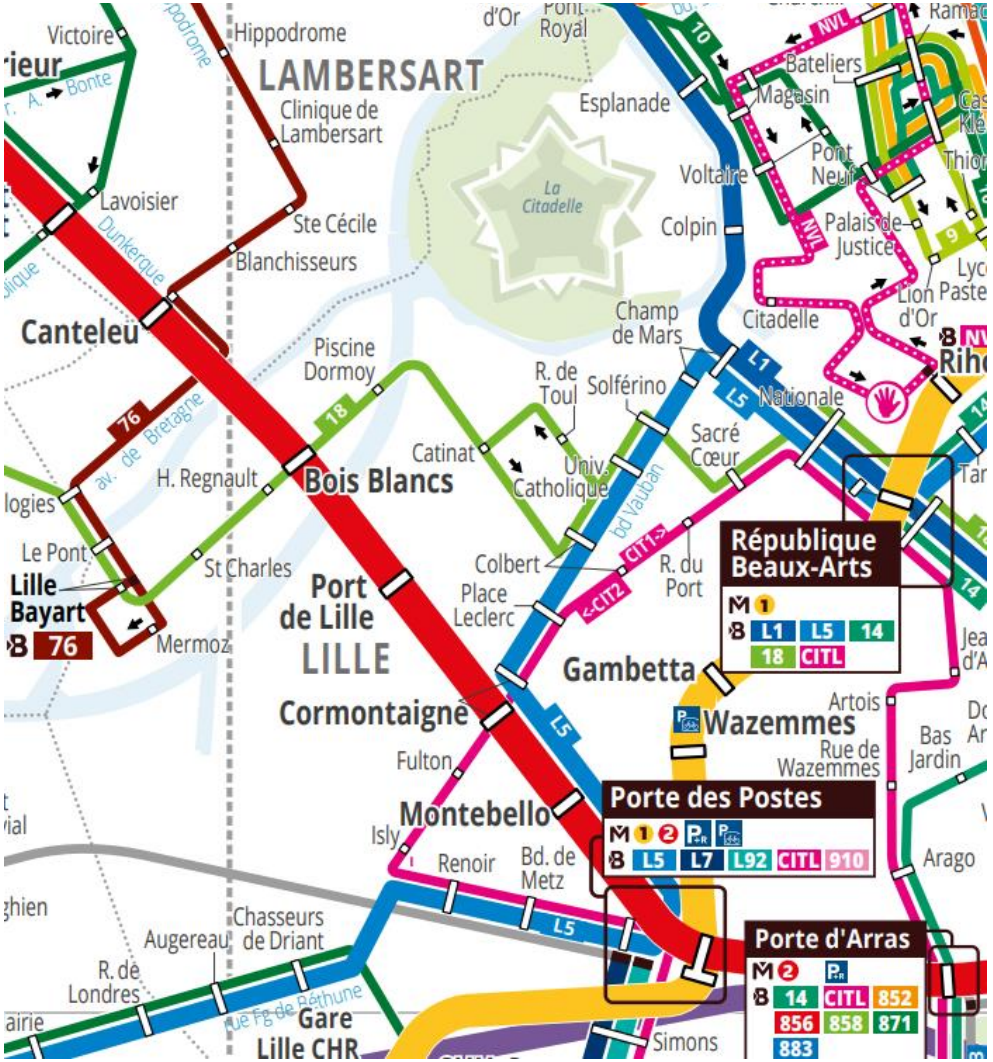


FIGURE 28 : RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN | SOURCE : ILÉVIA

Actuellement la façade Ouest de Lille est desservie en transports en commun par :

- La liane 5 (Haubourdin - Marcq-en-Barœul) selon un axe Nord-Sud sur le boulevard Vauban, avec une fréquence d'environ 8 à 10 minutes en heure de pointe,
- La ligne 18 (Lomme -Villeneuve d'Ascq) selon un axe Est-Ouest, avec une fréquence de 10 à 15 minutes en heure de pointe,
- Les citadines 1 et 2, avec une fréquence de 15 minutes en heure de pointe,
- Le métro 2 (Lomme – Tourcoing) dans la partie sud avec les stations Port de Lille et Cormontaigne, selon un axe Est-Ouest, avec une fréquence de 1min30 en heure de pointe.

Plusieurs secteurs sont ainsi peu ou mal desservis par les transports en commun (zones en noir ou en rouge clair sur la carte ci-après) :

- Le secteur du quartier Vauban au Sud de la Citadelle,
- Le secteur au croisement entre rue de la Bassée et du boulevard de la Moselle et le Sud du boulevard de la Moselle,
- Les extrémités des boulevards de Moselle et Lorraine.

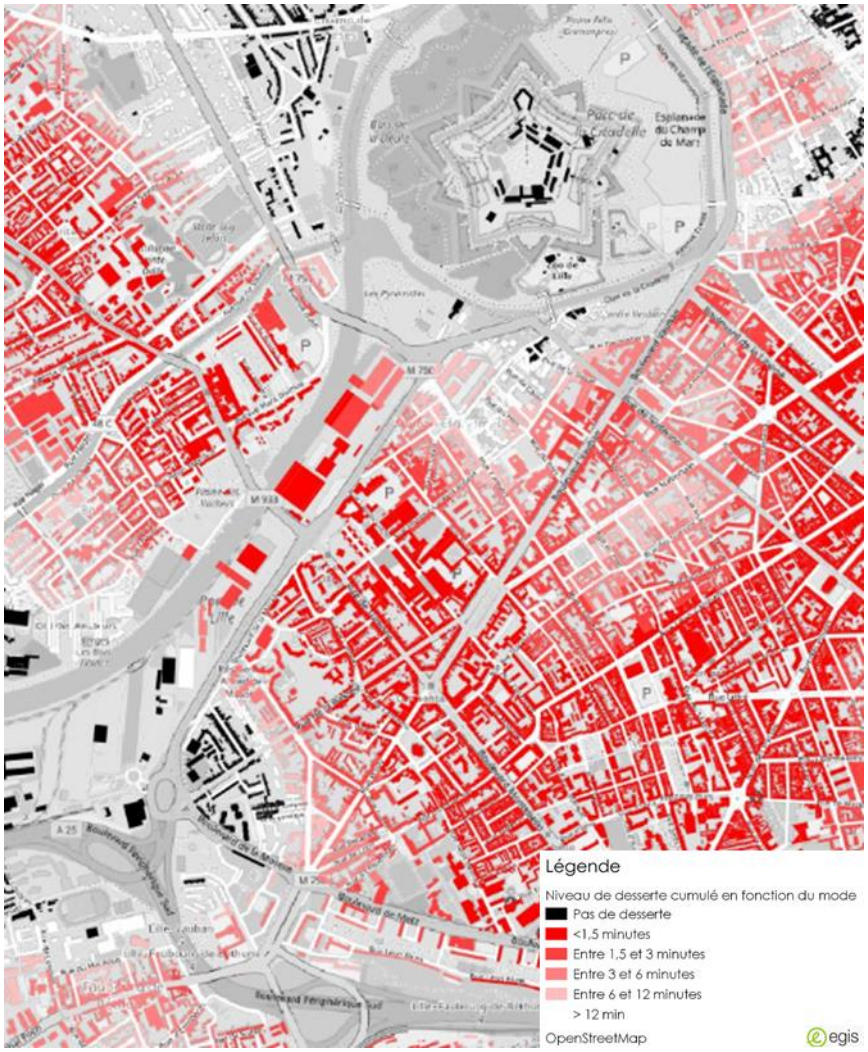


FIGURE 29 : NIVEAU DE DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN | SOURCE : MEL

3.3.7 Projets d'aménagement et réflexions urbaines

Un secteur en pleine mutation…

Le secteur Lille Ouest poursuit sa dynamique de développement avec de nombreux projets de renouvellement urbains en cours, intensifiant les usages des sites :

Projet	Caractéristiques
33 rue de Canteleu	47 logements
ICAM	197 logements
Ancien lycée Servet	120 à 190 logements
EDF-Transpole	300 logements
Malakoff Humanis	180 à 360 logements
16 rue A. de Musset	9 logements
Palais Rameau et école Junia	Extension de l'école Junia
IESEG ex Partenord	Extension
Auditorium ICL	Auditorium de 700 places
Pointe des Bois Blancs/NPNRU	521 logements (réhabilitation et constructions neuves)

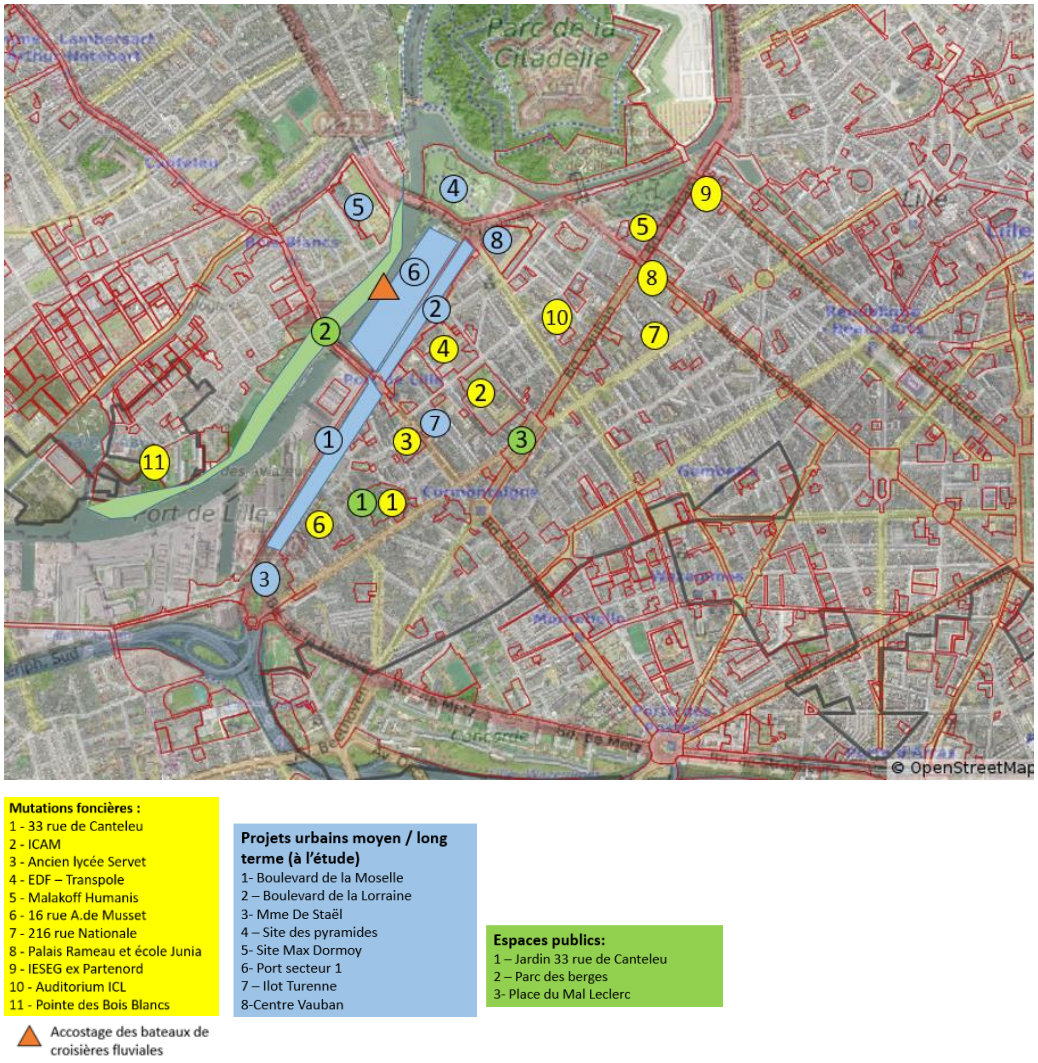


FIGURE 30 : CARTOGRAPHIE DES PROJETS URBAINS | SOURCE : VILLE DE LILLE

Les programmes de logements recensés sont engagés dans un souci de mixité sociale et de type d'habitat différentié allant de la chambre d'étudiant au logement familial.

Plusieurs espaces publics font également l'objet de projets de requalification importants : ouvertures de nouvelles aires de jeux à la Citadelle, le jardin au 33 rue de Canteleu (parc de 700 m²), le jardin Vauban, le parc des berges (10ha) et la Place du Maréchal Leclerc.

… avec une vision long terme

Ce territoire fait l'objet d'une étude urbaine portée par la MEL à l'échelle du quartier Vauban Esquermes, intégrant la façade de l'esplanade et des boulevards de Moselle et de la Lorraine pour un projet urbain s'appuyant, confortant et créant une synergie d'ensemble avec les projets précédemment détaillés.

L'objectif du projet est de répondre aux enjeux suivants :

- Créer une nouvelle façade urbaine le long des boulevards Lorraine-Moselle,
- Développer des ouvertures et perméabilité vers la Deûle,
- Développer de nouvelles constructibilité sur les fonciers identifiés comme mutables (délaissés publics le long des boulevard Lorraine-Moselle, îlot Turenne, îlot Madame De Staël et EDF Transpole),
- Décliner dans le périmètre d'intervention l'ambition d'un quartier démonstrateur d'un urbanisme bas carbone.

L'urbanisation des espaces disponibles le long du boulevard de la Moselle et de la station de métro Port de Lille, ainsi que de l'ancien collège Mme De Staël, permettraient d'accueillir un potentiel d'environ 4 900 habitants supplémentaires.

Un projet qui s'inscrit dans la reconquête de la Deûle

Cette étude s'inscrit dans la reconquête à grande échelle du canal urbain allant des rives de la Deûle à Santes, Haubourdin en passant par la gare d'eau de Lomme jusqu'à l'ancienne friche Rhodia et Wambrechies. Les enjeux portent donc à la fois, sur la reconquête à grande échelle du canal urbain et sur la dynamique du cœur métropolitain.

Ainsi le travail mené depuis plusieurs années pour l'aménagement de continuités le long des berges, la réhabilitation des sols industriels et la reconversion des bâtiments trouve son prolongement naturel dans la transformation de ce secteur le long des boulevards de Moselle et de Lorraine qui est en réflexion.

Ce secteur concentre des opportunités foncières stratégiques du fait des grandes largeurs, qui permettent de se projeter sur une transformation urbaine significative et qui va concourir à ouvrir le cœur métropolitain sur le canal. Il s'agit d'insérer le canal urbain dans la ville car il constitue un véritable atout de développement économique et social, notamment en raison de son rôle à venir dans le projet Seine-Escaut avec la réalisation du canal Seine-Nord Europe, et sa vocation de corridor paysager et de biodiversité.

Population et emplois pris en compte dans l'analyse

Dans les analyses qui suivent (population et emplois desservis, fréquentation estimée par le modèle), l'horizon étudié est 2035.

Au vu des éléments précédents, pour cet horizon, une hypothèse de 6 100 opportunités supplémentaires à celles déjà présentes a été prise en compte sur le secteur d'étude. Elle intègre les habitants supplémentaires liés aux projets en cours ainsi que les perspectives de 4 900 habitants à horizon 2035. Ces opportunités supplémentaires sont essentiellement concentrées le long de l'axe Moselle-Lorraine.

3.4 - Analyse des variantes de tracé

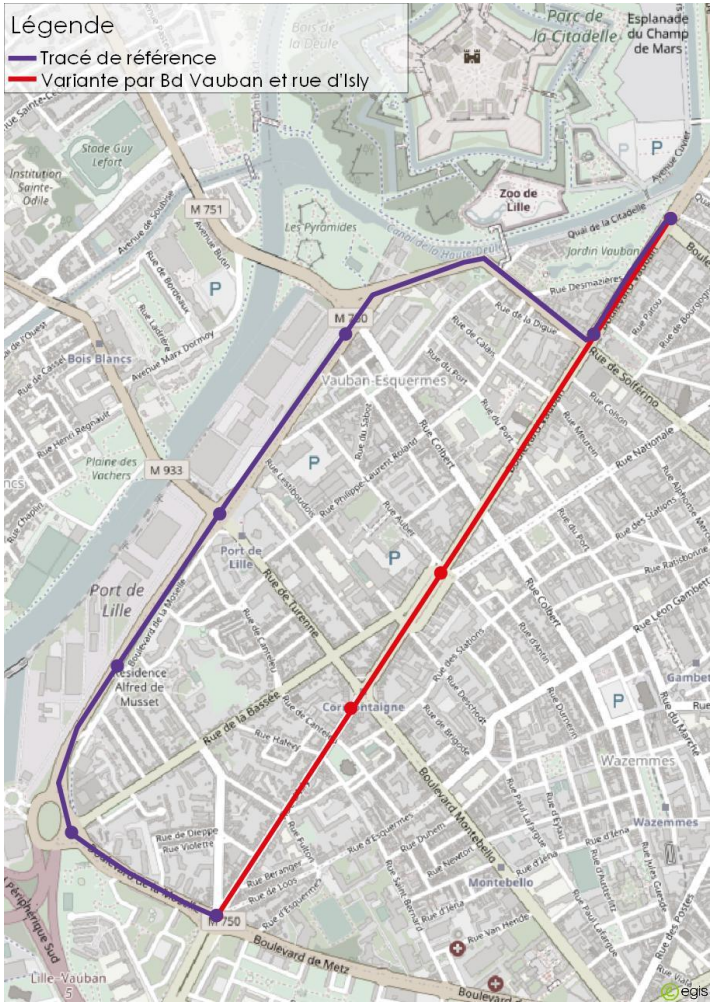


FIGURE 31 : VARIANTES DE TRACÉ | SOURCE : MEL - OPENSTREETMAP

3.4.1 Tracé de référence (Vauban-Solférino-Jouhaux-Lorraine-Moselle)

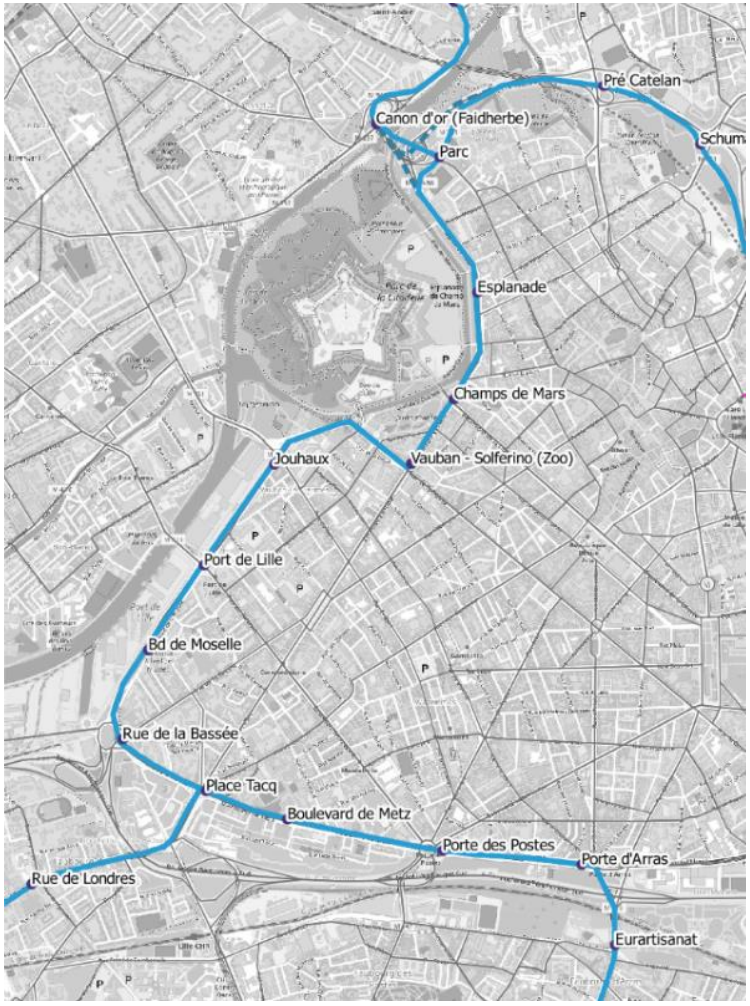


FIGURE 32 : TRACÉ DE RÉFÉRENCE | SOURCE : MEL - OPENSTREETMAP

Le tracé de référence est celui de la concertation. Depuis la Citadelle, il emprunte le boulevard Vauban, la rue Solférino, l'avenue Léon Jouhaux, le boulevard de la Lorraine puis le boulevard de la Moselle pour rejoindre place Antoine Tacq.

Longueur	3,2 km
Nombre de stations envisagées de Champ de Mars à Place Tacq	7

3.4.1.1 Potentiel de desserte

Potentiel de desserte à 500 et 300 mètres

Potentiels de desserte à l'horizon 2035 :

Périmètre de desserte	Habitants	Emplois	Scolaires	Étudiants	Total
À 500 m (valeur absolue)	29 600	13 200	1 000	17 000	60 800
À 300 m (valeur absolue)	14 200	6 900	400	10 000	31 500

Potentiels de desserte par km de ligne à l'horizon 2035 :

Périmètre de desserte	Opportunités par km linéaire
À 500 m	19 000
Valeur à 500 m pour l'ensemble de la ligne	10 900
À 300 m	9 800
Valeur à 300 m pour l'ensemble de la ligne	5 000

À l'horizon 2035, à 500 m des stations, le tracé de référence permet de desservir :

- 29 600 habitantes et habitants,
- 13 200 emplois,
- 1 000 scolaires (primaire, secondaire)
- 100% des établissements d'enseignement supérieur, soit environ 17 000 étudiants et étudiantes.

Cela correspond à un potentiel total desservi de 60 800 opportunités ce qui est significatif à l'échelle de la ligne. En effet, cela représente 36% des opportunités globales de la ligne sur 21% de la longueur totale de la ligne.

52% de ces opportunités se situent à moins de 300 m, c'est-à-dire à proximité immédiate du tracé.

Ce tracé permet de desservir 19 000 habitants/emplois/scolaires par km, ce qui est supérieur à la moyenne totale de la ligne.

Opportunités desservies sans la chalandise du métro et du BHNS

Une partie de ces habitants, emplois et scolaires est déjà desservie par les stations de métro existantes Port de Lille et Cormontaigne ou par des futures stations du BHNS (Cormontaigne, Colbert, Solférino). Le potentiel nouvellement desservi, c'est-à-dire sans le bassin de chalandise du métro (à 600 mètres) et sans le bassin de chalandise du BHNS projeté (à 400 mètres), est donné ci-dessous.

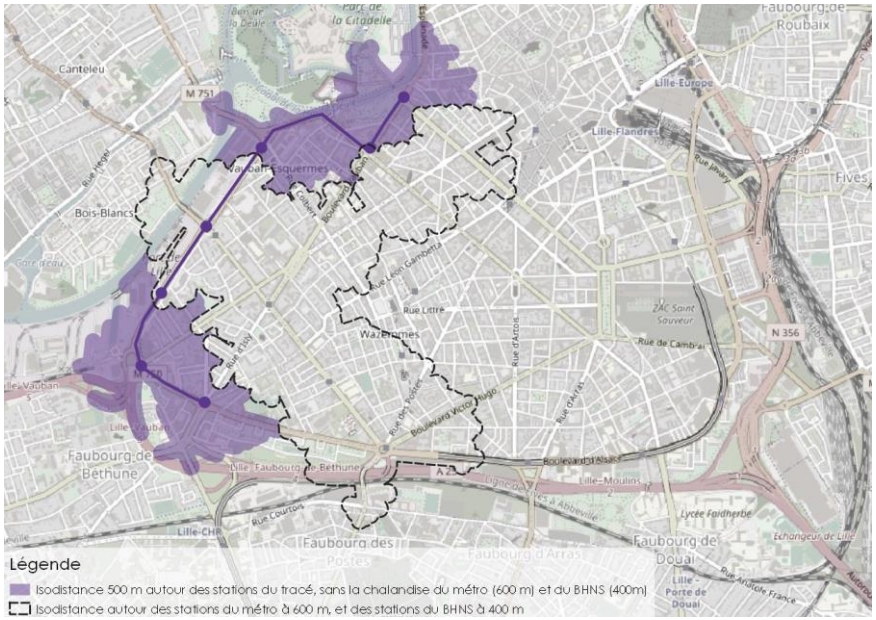


FIGURE 33 : OPPORTUNITÉS NOUVELLES DESSERVIES PAR LE TRAMWAY | SOURCE : MEL – OPENSTREETMAP

À l'horizon 2035, à 500 m des stations, sans le bassin de chalandise du métro et du BHNS, le tracé de référence permet ainsi de desservir :

- 15 100 habitantes et habitants,
- 6 000 emplois,
- 700 scolaires (primaire, secondaire),
- 71% des établissements d'enseignement supérieur, soit environ 12 000 étudiants et étudiantes.

Cela correspond à un potentiel total desservi de 33 800 nouvelles opportunités. 55% des habitants, emplois et scolaires situés à moins de 500 m de ce tracé ne sont donc pas déjà desservis par le métro et le BHNS. À moins de 300 m de ce tracé, 65% des habitants, emplois et scolaires ne sont pas desservis par le métro et le BHNS, correspondant à 21 700 opportunités.

Ce tracé a été construit en complémentarité du tracé du BHNS et du métro, permettant de couvrir tout le secteur Ouest de Lille avec des réseaux structurants et de desservir des secteurs aujourd'hui éloignés des zones de desserte du réseau structurant existant, tout en complétant l'offre de transport structurant sur l'axe Vauban : ajout de deux stations sur le secteur Nord de Vauban en complément de la station de métro se situant au sud de ce boulevard.

Équipements desservis et positionnement des stations

À 500 m des stations, un total de 143 équipements sont desservis par le tracé de référence :

- Administratif/Militaire : 15
- Culture/Loisirs : 33
- Science/Enseignement : 89
- Santé : 6

Depuis la Citadelle vers la place Antoine Tacq, 6 stations sont prévues :

- Station Champs de Mars
- Station Vauban-Solférino :

Cette station permet de desservir le secteur Nord de Vauban. Elle vient ainsi en complémentarité avec le cercle d'attractivité de la station de métro existante de Solférino qui dessert le sud du boulevard Vauban. Les deux stations sont distantes d'environ 1km.

- Station Jouhaux :

Cette station est située à proximité immédiate de la traversée existante sur la Deûle, permettant une attractivité sur ses deux rives.

- Station Port de Lille :

En correspondance avec le métro et à proximité de la traversée existante avec la Deûle.

- Station Boulevard de Moselle
- Station rue de Bassée :

Cette station vient desservir un secteur à ce jour mal desservi par les transports en commun.

- Station Place Tacq.

3.4.1.2 Fréquentation estimée

La fréquentation estimée pour cette ligne (Sud – Porte des Postes – Esplanade – Gares – Grand Palais), à horizon 2035, est d'environ 55 000 montées par jour.

Les fréquentations des autres lignes de tramway et de métro sont les suivantes, à l'horizon 2035 :

- Métro 1 : 166 100 montées par jour,
- Métro 2 : 206 100 montées par jour,
- Mongy (R/T) : 60 900 montées par jour,
- Ligne de tramway du secteur nord vers gares : 12 800 montées par jour,
- Ligne de tramway du secteur ouest vers Porte des Postes : 21 400 montées par jour.

À titre de comparaison, la fréquentation actuelle (2016) du Mongy est de 44 400 montées par jour.

3.4.1.3 Performance transport et maillage

Le tracé de référence s'insère sur 3,2 km entre le Champ de Mars et la Place Tacq et se parcourt en environ 11 minutes.

Le tramway est en site propre intégral sur le linéaire considéré et s'insère sur des voiries larges sur les boulevards de Metz et de la Moselle, ce qui induit une vitesse commerciale relativement importante sur ce secteur (vitesse maximale à 50 km/h). Néanmoins, trois courbes avec des rayons inférieurs à 50m, situées sur le rond-point sud du Port de Lille et surtout en entrée et sortie de la rue Solférino, viennent augmenter le temps de parcours dans le secteur de Vauban.

Concernant la connexion avec les autres lignes du réseau de transport, ce tracé permet le maillage suivant avec le réseau structurant :

- Avec la ligne 2 du métro à la station Port de Lille (et les lignes 1 et 2 à Porte des Postes),
- Avec le futur BHNS à la station Port de Lille.

À l'horizon 2035, ce tracé sera associé à une réorganisation du réseau de bus.

Ce tracé vient compléter le maillage du réseau structurant. Il vient en majorité desservir des zones actuellement non couvertes par le métro ou par le futur BHNS. Plus particulièrement, il couvre deux zones actuellement peu desservies (Vauban Nord et Moselle Sud) y compris par le réseau bus pour la deuxième.

Il permet un axe Nord Sud sur Lille et permet un rabattement de la façade Ouest de Lille vers les pôles majeurs de Lille Flandres et Porte des Postes (Vauban Nord et Moselle).

3.4.1.4 Insertion

À ce stade du projet, les principes d'insertion ne sont pas arrêtés. Sont indiqués dans cette analyse des principes de faisabilité de partage des fonctions selon les largeurs d'emprises disponibles afin de comparer les tracés. Les détails et précisions rue par rue feront l'objet d'études de conception dans les phases ultérieures du projet.

Boulevard Vauban

Le boulevard Vauban possède une emprise comprise entre 29m et 32m. Cet axe possède un caractère de boulevard urbain. Au sein d'un tissu urbain continu dense, des alignements d'arbres sont présents de part et d'autre de la chaussée où une voie véhicule particulier et une voie bus sont aménagées dans chaque sens. Des stationnements en bataille sont présents des deux côtés, pouvant générer des perturbations avec la voie bus.

Il est aujourd'hui question d'aménager sur cet axe un itinéraire cycle privilégié, avec le projet vélo+.

La largeur disponible permet d'insérer le site propre du tramway et les fonctions de circulation routière, piétonne ainsi que piste cyclable et stationnement. Les voies bus étant supprimées, les bus circuleraient dans la voie avec les voitures. L'alignement

d'arbres pourrait être maintenu à l'exception de quelques sujets au droit des stations et des traversées piétonnes. La circulation routière serait apaisée, un itinéraire cycle dédié est envisageable tout le long du tracé.

FIGURE 34 : SITUATION ACTUELLE BD VAUBAN | SOURCE : GOOGLE EARTH

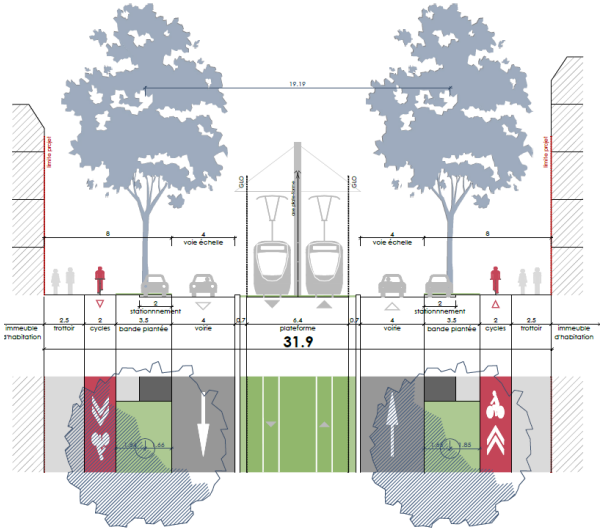


FIGURE 35 : SCHEMA DE FAISABILITE DE REPARTITION DES FONCTIONS BD VAUBAN | SOURCE : MEL

Rue Solférino et avenue Léon Jouhaux

La rue Solférino, de près de 20m de large, est aujourd'hui très routière avec 4 puis 2 voies pour la circulation routière. Sur le tronçon où sont présentes 2 voies de circulation, du stationnement longitudinal est également présent. Le cadre bâti est composé d'un tissu de collectifs continus qui s'ouvre vers le jardin Vauban et les bords de Deûle à l'ouest. L'espace public est très minéral. L'avenue Léon Jouhaux est elle aussi largement dédiée à la circulation avec 3 voire 4 voies pour la circulation routière.

L'insertion du tramway obligera à repenser la circulation routière et les différentes fonctions présentes. Le stationnement devra en particulier être interrogé. À l'angle de la rue Solférino et de l'avenue Léon Jouhaux, des acquisitions foncières sur des emprises non bâties pourraient s'avérer nécessaires afin d'aménager une station à quais latéraux et de permettre une giration, légèrement desserrée (rayon de 50 m) du tramway vers le Sud. Les largeurs disponibles sont en effet assez faibles sur ce secteur.

Rue Solférino - 19m90

- Tissu faubourien
- 4 puis 3 voies VP
- Itinéraire cycles dédié dans un seul sens, sur chaussée
- Stationnements d'un côté lorsqu'il n'y a plus que 3 voies VP
- Poche de stationnements avant le carrefour avec le boulevard Vauban

FIGURE 36 : SITUATION ACTUELLE RUE SOLFÉRINO ET AVENUE JOUHAUX | SOURCE : GOOGLE EARTH

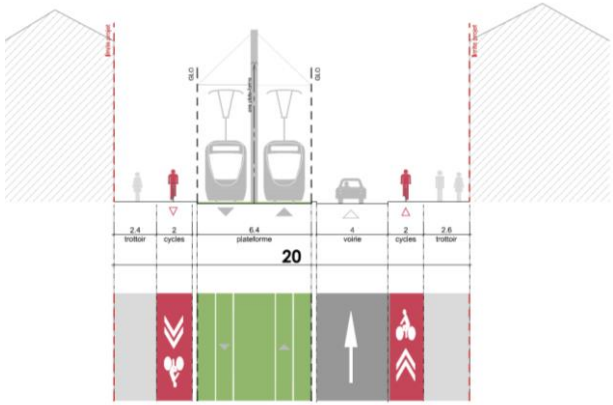


FIGURE 37 : SCHEMA DE FAISABILITE DE REPARTITION DES FONCTIONS RUE SOLFERINO | SOURCE : MEL

Boulevard de Lorraine

Le boulevard de Lorraine, compris entre 25m et 30m est composé d'une large bande engazonnée côté port et de 2 voies de circulation. La plupart des façades (port et entrepôts) ne s'adressent pas au boulevard. Du stationnement longitudinal est présent tout au long de ce boulevard. Ce boulevard ne présente aucun aménagement cyclable et un seul trottoir côté ville peu généreux. L'arrivée du tramway sur l'emprise publique actuelle permettra de configurer cet axe en un boulevard urbain plus qualitatif. La largeur permet d'envisager la création de bande plantée et d'aménagements cyclables sécurisés. La largeur pourrait permettre de maintenir du stationnement.

boulevard de Lorraine - entre 25m40 et 30m20

- Petits collectifs côté ville, entrepôts et parkings côté port
- Place récemment réalisée au niveau du collège Levi-Strauss (accès métro Porte de Lille)
- Large bande engazonnée côté port
- Une voie de circulation dans chaque sens
- Pas d'itinéraire cycles
- Stationnement côté ville sur la seconde moitié du boulevard (à 30m20)

FIGURE 38 : SITUATION ACTUELLE BD DE LORRAINE | SOURCE : GOOGLE EARTH

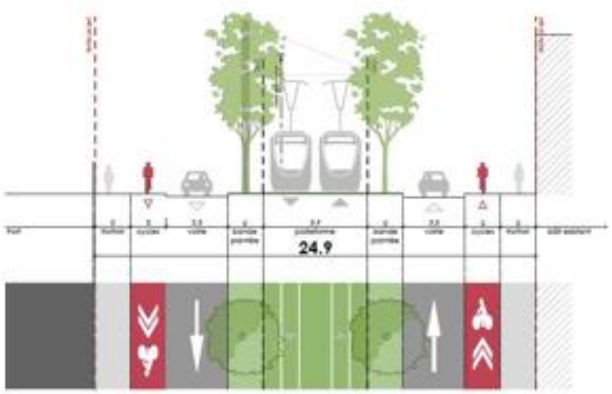


FIGURE 39 : SCHEMA DE FAISABILITE DE REPARTITION DES FONCTIONS BD DE LORRAINE | SOURCE : MEL

Boulevard de la Moselle

Le boulevard de la Moselle possède une largeur d'emprise généreuse de l'ordre de 44m. La fonction circulatoire est présente, avec 2 à 4 voies de circulation auxquelles s'ajoute une contre-allée isolée côté ville. Du stationnement est présent tout au long de cette contre-allée. La composante paysagère est également présente, en particulier côté port avec un alignement d'arbres continu et dense, ainsi qu'un large ilot central planté d'herbes hautes. Les larges emprises disponibles permettent d'envisager une insertion très qualitative, en créant des aménagements pour les modes actifs généreux tout en maintenant une place importante pour le végétal et une fonction stationnement.

FIGURE 40 : SITUATION ACTUELLE BD DE LA MOSELLE | SOURCE : GOOGLE EARTH

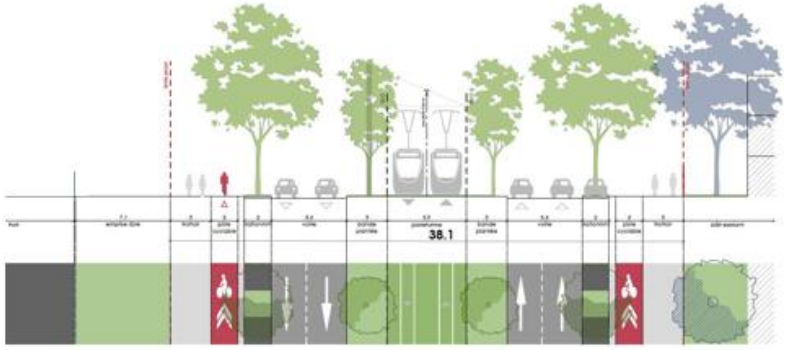


FIGURE 41 : SCHEMA DE FAISABILITE DE REPARTITION DES FONCTIONS BD DE LA MOSELLE | SOURCE : MEL

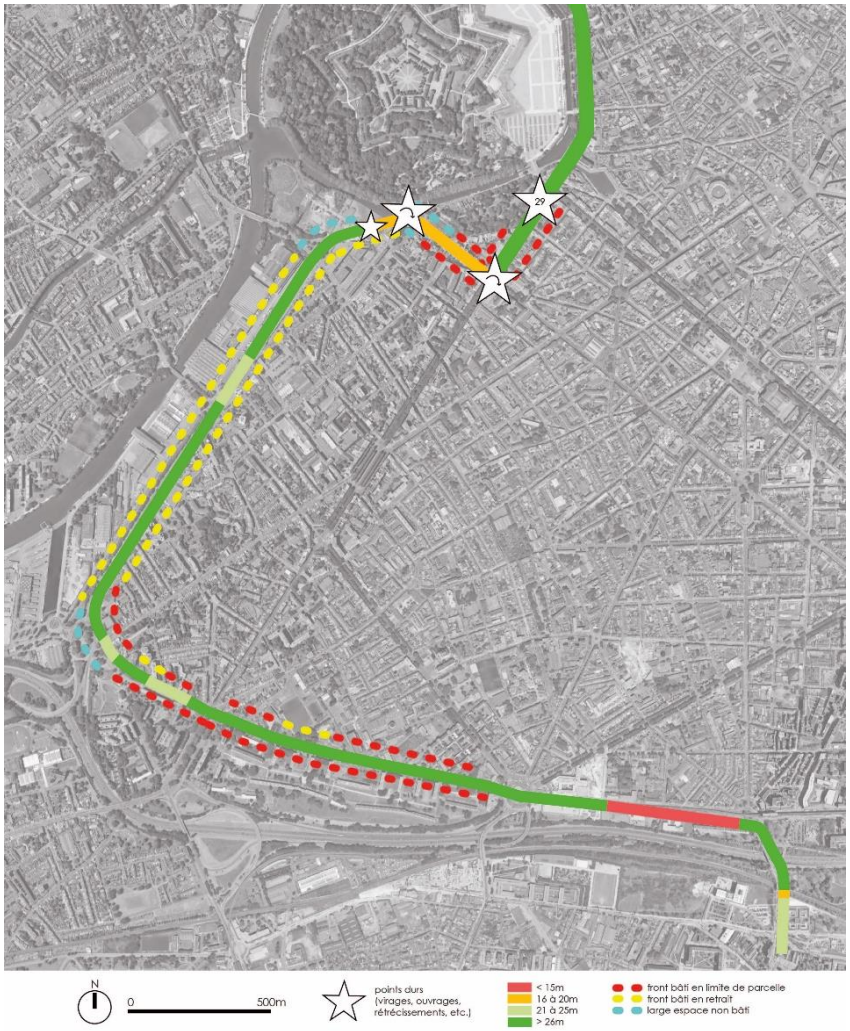


FIGURE 42 : LARGEURS D'EMPRISES EXISTANTES ET CADRE BATI DU TRACÉ PAR VAUBAN, SOLFERINO, JOUHAUX, LORRAINE ET MOSELLE | SOURCE : MEL

L'arrivée du tramway permettra ainsi une requalification importante des axes Lorraine-Moselle aujourd'hui très routiers pour les transformer en boulevards plus urbains avec des aménagements sécurisés et confortables pour les modes actifs.

Ces axes ont en effet été pensés en rapport avec un projet de contournement routier qui n'est aujourd'hui plus d'actualité, il y a donc un fort intérêt à les repenser et les restructurer.

3.4.1.5 Points durs techniques

Les travaux associés à ce tracé seront réalisés en majorité (bd de la Lorraine et bd de la Moselle) avec des emprises assez larges ce qui facilitera leur déroulement et limitera la gêne occasionnée aux riverains. Compte tenu de la typologie résidentielle de la rue Solferino et de sa faible largeur, la phase de travaux sera plus complexe.

Concernant l'exploitation, le tracé présente trois courbes avec des rayons inférieurs à 50m, situées sur le rond-point sud du Port de Lille et en entrée/sortie de la rue Solférino.

3.4.1.6 Circulation

Comme cela est déjà le cas sur la plus grande partie de son linéaire, la circulation se ferait sur 2x1 voies pour les voitures sur la section Nord des grands boulevards (boulevard de Lorraine et rue Solferino jusqu'à la rue Desmazières).

Sur le boulevard de Moselle la largeur disponible permettait de maintenir si cela s'avère pertinent une section à 2x2 voies. Les études ultérieures éclaireront les besoins réels.

En revanche, sur le dernier tronçon de la rue Solférino, entre la rue Desmazières et le boulevard Vauban, il ne serait pas possible de conserver 2 voies de circulation par sens, une seule voie voiture serait maintenue dans le sens vers l'avenue Jouhaux sur la première partie de la rue. Le schéma de circulation à l'horizon de la mise en service du tramway reste à définir, néanmoins il pourrait par exemple être envisagé la mise en place de boucles locales permettant d'absorber facilement les flux.

3.4.1.7 Coûts

Sur la base d'un coût au ratio estimé à 29,5 M€ HT/km, le tracé de référence peut être évalué à environ 95 M€ HT compte tenu de sa longueur et de ses larges emprises requalifiées.

3.4.1.8 Projets urbains et d'aménagement

Ce secteur est un secteur dense mais également dynamique, avec des mutations en cours et à plus long terme. Il présente ainsi des opportunités foncières tout au long du tracé.

À court et long terme, les projets urbains se situent majoritairement à proximité directe du tramway, le long des boulevards de Lorraine et Moselle. Le tramway vient renforcer cette dynamique de transformation urbaine et contribue à développer une urbanité le long des axes de la zone portuaire et à apaiser cette coupure urbaine en reconnectant le port avec la ville. Il participe à désenclaver et retisser les liens inter-quartiers par un traitement adapté de l'espace public et à renforcer l'attractivité économique des infrastructures présentes sur le Port.

Il concoure également à ouvrir le cœur métropolitain sur le canal de la Deûle et favorise les liens entre les deux rives. Son attractivité s'étend ainsi à l'Ouest de la Deûle notamment vers le quartier Bois Blancs.

3.4.2 Variante de tracé (Vauban-Bigo Danel-Isly)

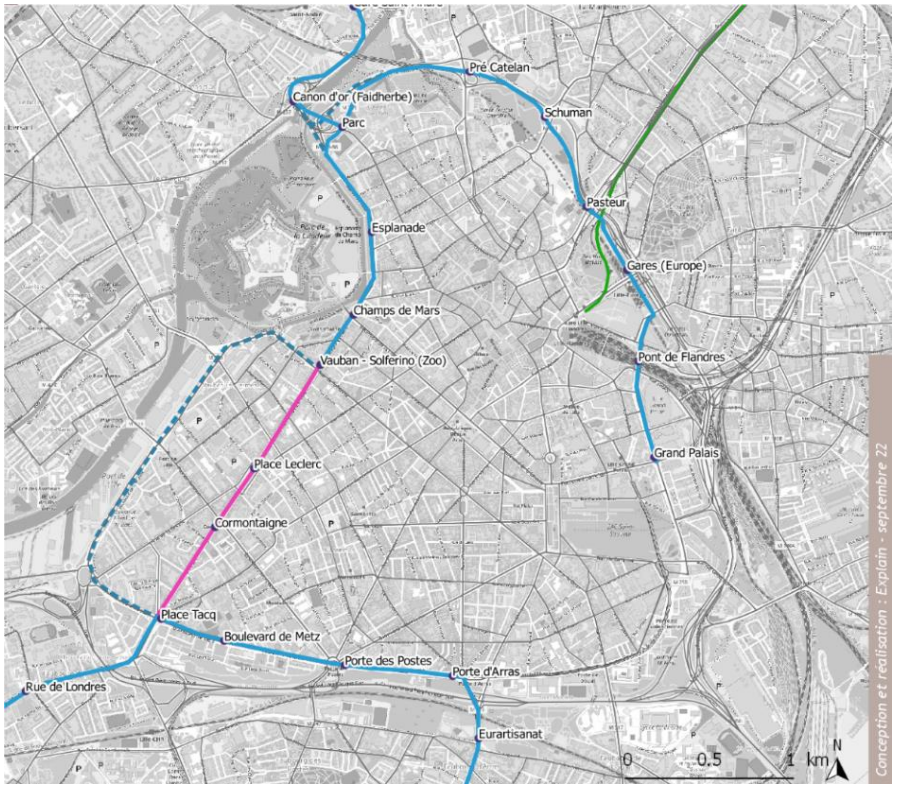


FIGURE 43 : VARIANTE DE TRACÉ | SOURCE : MEL - OPENSTREETMAP

Une variante de tracé empruntant, depuis la Citadelle, l'intégralité du boulevard Vauban, la place du Maréchal Leclerc, le boulevard Bigo Danel et la rue d'Isly pour rejoindre la place Antoine Tacq a été proposée durant la concertation. Elle diffère du tracé de référence à partir de l'intersection entre le boulevard Vauban et la rue Solférino et le rejoint au droit de la place Antoine Tacq. La partie Nord du boulevard Vauban est empruntée par les deux tracés.

Longueur	2,2 km
Nombre de stations envisagées de Champ de Mars à Place Tacq	5

3.4.2.1 Potentiel de desserte

Potentiel de desserte à 500 et 300 mètres

Potentiels de desserte à l'horizon 2035 :

Périmètre de desserte	Habitants	Emplois	Scolaires	Étudiants	Total
À 500 m (valeur absolue)	27 400	12 300	2 300	17 000	59 000
À 300 m (valeur absolue)	11 800	5 700	1 200	13 000	31 700

Potentiels de desserte par km de ligne à l'horizon 2035 :

Périmètre de desserte	Opportunités par km linéaire
À 500 m	26 800
Valeur à 500 m pour l'ensemble de la ligne	10 900
À 300 m	14 400
Valeur à 300 m pour l'ensemble de la ligne	5 000

À l'horizon 2035, à 500 m des stations, ce tracé permet de desservir :

- 27 400 habitantes et habitants,
- 12 300 emplois,
- 2 300 scolaires (primaire, secondaire)
- 100% des établissements d'enseignement supérieur, soit environ 17 000 étudiants et étudiantes.

Cela correspond à un potentiel total desservi de 59 000 opportunités, soit dans le même ordre de grandeur que pour le tracé de référence. 54% de ces opportunités se situe à moins de 300 m de la ligne, c'est-à-dire à proximité immédiate du tracé.

Sur ce tracé, cela correspond à un potentiel de 26 800 opportunités par kilomètre, plus important que le tracé de référence car le tracé par Vauban-Bigo Danel-Isly est plus court.

Opportunités desservies sans la chalandise du métro et du BHNS

Une partie de ces habitants, emplois et scolaires est déjà desservie par les stations de métro existantes Port de Lille, Cormontaigne ou par des futures stations du BHNS (Cormontaigne, Colbert, Solferino). Le potentiel nouvellement desservi, c'est-à-dire sans le bassin de chalandise du métro (à 600 mètres) et sans le bassin de chalandise du BHNS (à 400 mètres), est donné ci-dessous.

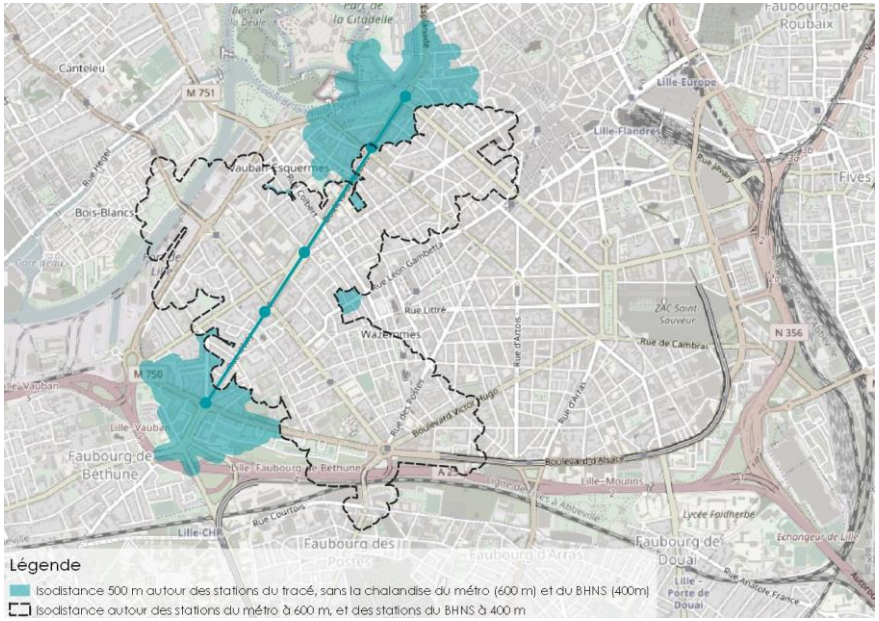


FIGURE 44 : OPPORTUNITÉS NOUVELLES DESSERVIES PAR LE TRAMWAY | SOURCE : MEL - OPENSTREETMAP

À l'horizon 2035, à 500 m des stations, sans le bassin de chalandise du métro, le tracé par Vauban/Isly permet ainsi de desservir :

- 9 700 habitantes et habitants,
- 3 600 emplois,
- 400 scolaires (primaire, secondaire),
- 71% des établissements d'enseignement supérieur, soit environ 12 000 étudiants et étudiantes.

Cela correspond à un potentiel total desservi de 25 700 opportunités. Ainsi, 43% des opportunités à 500 m ne sont pas desservies par le métro et le BHNS. À moins de 300 m de ce tracé, 48% des habitants, emplois et scolaires ne sont pas desservis par le métro et le BHNS (15 200 opportunités). Le potentiel de nouvelles opportunités de desserte est ainsi plus important par le tracé de référence (33 800 nouvelles opportunités) que par ce tracé variante par Vauban – Bigo Danel – Isly (25 700 opportunités).

Équipements desservis

À 500 m des stations, un total de 156 équipements sont desservis selon la typologie suivante :

- Administratif/Militaire : 17
- Culture/Loisirs : 34
- Science/Enseignement : 98
- Santé : 7

Une desserte quasiment équivalente à la desserte réalisée par le tracé de référence.

Depuis la Citadelle vers la place Antoine Tacq, 4 stations sont prévues :

- Station Champs de Mars
- Station Vauban-Solférino :

Cette station permet de desservir le secteur Nord de Vauban. Elle vient ainsi en complémentarité avec le cercle d'attractivité de la station de métro existante de Solférino qui dessert le sud du boulevard Vauban. Les deux stations sont distantes d'environ 1km.

- Station place Leclerc :

Cette station est située au droit de la place du Maréchal Leclerc, à moins de 400m de la station de métro existante Cormontaigne, dans le tronçon sud du Boulevard Vauban.

- La station Cormontaigne :

En correspondance avec la ligne 2 du métro.

- La station Place Tacq.

3.4.2.2 **Fréquentation estimée**

La fréquentation estimée à l'horizon 2035 pour cette ligne (Sud – Porte des Postes – Esplanade – Gares – Grand Palais), en intégrant le tracé par les boulevards Vauban, Bigo Danel et la rue d'Isly, est d'environ 58 800 montées par jour. Cela représente

+6,9% de fréquentation sur la ligne par rapport au tracé de référence.

Les fréquentations des autres lignes de tramway et de métro sont les suivantes, à l'horizon 2035 :

- Métro 1 : 164 700 montées par jour,
- Métro 2 : 205 400 montées par jour,
- Mongy (R/T) : 60 800 montées par jour,
- Ligne de tramway du secteur nord vers gares : 12 800 montées par jour,
- Ligne de tramway du secteur ouest vers Porte des Postes : 21 200 montées par jour.

À titre de comparaison, la fréquentation actuelle (2016) du Mongy est de 44 000 montées par jour.

En considérant l'ensemble des lignes de tramway et de métro, la fréquentation ressortant du modèle induite par cette variante de tracé n'est que de 1400 voyageurs supplémentaires par rapport au tracé de référence soit une augmentation de 2% environ :

- Un tel écart entre les deux modélisations se situe dans les marges d'erreur du modèle.
- Une partie de la fréquentation supplémentaire obtenue sur la ligne avec ce tracé par rapport au tracé de référence se fait au détriment des autres lignes de métro et tramway du réseau. Par ailleurs n'est pas considéré dans cette estimation l'impact sur la fréquentation du futur BHNS Lille – Villeneuve d'Ascq dont l'aire de chalandise se superpose en partie avec cette variante de tracé. Enfin, en ajoutant les bus, cet écart devient nul.

3.4.2.3 Performance transport et maillage

Le tracé s'insère sur 2,2 km entre Champ de Mars et la Place Tacq, et se parcourt en environ 8 minutes.Ce tracé présente un tronçon commun avec le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille – Villeneuve d'Ascq sur la section du boulevard Vauban comprise entre la station de métro existante Cormontaigne et la place du Maréchal Leclerc. Ce tracé induit donc une contrainte sur l'exploitation pour l'un ou l'autre des deux modes et interroge le tracé prévu du projet de BHNS.

Le tramway pourra s'insérer en site propre intégral dans les deux sens sur les boulevards Vauban et Bigo-Danel. Par contre, sur la rue d'Isly, la faible emprise disponible nécessitera de réaliser des choix en matière de circulation et de partage de la rue pour assurer une bonne performance du tramway. La voirie est en effet trop étroite pour accueillir à la fois :

- Des aménagements modes actifs (vélo et piéton) de qualité et sécuritaires,
- Un site propre intégral pour le tramway,
- Un double sens pour les voitures.

Des solutions de mise à sens unique de la rue et de suppression du stationnement devront être envisagées. La vitesse commerciale (vitesse maximale de 40 km/h, et de 30 km/h sur la rue d'Isly) et la régularité du tramway pourraient être impactées par ce fonctionnement. De plus, une courbe importante à Place Tacq avec un rayon inférieur à 50 m vient augmenter le temps de parcours dans ce secteur de Vauban.

Concernant la connexion avec les autres lignes du réseau de transport, ce tracé permet le maillage suivant avec le réseau structurant :

- Avec la ligne 2 du métro à la station Cormontaigne (et les lignes 1 et 2 à Porte des Postes),
- Avec le futur BHNS à la station Cormontaigne.

Ce tracé vient compléter le maillage du réseau structurant mais avec une zone de chalandise déjà majoritairement desservie par le métro ou le futur BHNS, interrogeant la section en doublon sur le projet BHNS. Cette variante de tracé de tramway permet de desservir la zone actuellement peu desservie de Vauban Nord. Comme le tracé de référence, il permet un axe Nord Sud sur Lille et un rabattement de Vauban Nord vers les pôles majeurs de Lille Flandres et Porte des Postes.

3.4.2.4 **Insertion**

À ce stade du projet, les principes d'insertion ne sont pas arrêtés. Sont indiqués dans cette analyse des principes de faisabilité de partage des fonctions selon les largeurs d'emprises disponibles afin de comparer les tracés. Les détails et précisions rue par rue feront l'objet d'études de conception dans les phases ultérieures du projet.

Boulevards Vauban et Bigo-Danel

Les boulevards Vauban et Bigo-Danel possèdent une emprise comprise entre 29m et 32m. Ces axes possèdent un caractère de boulevards urbains. Au sein d'un tissu urbain continu dense, des alignements d'arbres sont présents de part et d'autre de la chaussée où une voie véhicule particulier et une voie bus sont aménagées dans chaque sens. Des stationnements en bataille sont présents des deux côtés, pouvant générer des perturbations avec la voie bus.

Il est aujourd'hui question d'aménager un itinéraire cycle privilégié, avec le projet vélo+.

La largeur disponible sur le boulevard Vauban permet d'insérer le site propre du tramway et les fonctions de circulation routière, piétonne ainsi que piste cyclable et stationnement. Les voies bus étant supprimées, les bus circuleraient dans la voie avec les voitures. L'alignement d'arbres pourrait être maintenu à l'exception de quelques sujets au droit des stations et des traversées piétonnes. La circulation routière serait apaisée, un itinéraire cycle dédié est envisageable tout le long du tracé.

Sur le boulevard Bigo-Danel, le tramway aurait un tronçon commun avec le BHNS. Cela induit des contraintes dans l'aménagement notamment des stations, le BHNS n'aurait pas son propre site propre et serait à intégrer à la circulation des véhicules particuliers.

Un projet de requalification de la place du Maréchal Leclerc est en cours avec une volonté de place verte renforçant la place du végétal. La largeur disponible sur la place permet d'accueillir les projets de transport cependant le projet de la place devra nécessairement être adapté et la place du végétal nécessairement réduite par rapport au projet envisagé à ce stade. Des impacts sur les émergences de la station de métro Cormontaigne sont par ailleurs à prévoir.

FIGURE 45 : SITUATION ACTUELLE BD VAUBAN ET BIGO DANEL | SOURCE : GOOGLE EARTH

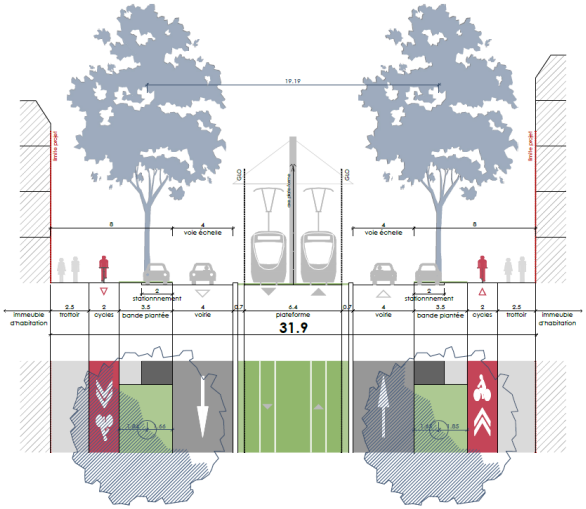


FIGURE 46 : SCHEMA DE FAISABILITE DE REPARTITION DES FONCTIONS BD VAUBAN | SOURCE : MEL

Rue d'Isly

L'emprise disponible est réduite à environ 16m dans la rue d'Isly. Elle possède actuellement un caractère urbain fort, minéral avec une absence de végétation, un alignement continu de façades et présente plusieurs commerces. L'espace est en grande partie dédié à la circulation routière et cycles ainsi qu'au stationnement.

Une réflexion est actuellement en cours pour renforcer cet itinéraire cyclable, notamment pour rejoindre les établissements universitaires.

Le tramway vient ajouter une fonction sur un espace déjà contraint. La largeur disponible de 16m ne permet pas d'accueillir l'ensemble des fonctions et nécessite d'arbitrer entre les différents usages.

Une coupe présentant une option possible est indiquée ci-dessous. Elle prévoit la mise à sens unique et la suppression du stationnement. Les itinéraires cycles dans chaque sens pourraient être maintenus mais intégrés à la circulation dans un sens. Le confort des modes actifs serait dégradé avec des largeurs de passage réduites, en contradiction avec la volonté d'accentuer cette fonction. La mise à sens unique de la rue d'Isly pourrait avoir des incidences sur le plan de circulation qui serait à étudier ultérieurement.

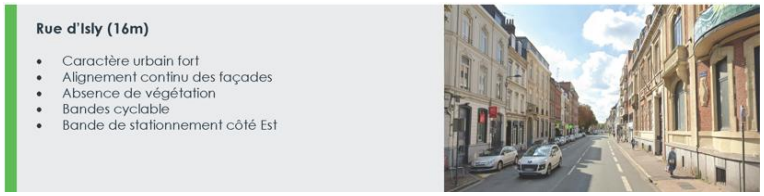


FIGURE 47 : SITUATION ACTUELLE RUE D'ISLY | SOURCE : GOOGLE EARTH

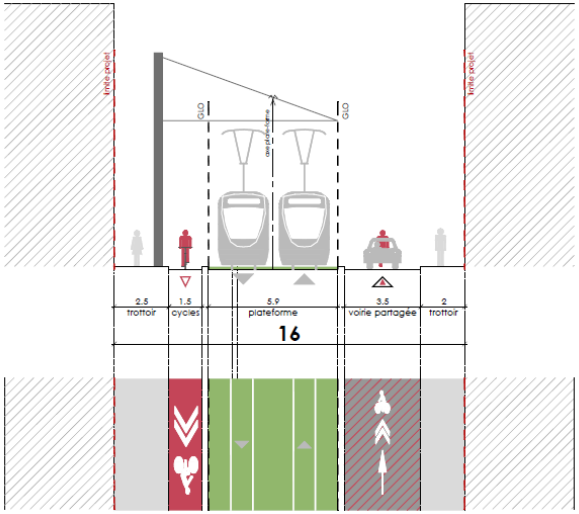


FIGURE 48 : SCHEMA DE FAISABILITE DE REPARTITION DES FONCTIONS RUE D'ISLY | SOURCE : MEL

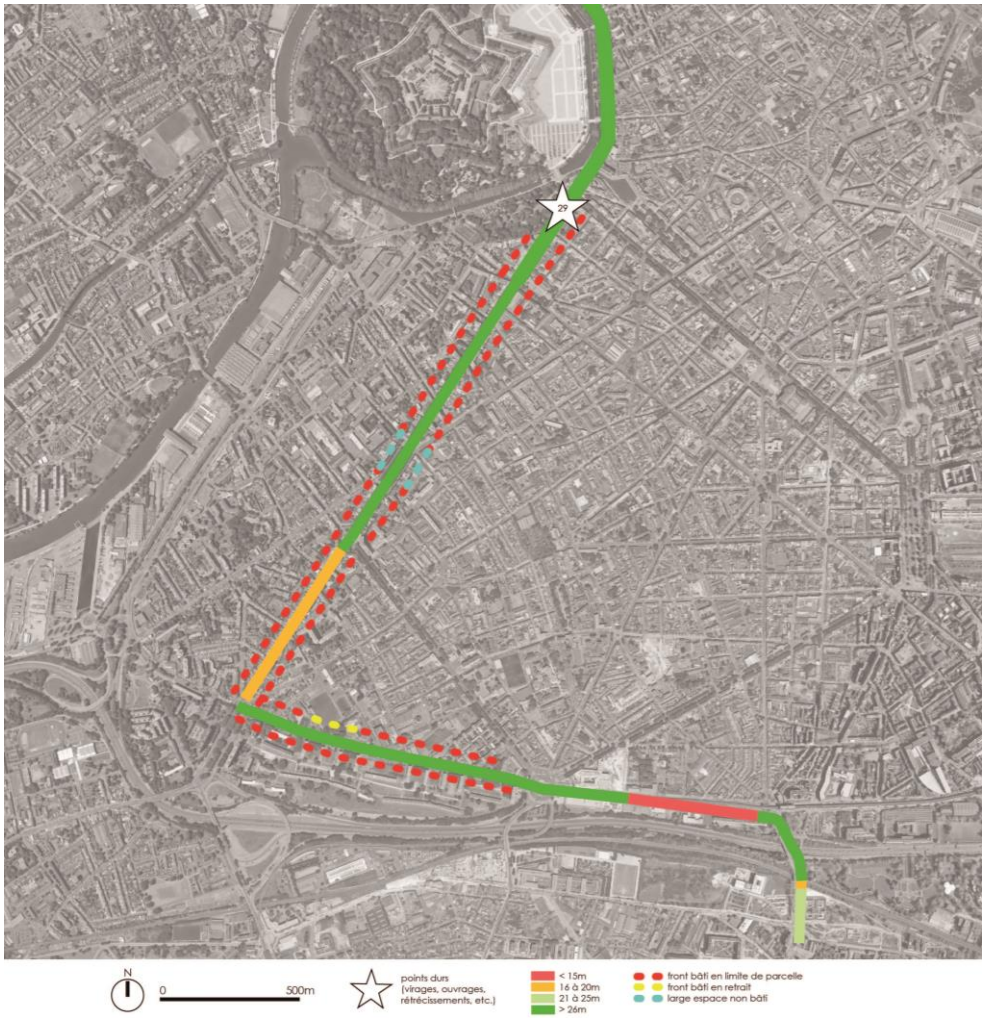


FIGURE 49 : LARGEURS D'EMPRISES EXISTANTES ET CADRE BATI DU TRACÉ PAR VAUBAN, BIGO-DANEL, ISLY | SOURCE : MEL

3.4.2.5 **Points durs techniques**

Compte tenu de la typologie résidentielle et commerciale de la rue d'Isly et de sa faible largeur, la phase travaux constituera une gêne plus importante pour les riverains et commerçants du fait des perturbations de la circulation et de la limitation du stationnement. Les travaux seront également plus complexes dans cette rue étroite.

3.4.2.6 **Circulation**

La circulation routière serait réduite à une voie par sens sur le boulevard Vauban comme pour le scénario de référence mais sur une longueur plus importante.

En revanche, l'étroitesse de la rue d'Isly nécessiterait de passer cette rue en sens unique. La circulation serait reportée sur la rue de la Bassée, le boulevard Montebello et boulevard de la Moselle.

3.4.2.7 **Coûts**

Sur la base d'un coût ratio estimé à 31 M€ HT/km, le coût du tracé par Vauban/Isly peut être évalué à environ 70 M€ HT. L'estimation au km plus élevée que pour le tracé de référence se justifie par la complexité des travaux et les aléas plus importants notamment sur les réseaux. Ce tracé présente une longueur plus faible que le tracé de référence et, compte tenu de la faible largeur des emprises traversées, des opérations de mise en valeur de l'espace public moins importantes.

3.4.2.8 **Projets urbains et d'aménagement**

Ce secteur est d'ores et déjà un secteur dense constitué.

Des projets sont en cours concernant les universités. Ces projets déjà engagés ont une dynamique propre, que le projet tramway ne viendra pas renforcer de façon substantielle.

Le périmètre autour du boulevard Vauban se situe en bordure des secteurs en pleine mutation identifiés plus haut. À court et long terme, les projets urbains se situent majoritairement à 400 – 500 m du tramway, le long des boulevards de Lorraine et de la Moselle.

Aussi, le passage du tramway par ce tracé contribue beaucoup moins au projet d'aménagement plus global autour de la Deûle et n'a pas ce rôle de levier d'aménagement qu'il a sur le tracé de référence.

3.4.3 Synthèse sur le tracé de référence – Vauban/Solférino/Jouhaux/Lorraine/Moselle

Tracé de référence : Vauban/Solférino/Jouhaux/Lorraine/Moselle	
Potentiel de desserte	À l'horizon 2035, le tracé permet de desservir, à 500m des stations, un potentiel total de 60 800 opportunités : 29 600 habitants, 13 200 emplois, 1 000 scolaires et 17 000 étudiants. 52% de ces opportunités se situent à moins de 300 m, c'est-à-dire à proximité immédiate du tracé. 33 800 de ces opportunités constituent de nouvelles opportunités, non desservies par le métro et le BHNS soit : 15 100 habitants, 6 000 emplois, 700 scolaires et 12 000 étudiants. 65% des opportunités situées à moins de 300m de ce tracé ne sont donc pas desservies par un autre mode lourd. Ce tracé permet donc de rechercher davantage de nouveaux usagers. À 500 m des stations, un total de 143 équipements sont desservis par le tracé de référence. La nouvelle station Vauban-Solférino vient en complémentarité avec le cercle d'attractivité de la station de métro existante de Cormontaigne qui dessert le sud du boulevard Vauban, les zones d'influence de ces 2 stations couvrent la totalité du Boulevard Vauban.
Fréquentation estimée	La fréquentation estimée pour cette ligne à horizon 2035 est d'environ 55 000 montées par jour.
Performance transport et maillage	Le tracé est de 3,2 km et se parcourt en environ 11 minutes. Le tramway est en site propre intégral sur le linéaire considéré et s'insère sur des voiries larges, ce qui induit une vitesse commerciale relativement importante sur ce secteur, néanmoins, il présente trois courbes avec des rayons inférieurs à 50m. Ce tracé se connecte à la ligne 2 du métro et le BHNS à la station Port de Lille. Ce tracé vient compléter le maillage du réseau structurant en desservant en majorité des zones actuellement non couvertes par le métro ou par le futur BHNS, en particulier les secteurs de Vauban Nord et de Moselle Sud.

Insertion	Site propre intégral sur l'ensemble du tracé. Sur la majeure partie du tracé, les larges emprises permettent la prise en compte de toutes les fonctions. Des aménagements modes actifs sécurisés et qualitatifs pourront être crées sur tout le linéaire. Les boulevards Vauban, de Lorraine et de la Moselle sont aménagés en véritables boulevards urbains. La plus-value de requalification des espaces publics est particulièrement importante sur les boulevards de Lorraine et de la Moselle qui sont actuellement très routiers avec des paysages urbains dégradés et des fonctions à repenser, notamment en faveur des modes actifs. Sur le dernier tronçon de la rue Solférino, la largeur plus contrainte nécessitera des arbitrages, la mise en sens unique est une option à envisager.
Points durs techniques	Les travaux associés à ce tracé seront réalisés en majorité sur des emprises assez larges ce qui facilitera leur déroulement et limitera la gêne occasionnée aux riverains. Compte tenu de la typologie résidentielle de la rue Solferino et de sa faible largeur, la phase de travaux sera plus complexe. Concernant l'exploitation, le tracé présente trois courbes avec des rayons inférieurs à 50m, situées sur le rond-point sud du Port de Lille et en entrée/sortie de la rue Solférino.
Circulation	Le tracé permet le maintien de 2x1 voies de circulation pour les voitures hormis sur le dernier tronçon de la rue Solferino qui passerait en sens unique.
Coûts	Le tracé est évalué, à ce stade, à environ 95 M€ HT compte tenu de sa grande longueur (3,2km) et de ses larges emprises requalifiées.
Projets urbains et d'aménagement	Secteur dynamique avec des mutations en cours et à plus long terme. Opportunités foncières tout au long du tracé. Le passage du tramway par les boulevards de Lorraine et de la Moselle s'inscrit dans un secteur en pleine mutation avec de nombreux projets en cours ou à venir. Le tramway vient renforcer cette dynamique de transformation urbaine et contribue à développer une urbanité le long des axes et à apaiser cette coupure urbaine. Le tramway

	serait un catalyseur pour ces transformations et pour les différents projets en cours, ceux-ci se situant à proximité direct de cet axe. Il concoure également à ouvrir le cœur métropolitain sur le canal de la Deûle et favorise les liens entre les deux rives.

3.4.4 Synthèse sur le tracé variante – Vauban / Bigo Danel / Isly

Tracé variante – Vauban/Bigo Danel/Isly	
Potentiel de desserte	À l'horizon 2035, le tracé permet de desservir, à 500m des stations, un potentiel total de 59 000 opportunités : 27 400 habitants, 12 300 emplois, 2 300 scolaires et 17 000 étudiants. 54% de ces opportunités se situent à moins de 300 m, c'est-à-dire à proximité immédiate du tracé. 25 700 de ces opportunités constituent de nouvelles opportunités, non desservies par le métro et le BHNS soit : 9 700 habitants, 3 600 emplois, 400 scolaires et 12 000 étudiants. 48% des opportunités situées à moins de 300m de ce tracé ne sont donc pas desservies par un autre mode lourd. À 500 m des stations, un total de 156 équipements sont desservis par le tracé de référence. Sur les trois stations créées, deux se trouvent en partie dans la zone d'influence de la station métro existante.
Fréquentation estimée	La fréquentation estimée pour cette ligne à horizon 2035 est d'environ 58 800 montées par jour. Néanmoins , en considérant l'ensemble des lignes de tramway et de métro, la fréquentation induite par ce tracé n'est réellement que de 1400 voyageurs supplémentaires par rapport au tracé de référence, une partie de la fréquentation supplémentaire obtenue sur la ligne avec ce tracé par rapport au tracé de référence se faisant au détriment des autres lignes de métro et tramway du réseau.
Performance transport et maillage	Le tracé est de 2,2 km et se parcourt en environ 8 minutes. Le tracé présente un tronçon commun avec le projet BHNS qui induit une contrainte sur l'exploitation et interroge le tracé prévu du projet de BHNS. Le tramway pourra s'insérer en site propre intégral sur les boulevards Vauban et Bigo-Danel, par contre, la faible emprise disponible sur la rue d'Isly nécessitera de réaliser des choix en matière de circulation et de partage de la rue pouvant avoir des impacts sur la vitesse commerciale et la régularité du tramway. Ce tracé se connecte à la ligne 2 du métro et le BHNS à la station Cormontaigne. Ce tracé vient compléter le maillage du réseau structurant mais avec une zone de chalandise majoritairement

	desservie par le métro ou le futur BHNS. Cette variante de tracé de tramway permet de desservir la zone actuellement peu desservie de Vauban Nord.
Insertion	Site propre intégral sur l'ensemble du tracé. Sur une grande partie du tracé, les emprises permettent la prise en compte de toutes les fonctions néanmoins des aménagements modes actifs dédiés ne pourront être réalisés sur la totalité du tracé. Le boulevard Vauban permet d'accueillir toutes les fonctions urbaines de façon satisfaisante. Sur le boulevard Bigo-Danel, l'interface est à traiter avec le projet de BHNS. Le projet de la place du Maréchal Leclerc devra prendre en compte l'arrivée des nouveaux projets de transport. Sur la rue d'Isly, la largeur plus contrainte nécessitera des arbitrages, la mise en sens unique est une option à envisager. Les aménagements cycles et piétons seraient dégradés par rapport à l'ambition souhaitée sur cet axe.
Points durs techniques	Compte tenu de la typologie résidentielle et commerciale de la rue d'Isly et de sa faible largeur, la phase travaux constituera une gêne plus importante pour les riverains et commerçants du fait des perturbations de la circulation et de la limitation du stationnement. Les travaux seront également plus complexes dans cette rue étroite. Concernant l'exploitation, le tracé présente une courbe avec un rayon inférieur à 50m, située au droit de la place Tacq.
Circulation	Le tracé permet le maintien de 2x1 voies de circulation pour les voitures hormis sur la rue d'Isly qui passerait en sens unique.
Coûts	Le tracé est évalué, à ce stade, à environ 70 M€ HT. Il présente une longueur plus faible et, compte tenu de la faible largeur des emprises traversées, des opérations de mise en valeur de l'espace public moins importantes.
Projets urbains et d'aménagement	Le tramway s'inscrit dans un contexte urbain dense déjà constitué. Il ne participe pas directement aux projets en cours dans le secteur car plus éloigné de ceux-ci.

4- Secteur Lille Centre - Est

Demande de précisions du bilan des garants :

Il est demandé à la MEL de conduire a minima une étude de faisabilité ou d'opportunité des alternatives présentées et argumentées pour desservir le centre de Lille et de préciser comment elle envisage d'assurer la couverture des zones blanches côté Est.

Réponse de la Métropole Européenne de Lille :

Sur le secteur Lille Centre, la Métropole Européenne de Lille mène une analyse multicritère des alternatives présentées et argumentées lors de la concertation et des conditions de desserte, au regard de l'ensemble des modes de déplacement et en complément des projets de tramway et de BHNS concertés.

4.1 Objectifs de l'étude

L'étude a pour objectif de mener une analyse comparative multicritère des alternatives, présentées et argumentées par le grand public lors de la concertation, concernant le secteur Lille Est, et des conditions de desserte, au regard de l'ensemble des modes de déplacement et en complément des projets de tramway et de BHNS concertés.

4.2 Variantes présentées lors de la concertation

Les variantes de tracé de projet de tramway proposées par le public lors de la concertation préalable des projets de nouvelles lignes de transports de la MEL sont les suivantes :

Variante Vauban – Bigo Danel - Isly

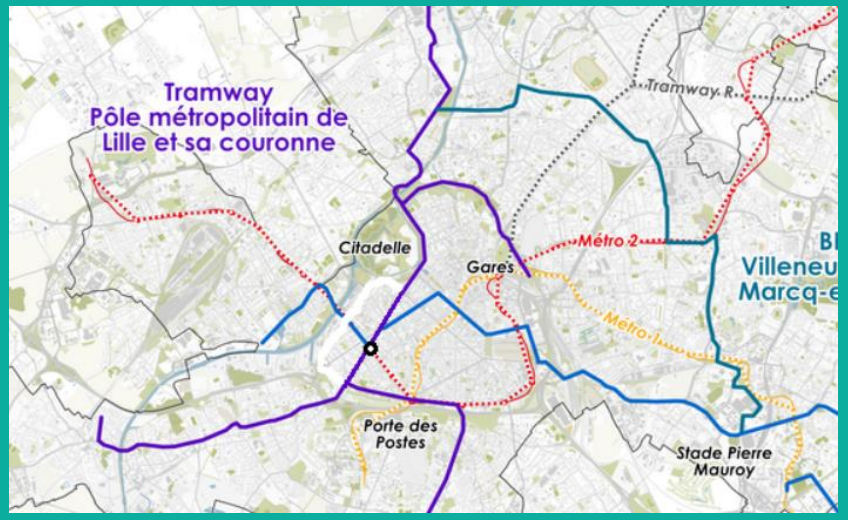


FIGURE 50 : PROPOSITION DE VANDERSTRAETE

La variante par le boulevard Vauban et la rue d'Isly est analysée dans le chapitre Lille Centre du présent document. Cette analyse n'est pas reprise ici.

Scénario A

Document 20 - Représentation de la synthèse des propositions de Lille Verte avec les possibilités d'intermodalité ainsi que la possibilité d'une variante vers Lille Grand Palais.

FIGURE 51 : PROPOSITION DE LILLE VERTE

Les lignes proposées par cette contribution sont les suivantes :

- Ligne verte : Ouest – Tacq – Porte des Postes – Sud,
- Ligne orange : Ouest – Vauban – Flandres – Europe,
- Ligne bleue : Nord – République – Sud via JB Lebas pour éviter le parvis de l'Eglise Saint-Michel (largeurs de voirie étroites, places de stationnement, courbes),
- Ligne violette : Nord – Grand Palais via Flandres et Europe.

Ce scénario est appelé scénario A dans la présente analyse.

Scénario B

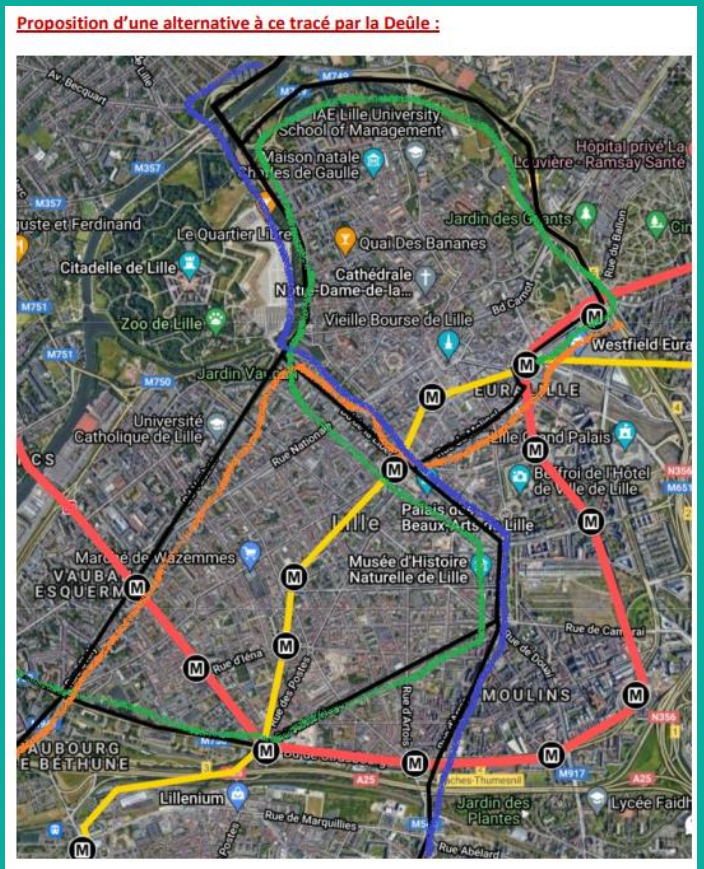


FIGURE 52 : PROPOSITION DE GREGORY RAMBOUR

Ces trois lignes (vert, bleu, orange) sont analysées. Ce scénario est appelé scénario B dans la présente analyse.

Scénario C

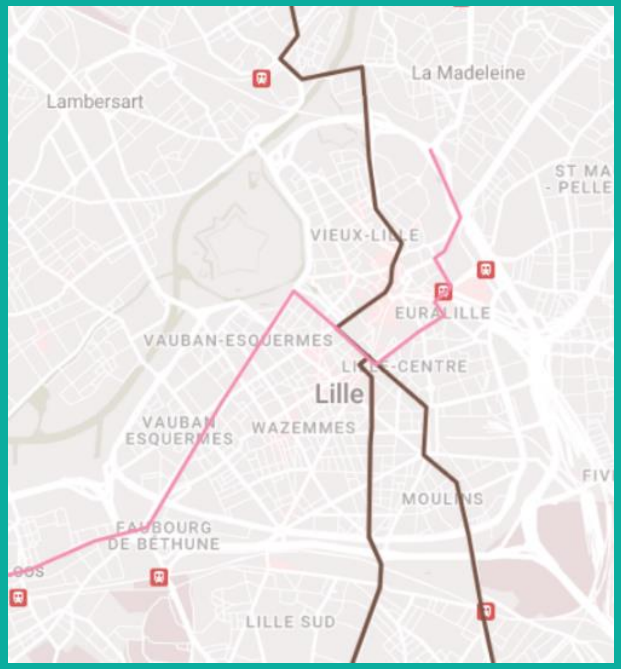


FIGURE 53 : PROPOSITION DE SAMYR

La ligne marron vers Ronchin et l'aéroport n'est pas analysée dans la présente étude relative au secteur Lille Est. L'axe proposé correspond à la liaison L du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT), envisagée comme une liane optimisée et non un mode tramway.

La seconde ligne marron et la ligne rose sont analysées dans la présente étude en tant que scénario C.

Scénario D

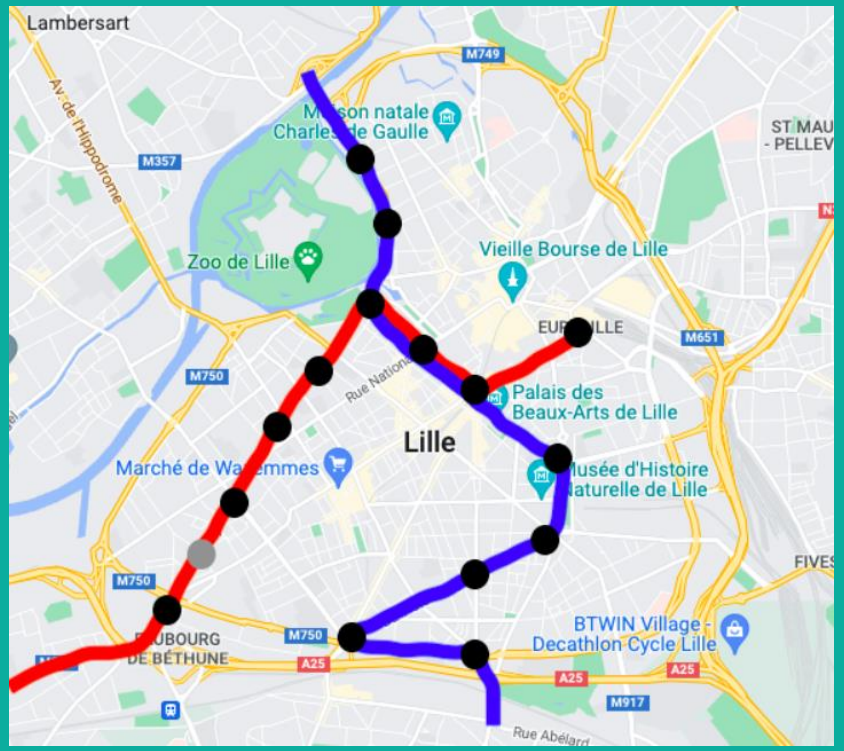


FIGURE 54 : PROPOSITION DE NICOLAS SIERRA

Ces deux lignes sont analysées.

Ce scénario est appelé scénario D dans la présente analyse.

Scénario E

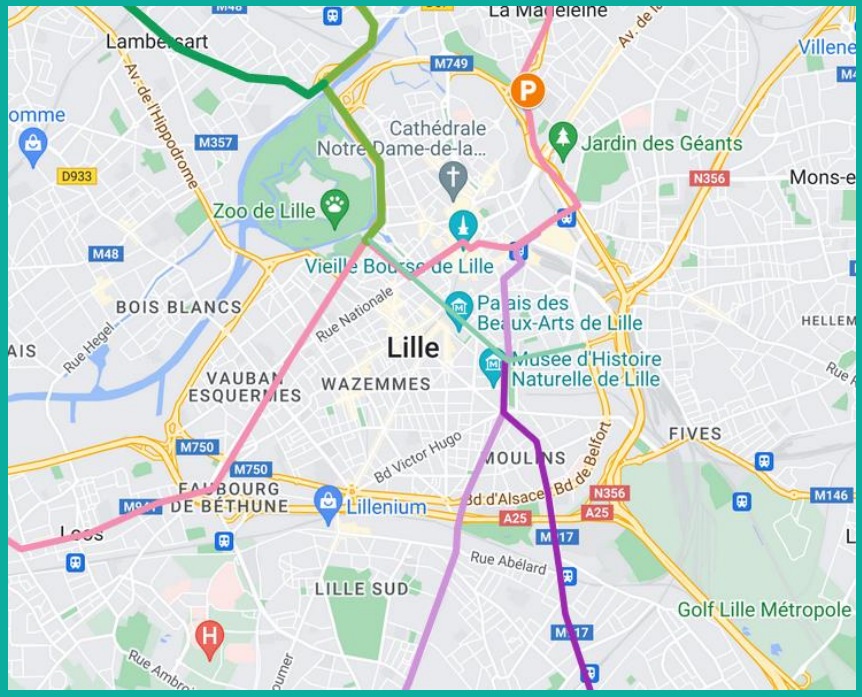


FIGURE 55 : PROPOSITION DE GEORGES VERNIER

La variante rose est analysée jusqu'à l'arrêt Schuman puisque l'axe sur La Madeleine correspond à la liaison T du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT), envisagée comme une liane optimisée et non un mode tramway.

La ligne vert foncé à Lambersart n'est pas analysée ici car l'axe n'est pas inscrit au Schéma Directeur des Infrastructures de Transport de la MEL.

Les deux lignes vertes restantes (Champ de Mars – Nord et Champ de mars – Grand Palais) sont fusionnées en une seule ligne.

La ligne violette qui va à Ronchin n'est pas analysée ici car l'axe correspond à la liaison L du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport de la MEL, envisagée comme une liane optimisée et non un mode tramway. L'autre ligne violette est analysée.

Ce scénario recomposé est appelé scénario E dans la présente analyse.

Scénario F

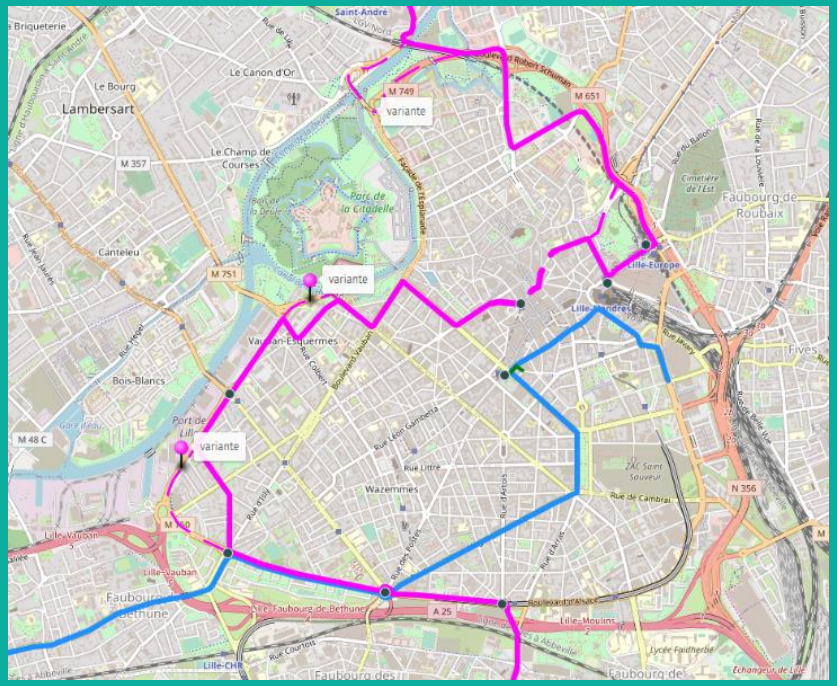


FIGURE 56 : PROPOSITION DE YODA59

La variante rose est écartée dans un paragraphe spécifique de la présente note pour des raisons techniques et de coûts.

La ligne bleue sera analysée, intégrée au schéma à 3 lignes présenté à la concertation.

Ce scénario recomposé est appelé scénario F dans la présente analyse.

4.3 Méthodologie

4.3.1 Préambule

La présente étude se focalise sur les tracés dans Lille. Pour les besoins de la comparaison, les tracés à l'extérieur du périmètre lillois sont ajustés selon les scénarios délibérés à l'issue de la concertation et les éventuels tracés sur des liaisons ne figurant pas au Schéma Directeur des Infrastructures sont écartés.

4.3.2 Variantes écartées sur la base de critères discriminants

Une première étape d'analyse est menée permettant d'écarter directement certaines variantes pour des raisons :

- Techniques,
- Financières,
- D'insertion.

Ces analyses sont détaillées dans la suite du document.

4.3.3 Analyse des scénarios issus de la concertation

Les tracés restants sont ensuite passés au crible d'une analyse multicritères macro dont le cadre d'analyse est le suivant :

- Critères socio-économiques,
- Critère d'insertion et de cohérence urbaine,
- Critère d'exploitation,
- Critère qualité du maillage du réseau.

Critères socio-économiques

Potentiel de desserte

Ce critère permet d'apprécier, à l'horizon 2035 qui est celui du Schéma Directeur de Infrastructures de Transport (SDIT), le tissu urbain dans lequel s'insère le tramway et les potentiels de desserte afférents.

Dans cette analyse, les potentiels de desserte ou opportunités de desserte sont estimés sur la base des densités actuelles auxquelles sont appliquées les évolutions projetées à l'horizon 2035 concernant :

- Les habitantes et habitants,
- Les emplois,
- Les scolaires (primaire, secondaire),
- Les étudiantes et étudiants.

La distance usuelle pour considérer les potentiels desservis par un tramway est de 500 m, ce qui correspond à environ 8 à 10 minutes de marche à pied. Ces potentiels sont estimés sans double compte.

Ce potentiel est estimé pour l'ensemble du scénario du projet de tramway du pôle Lille et sa couronne.

Ces opportunités sont considérées brutes, sans retrait des opportunités déjà desservies par les lignes de tramway ou métro existantes et sans retrait des opportunités qui seront desservies par les projets de tramway et de BHNS concertés.

À titre d'information, le tracé délibéré par le conseil métropolitain en juin 2022 présente une longueur totale de 25,7 km et un potentiel de desserte de desserte de 312 000 opportunités dont :

- 165 300 habitantes et habitants,
- 115 400 emplois,
- 12 000 scolaires (primaire, secondaire),
- 19 300 étudiantes et étudiants.

Opportunités par kilomètre

Un nombre de potentiel desservi par kilomètre d'infrastructure de tracé est calculé, pour permettre d'évaluer la performance, l'efficacité du tracé en matière de desserte des opportunités.

Il s'agit de la somme des opportunités desservies par le tracé proposé divisée par la longueur (en km) du tracé total du projet de tramway du pôle Lille et sa couronne. Cet indicateur permet d'apprécier la performance de chaque tracé en matière de desserte en neutralisant l'impact de la longueur de chaque tracé comparé, qui peut jouer en faveur du tracé le plus long.

À titre d'information, le tracé délibéré par le conseil métropolitain en juin 2022 permet de desservir 12 100 opportunités par kilomètre.

Coûts

Un coût indicatif d'investissement est présenté sur la base d'un ratio au kilomètre d'infrastructure.

Critère d'insertion et de cohérence urbaine

Insertion

Cet indicateur traite de la qualité et des conditions d'insertion du tramway selon la surface disponible : répartition des fonctions, impact foncier éventuel ou suppression de fonctions existantes, intégration des modes actifs, place du végétal. Il permet également d'interroger l'opportunité de requalification des axes traversés.

Projets urbains et d'aménagement

Cet indicateur recense les projets, en cours ou envisagés, à proximité du futur tracé.

La présence de projets d'aménagement (avec leurs caractéristiques : nombre d'habitants, d'emplois, nouveaux équipements, ambition ou vision urbaine du projet…) ou de réflexions urbaines le long d'une nouvelle ligne de transport lourd est considérée dans l'évaluation du projet dans une perspective de fréquentation de la ligne de transport ainsi que d'appréhension du dynamisme et de transformation du territoire.

Critère d'exploitation

Performance transport

Ce critère permet d'évaluer la performance du tracé d'un point de vue transport public ainsi que d'appréhender le coût d'exploitation présenté sur la base d'un ratio selon le kilométrage annuel de la ligne.

Points durs techniques

Cet indicateur permet d'appréhender les points durs associés aux différents tracés, qui pourraient générer des aléas pour l'exploitation future.

Il permet d'évaluer l'exploitabilité des lignes ; partage de l'infrastructure, nombre de courbes…

Critère qualité du maillage du réseau

Maillage

Ce critère permet d'évaluer la qualité de la desserte offerte par le scénario, au regard des autres lignes structurantes. Les autres projets de nouvelles lignes de transport en commun issues du SDIT comme le BHNS sont pris en compte dans cette analyse.

Ce critère permet de replacer les propositions dans une vision globale du maillage du système de transport en commun.

Cela permet d'évaluer si le scénario dessert les zones non desservies par des lignes structurantes, et s'il n'y a pas des doublons ou superpositions avec des lignes structurantes.

4.4 Projets urbains

Plusieurs axes proposés dans les contributions de la concertation préalable font d'ores et déjà l'objet de projets de requalification importants dont les travaux sont livrés ou en cours de réalisation.

4.4.1 Rue Pierre Mauroy

D'une longueur de 1.1 km, cet axe stratégique marque un trait d'union symbolique en cœur de ville, allant du parc Jean-Baptiste Lebas à la place du Théâtre. Lancées dès 2019, les premières phases de travaux entre la rue des Ponts de Comines et la rue du Molinel, puis entre celle-ci et l'avenue du Président Kennedy, ont permis d'ancrer l'apaisement de la rue, mettant en valeur, à la fois, son patrimoine architectural, et son attractivité commerciale et touristique. La dernière étape du projet est prévue début 2023. Elle amplifiera cette transformation pour donner un nouveau visage à la rue Pierre Mauroy mais aussi aux abords de la Porte de Paris et au boulevard Denis Papin, avec, notamment, la création d'un grand parc, et d'espaces confortés dédiés aux mobilités actives.

METAMORPHOSE DE LA PIERRE MAUROY | SOURCE : LILLE.FR

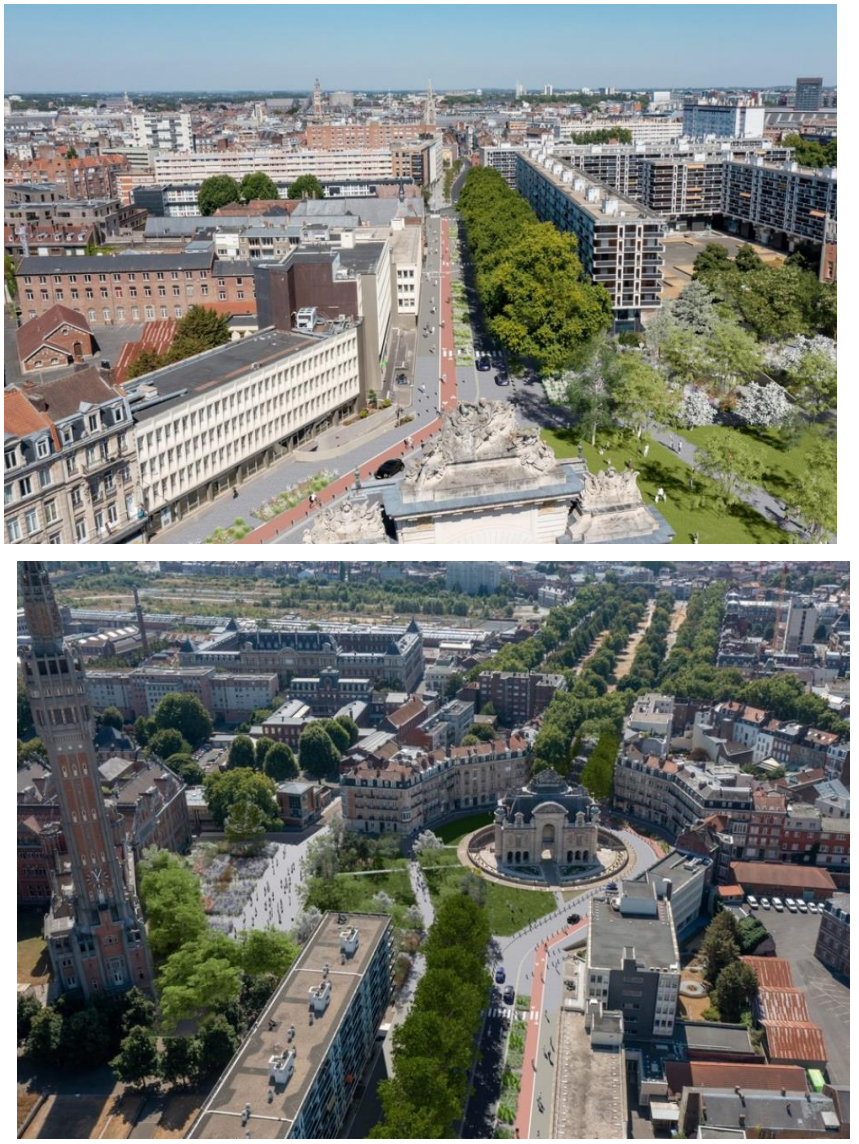


FIGURE 57 : VUES DU PROJET RUE PIERRE MAUROY | SOURCE : VILLE DE LILLE

4.4.2 Rue du Molinel

La métamorphose paysagère de la rue du Molinel s'inscrit dans les objectifs portés par la Ville de Lille : une ville bas carbone, plus durable et apaisée en favorisant les modes de déplacements doux et en renforçant la place du végétal sur les axes structurants. Ce chantier représente plus de 5,5 millions d'euros dont 1,2 million mobilisés par la Ville.

METAMORPHOSE DE LA RUE DU MOLINEL | SOURCE : LILLE.FR

La fin des travaux est prévue pour 2024. Le projet prévoit notamment l'élargissement des trottoirs, la création de voies en site propre pour les bus, la création d'une piste cyclable à double sens et la plantation de 150 arbres.

FIGURE 58 : VUES DU PROJET RUE DU MOLINEL | SOURCE : VILLE DE LILLE

4.4.3 Boulevard Carnot

La requalification du boulevard Carnot est engagée.

Le projet fera une plus grande place aux piétons et aux vélos, en proposant des espaces fonctionnels pour la pratique des mobilités douces. Une place importante sera également donnée aux arbres et au végétal sur cet axe.

LE BOULEVARD CARNOT SE TRANSFORME | SOURCE : LILLE.FR

Le projet s'étend de la rue des Bons Enfants jusqu'au rond-point Pasteur. La fin des travaux est prévue pour mai 2025. Le projet prévoit notamment l'élargissement des trottoirs, la création d'une piste cyclable à double sens et la plantation de 58 arbres.

FIGURE 59 : VUE DU PROJET BD CARNOT | SOURCE : VILLE DE LILLE

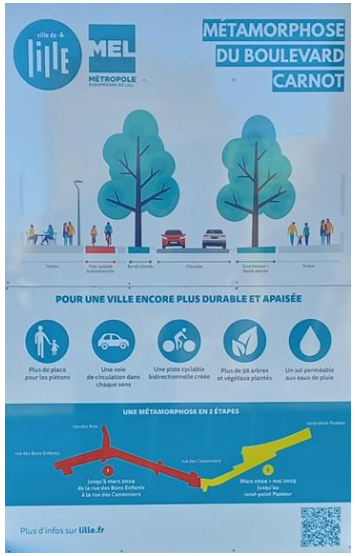


FIGURE 60 : AFFICHE DU PROJET BD CARNOT | SOURCE : VILLE DE LILLE

4.5 Analyse des propositions de la concertation

4.5.1 Variantes écartées

4.5.1.1 Tracé Sud – Port – Gares – Nord avec une section en tunnel

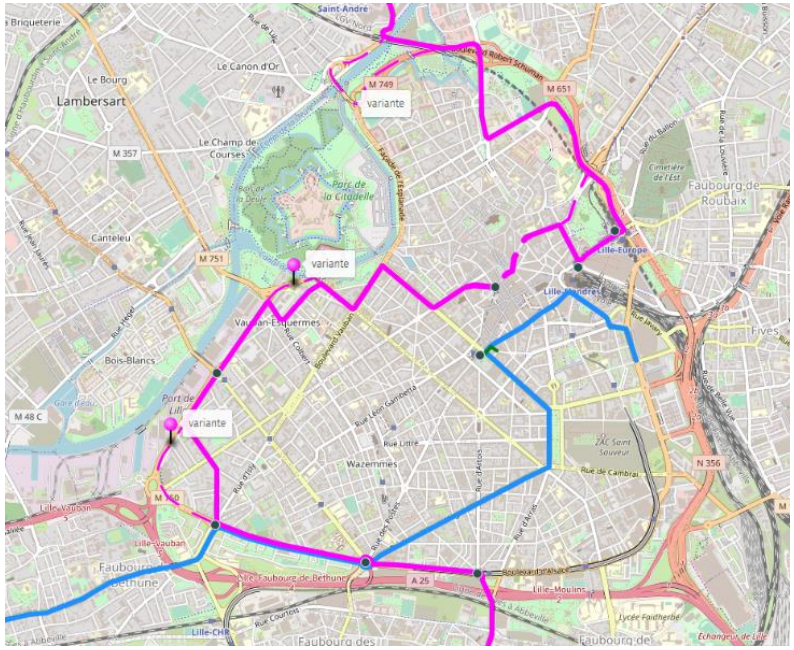


FIGURE 61 : PROPOSITION DE YODA59 | SOURCE : CONCERTATION PRÉALABLE

Le tracé proposé est extrêmement long : 30,3 km soit un coût d'investissement d'environ 880M€ HT. Additionné à la longueur complémentaire des sections de tracé hors Lille, cette proposition ne serait pas viable en exploitation et présente un coût d'investissement trop important. Le tracé présente également de nombreuses courbes serrées qui seraient très pénalisantes pour le temps de parcours.

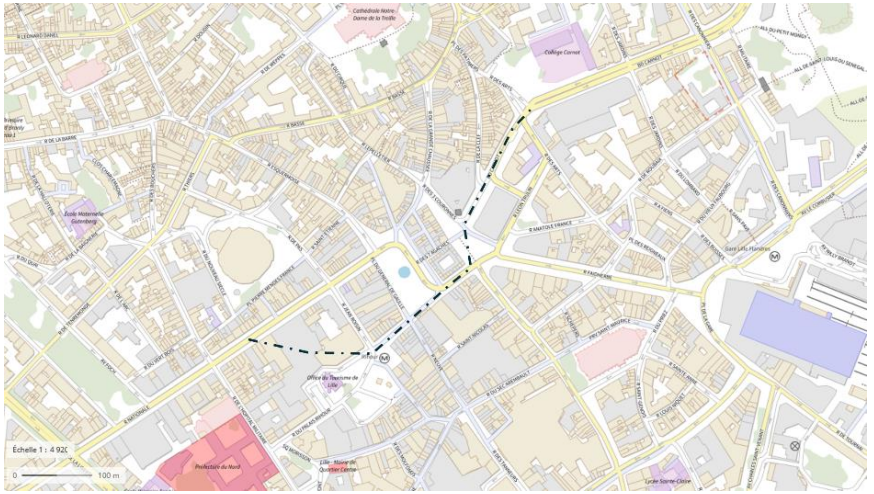


FIGURE 62 : SECTION EN TUNNEL | SOURCE : CONCERTATION PRÉALABLE

Ce tracé comporte par ailleurs une section en tunnel d'environ 600m entre la rue Nationale et le boulevard Carnot.

Le passage d'une section au sol à une section souterraine nécessite l'implantation d'une trémie, ouvrage d'environ 100 m de long et d'une dizaine de mètres de large. Côté boulevard Carnot l'implantation d'un tel ouvrage parait géométriquement

envisageable moyennant des acquisitions importantes sur le parc et le collège et des impacts sur les accès au parking souterrain. En revanche, la rue Nationale ne permet pas d'implanter un tel ouvrage, il faudrait l'insérer dans le square Foch et poursuivre ensuite le tracé vers le Nord-Ouest en bordure de Square. Cela allongerait le tunnel de 250 m environ et aurait un impact majeur sur le square.

Le tracé dessiné passe sous le bâti ce qui nécessite d'approfondir le tunnel et de recourir à l'emploi d'un tunnelier. Le coût du tronçon en tunnel (~900m) serait alors de plus de 50 M€ (hors trémies d'accès).

Une réalisation en tranchée couverte pourrait être envisagée en poursuivant sur la rue Nationale jusqu'à la Grand Place (sans correspondance à Rihour) mais générerait des travaux très impactants sur deux des principales places de Lille pendant plusieurs années et la faisabilité serait à analyser au regard de la présence des ouvrages du métro et du parking souterrain de la Grand Place. Cette solution serait également très onéreuse.

Cette variante souterraine n'est donc pas retenue dans l'analyse puisque trop onéreuse.

Le tracé bleu est analysé dans le scénario F.

4.5.1.2 Tracé Sud – République – Vieux Lille – Nord

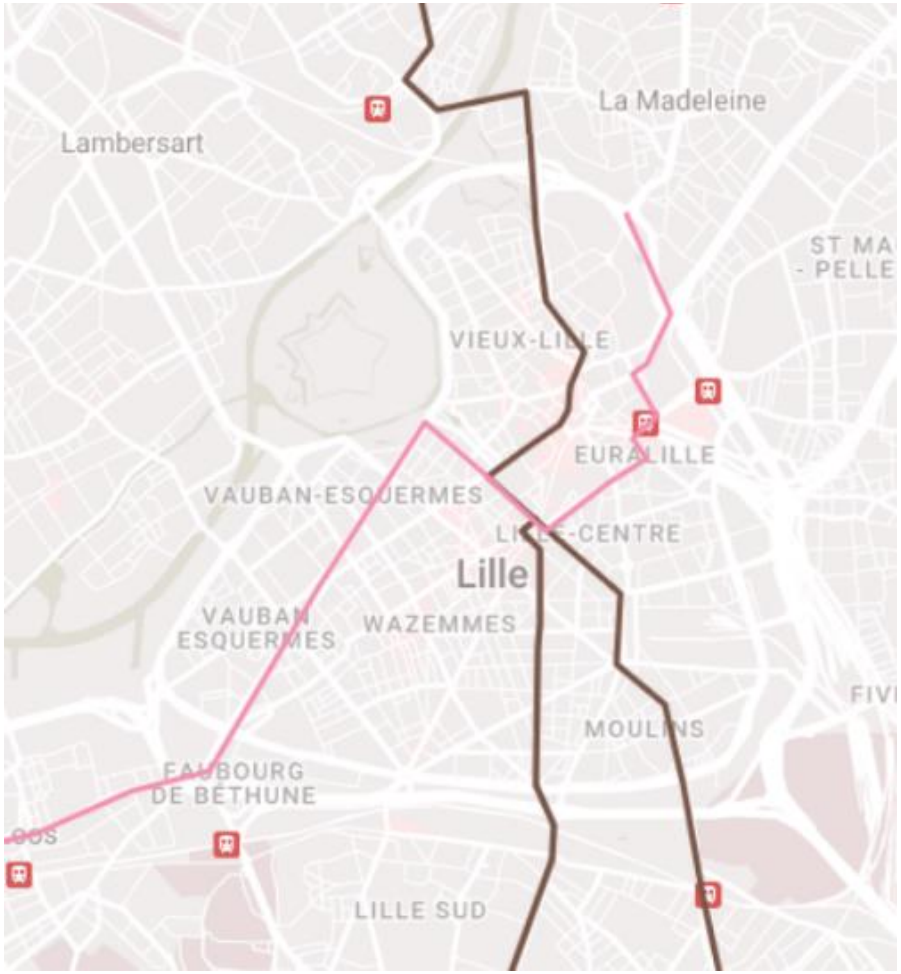


FIGURE 63 : PROPOSITION DE SAMYR | SOURCE : CONCERTATION PRÉALABLE

Le tracé marron qui relie le Nord au Sud en passant par le Vieux Lille se heurte aux problématiques de largeurs de voirie dans ce quartier au bâti ancien.

Trois rues empruntées par le tracé sont problématiques :

- La rue de la Bourse, aujourd'hui piétonne, d'environ 8 à 10 m de largeur ;
- La rue de la Grande Chaussée, qui comporte aujourd'hui un sens de circulation et une file de stationnement, d'environ 12 m de largeur ;
- La rue des Chats Bossus, qui comporte aujourd'hui un sens de circulation, d'environ 9 m de largeur.

La largeur minimale nécessaire à l'implantation de 2 voies tramway est d'environ 11 m pour préserver un trottoir d'environ 2 m de part et d'autre. L'emprunt de rues moins larges obligerait par exemple :

- à mettre en place une voie unique (le tramway circule dans les 2 sens sur la même voie), extrêmement contraignante pour l'exploitation car cela risque d'entraîner des aléas sur toute la ligne au vu de la position centrale de ces tronçons et de leur longueur (300 m) ainsi que de générer une situation qui n'est satisfaisante ni pour les usagers du tramway ni pour les autres fonctions.
- à trouver une seconde rue pour implanter un sens dans chaque rue, ce qui entraine une très forte augmentation du coût et une dégradation de la lisibilité de la ligne (une station ne permet d'aller que dans un seul sens et l'autre quai n'est pas visible.

Cette variante n'est donc pas retenue dans l'analyse.

Le tracé rose est analysé dans le scénario C.

4.5.2 Analyse des scénarios issus de la concertation

4.5.2.1 Scénario A

Ce scénario présente 6 lignes. Il est pris l'hypothèse d'une fréquence de 12 minutes par ligne. De la sorte les axes Nord, Ouest et Sud sont desservis avec une fréquence de 6 minutes, tandis que le secteur Lillois est desservi avec une fréquence de 12 minutes et de 6 minutes sur les troncs communs.

Longueur d'infrastructure	35,1 km
Potentiel de desserte	394 900 opportunités dont : ◉ 197 800 habitantes et habitants, ◉ 155 600 emplois, ◉ 14 500 scolaires, ◉ 27 000 étudiantes et étudiants.
Opportunités par km	11 300 opportunités desservies par kilomètre : ce tracé est le moins efficace en matière de desserte compte tenu de sa longueur importante
Coûts	1 050 millions d'euros hors coûts d'ouvrages (pont Le Corbusier, pont de Flandres)

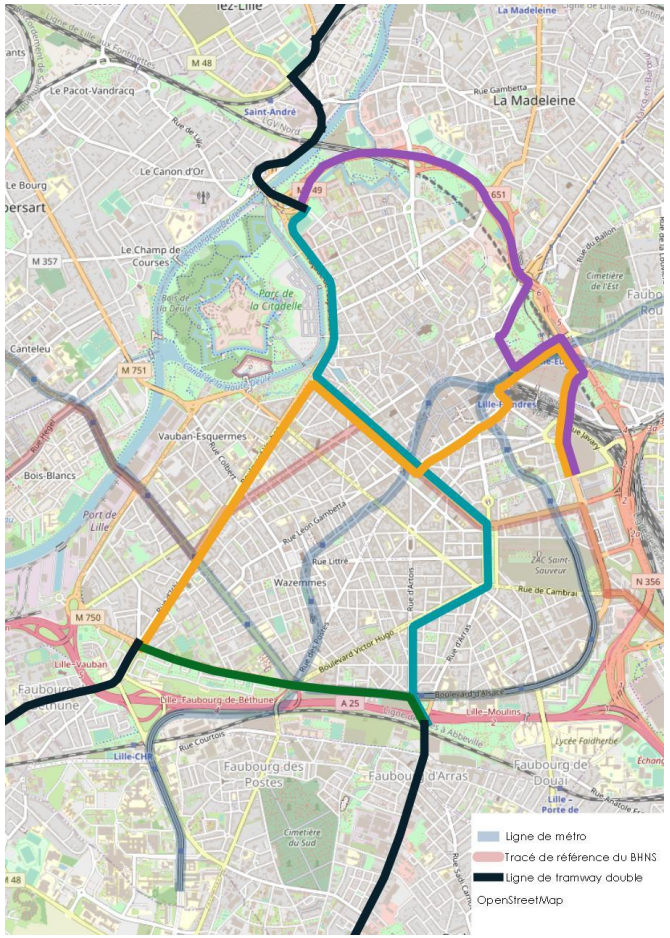


FIGURE 64 : SCENARIO A | SOURCE : MEL-OPENSTREETMAP

Insertion et cohérence urbaine	Ce tracé dessert les secteurs dynamiques de République, JB Lebas et du pôle gares. Il dessert le quartier prioritaire de politique de la ville et les projets de Lille Sud mais est plus éloigné des projets en cours sur la façade Ouest. La rue d'Artois est relativement étroite, avec près de 15m entre les façades. Le passage du tramway implique de banaliser ou de supprimer certains usages (circulation, stationnements). Le passage dans la rue du Molinel nécessite la reprise des aménagements actuellement en cours de réalisation. Afin de maintenir les largeurs de trottoirs et la piste cyclable prévues dans le projet urbain, la circulation routière doit potentiellement être déviée ou banalisée avec le tramway. Le passage par le pont Le Corbusier nécessite une reprise ou reconstruction de l'ouvrage.
Exploitation	Le contournement du pôle gares présente un tracé très sinueux. Ce scénario comporte 2 troncs communs d'une longueur totale de 2,5 km au niveau du boulevard de la Liberté et entre Europe et Grand Palais. Sur le boulevard de la Liberté, les 2 lignes de tramway (fréquence 12 minutes chacune) cohabitent avec le BHNS (fréquence 10 minutes), soit un véhicule toutes les 3 min 45 s par sens en moyenne sur un demi-kilomètre environ. Cette configuration ne présente pas de problématique d'exploitation mais interroge sur l'insertion physique du BHNS. Entre Lille Europe et Grand Palais, le tronc commun tramway d'1,4 km à 6 minutes de fréquence ne présente pas de problème. La place des Buisses présente néanmoins, une forte concentration de transports en commun dans un contexte urbain dense et contraint (nombreux piétons et usages) avec la présence d'un débranchement tramway. Cette zone devra être traitée avec attention (gestion du carrefour, débranchement tramway, position station) et des arbitrages sur les fonctions seront nécessaires pour préserver la performance du tramway. Kilométrage annuel des lignes tramway : 3,00 millions veh.km/an soit un coût d'environ 24 M€/an.
Qualité du maillage du réseau	Ce scénario permet de compléter la desserte en lignes structurantes sur le quartier Moulins/Wazemmes. En revanche, ce scénario vient doublonner plusieurs lignes structurantes : ◉ Le métro entre Porte des Postes et Porte d'Arras,

	◉ Le projet de BHNS sur le boulevard de la Liberté et sur une petite section du boulevard Vauban, ◉ Le métro entre République Beaux-Arts et Lille Flandres, ◉ Le métro et le tramway entre Lille Flandres et Lille Europe. Par ailleurs, ce tracé laisse une zone non desservie autour de la rue de la Bassée /Faubourg de Béthune.

4.5.2.2 **Scénario B**

Pour ce scénario, des fréquences différentes sont considérées suivant les lignes. La ligne boulevard Victor Hugo – JB Lebas – boulevard de la Liberté – Esplanade – Schuman – Europe – Flandres (ligne vert foncé) est considérée avec une fréquence de 12 minutes, tandis que les autres lignes sont considérées avec une fréquence de 6 minutes. De la sorte les axes Nord, Ouest et Sud sont desservis avec une fréquence de 6 minutes avec un tronc commun à 3 lignes sur le Boulevard de la Liberté.

Longueur d'infrastructure	29 km
Potentiel de desserte	380 600 opportunités dont : ◉ 196 100 habitantes et habitants, ◉ 143 300 emplois, ◉ 14 200 scolaires, ◉ 27 000 étudiantes et étudiants.
Opportunités par km	12 600 opportunités desservies par kilomètre
Coûts	850 millions d'euros hors coûts d'ouvrages (pont Le Corbusier)

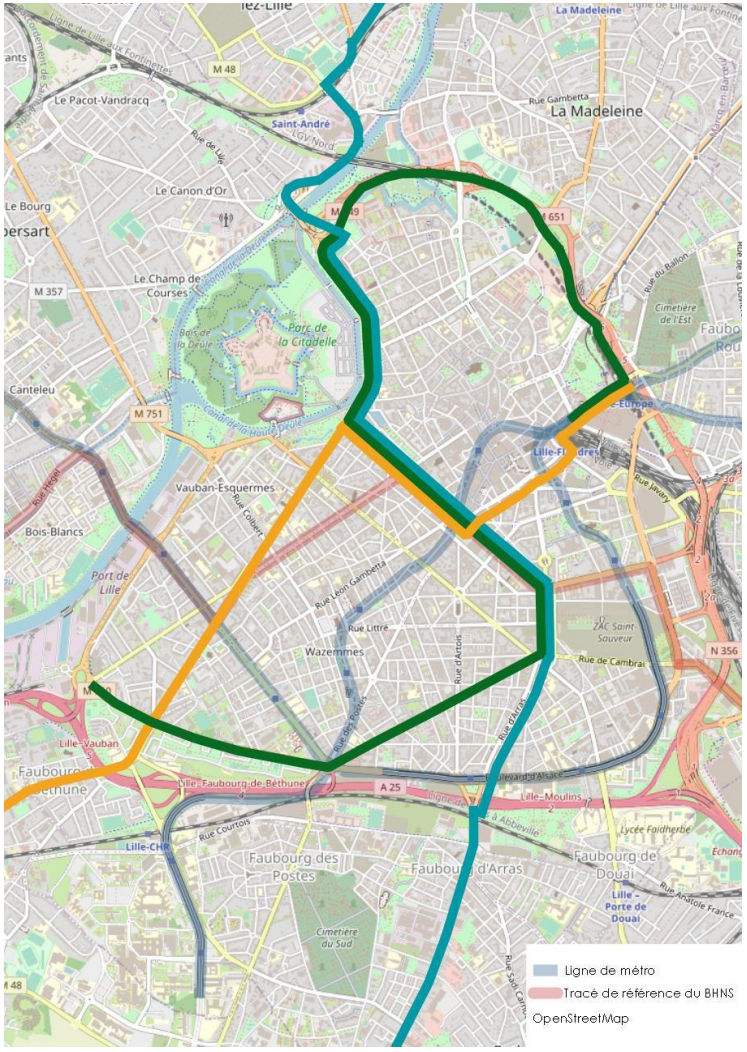


FIGURE 65 : SCENARIO B | SOURCE : MEL-OPENSTREETMAP

Insertion et cohérence urbaine	Ce tracé dessert les secteurs dynamiques de République, JB Lebas et du pôle gares. Il dessert le quartier prioritaire de politique de la ville et les projets de Lille Sud mais est plus éloigné des projets en cours sur la façade Ouest. La rue d'Arras est relativement étroite, avec près de 14m entre les façades. Le passage du tramway implique de banaliser ou de supprimer certains usages (circulation, stationnements). Avec un corps de rue de plus de 30m, le boulevard Victor Hugo permet d'aménager un site propre tramway central en préservant un maximum d'alignements d'arbres existants sur deux files de circulation actuelles. Le passage dans la rue du Molinel nécessite la reprise des aménagements actuellement en cours de réalisation. Afin de maintenir les largeurs de trottoirs et la piste cyclable prévues dans le projet urbain, la circulation routière doit potentiellement être déviée ou banalisée avec le tramway. Le passage par le pont Le Corbusier nécessite une reprise ou reconstruction de l'ouvrage. L'organisation d'un terminus du tramway sur Lille Flandres est contrainte en surface et risque de venir dégrader la qualité de l'espace pour les modes actifs.
Exploitation	Ce scénario comporte au total 3,7 km de sections en tronc commun partagé entre 2 à 4 lignes structurantes (tramway ou BHNS) : au niveau des boulevards de la Liberté, de JB Lebas, de Bigo Danel, sur la façade de l'Esplanade et entre les gares Lille Europe et Lille Flandres. Le tronc commun sur le boulevard de la Liberté constitue le tronc commun le plus circulé avec 3 lignes de tramways (2 lignes à 6 minutes et 1 à 12 minutes, soit un tram toutes les 2min25s en moyenne) qui devraient également cohabiter avec le BHNS (10 minutes de fréquence) sur 450 m environ, soit une fréquence cumulée de 1min55s. Cette configuration apparait ambitieuse en termes d'exploitation compte tenu du nombre important de circulations et présente un risque significatif pour la régularité et la robustesse des lignes avec des contraintes importantes au niveau de la gestion des arrêts en station, gestion des débranchements et capacité des carrefours. Elle interroge par ailleurs l'insertion physique du BHNS. En amont vers JB Lebas ainsi que sur la façade de l'Esplanade et entre Europe et Flandres, deux lignes de tramway devraient cohabiter (une à 6min et l'autre à 12min), avec une fréquence moyenne cumulée de 3min45 ce qui ne présente pas de contrainte d'exploitabilité importante.

	La configuration des terminus des lignes verte et orange au niveau du pôle gares devra être compatible avec le fonctionnement de ces deux lignes en tronc commun. La place des Buisses présente par ailleurs une forte concentration de transports en commun dans un contexte urbain dense. Cette zone devra être traitée avec attention (gestion du carrefour, terminus tramway, position station) et des arbitrages sur les fonctions seront nécessaires pour préserver la performance du tramway. Kilométrage annuel des lignes tramway : 3,20 millions veh.km/an soit un coût d'environ 26 M€/an.
Qualité du maillage du réseau	Ce scénario permet de compléter la desserte en lignes structurantes du quartier Moulins/Wazemmes. En revanche, ce scénario vient doublonner plusieurs lignes structurantes : ◉ Le projet de BHNS sur le boulevard de la Liberté et sur le boulevard Bigo Danel, ◉ Le métro entre République Beaux-Arts et Lille Flandres, ◉ Le métro entre Lille Flandres et Lille Europe. Par ailleurs, ce tracé laisse une zone non desservie autour de la rue de la Bassée /Faubourg de Béthune.

4.5.2.3 **Scénario C**

Pour ce scénario, les deux lignes sont considérées avec une fréquence de 6 minutes.

Longueur d'infrastructure	27,2 km
Potentiel de desserte	338 200 opportunités dont : ◉ 175 000 habitantes et habitants, ◉ 131 100 emplois, ◉ 12 600 scolaires, ◉ 19 500 étudiantes et étudiants.
Opportunités par km	12 400 opportunités desservies par kilomètre
Coûts	850 millions d'euros hors coûts d'ouvrages

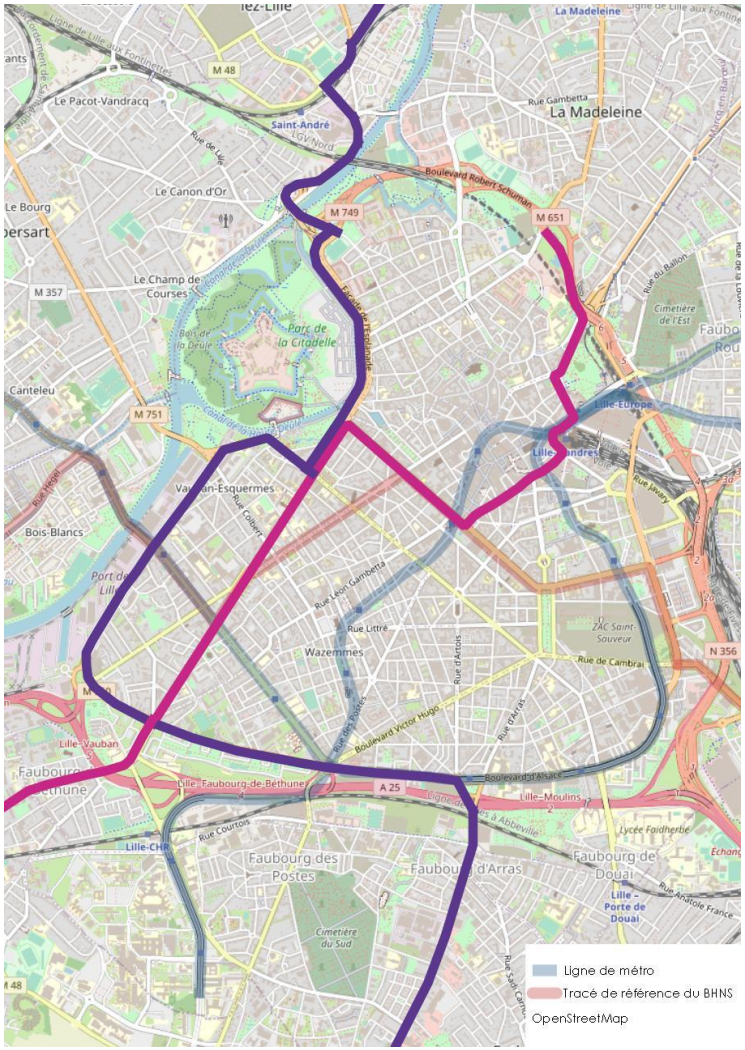


FIGURE 66 : SCENARIO C | SOURCE : MEL-OPENSTREETMAP

Insertion et cohérence urbaine	Ce tracé dessert les secteurs dynamiques de République et du pôle gares. Il dessert le quartier prioritaire de politique de la ville et les projets de Lille Sud ainsi que les projets en cours sur la façade Ouest. Il ne dessert pas le secteur Ouest du périmètre de projet d'Euralille à la Deûle et la ville de la Madeleine. Le passage sinueux dans la zone de la gare Lille Flandres contraint l'insertion urbaine et risque de venir dégrader la qualité de l'espace pour les modes actifs. Le passage dans la rue du Molinel nécessite la reprise des aménagements actuellement en cours de réalisation. Afin de maintenir les largeurs de trottoirs et la piste cyclable prévues dans le projet urbain, la circulation routière doit potentiellement être déviée ou banalisée avec le tramway.
Exploitation	Le passage par la rue de Tournai puis par la place des Buisses, rues des Canonniers puis des Urbanistes occasionne des tracés très sinueux au vu de l'environnement. Ce scénario comporte 0,4 km de tronc commun au niveau du boulevard Vauban partagé entre 2 lignes de tramways à 6 minutes de fréquence chacune (1 tram par sens toutes les 3 minutes en moyenne). Cette configuration ne présente pas de problématique d'exploitation particulière. Sur les boulevards de la Liberté et Bigo Danel, la ligne de tramway à 6 minutes cohabite avec le projet de BHNS à 10 minutes de fréquence, soit une fréquence moyenne cumulée de 3min45s ne présentant pas de contrainte d'exploitabilité importante mais interroge sur l'insertion physique du BHNS. La place des Buisses présente une forte concentration de transports en commun dans un contexte urbain dense, ce qui pourra pénaliser localement les performances du tramway (vitesse réduite, aléas sur temps de parcours). Des arbitrages sur les fonctions seront nécessaires. Kilométrage annuel des lignes tramway : 3,00 millions veh.km/an soit un coût d'environ 24 M€/an.
Qualité du maillage du réseau	Ce scénario propose une desserte très complète du secteur Lille Ouest, quartier Vauban et Port de Lille, mais dont les zones de chalandises de 500m autour des stations se recoupent et créent des doublons. Il propose un lien direct de la façade Ouest au secteur de République et des gares. En revanche, ce scénario vient en doublon de plusieurs lignes structurantes : ◉ Le métro entre Porte des Postes et Porte d'Arras,

	◉ Le projet de BHNS sur le boulevard de la Liberté et sur le boulevard Bigo Danel, ◉ Le métro entre République Beaux-Arts et Lille Flandres. Par ailleurs, ce tracé laisse des zones non desservies autour du quartier Moulins/Wazemmes et dans le secteur Schuman/Coubertin.

4.5.2.4 **Scénario D**

Dans ce scénario à 2 lignes, celles-ci ont une fréquence de passage à 6 minutes.

Longueur d'infrastructure	24,2 km
Potentiel de desserte	325 400 opportunités dont : ◉ 173 900 habitantes et habitants, ◉ 114 500 emplois, ◉ 12 300 scolaires, ◉ 24 700 étudiantes et étudiants.
Opportunités par km	13 400 opportunités desservies par kilomètre : ce tracé est le plus efficace en matière de desserte
Coûts	700 millions d'euros hors coûts d'ouvrages

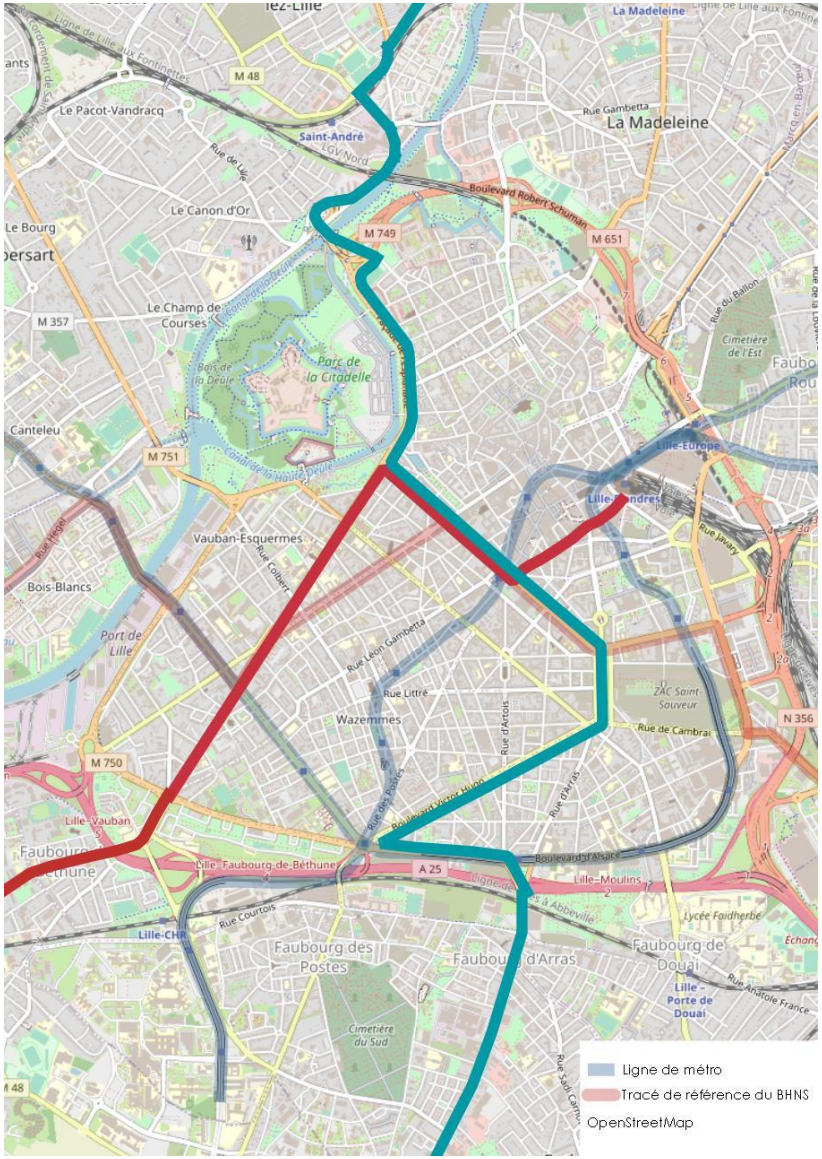


FIGURE 67 : SCENARIO D | SOURCE : MEL-OPENSTREETMAP

Insertion et cohérence urbaine	Le tracé s'inscrit dans un tissu urbain dense déjà constitué. Ce tracé dessert les secteurs dynamiques de République, JB Lebas et du pôle gares. Il ne dessert que ponctuellement le quartier prioritaire de politique de la ville et les projets de Lille Sud. Il ne dessert pas les projets en cours sur la façade Ouest de Lille ni le secteur de projet d'Euralille à la Deûle. Avec un corps de rue de plus de 30m, le boulevard Victor Hugo permet d'aménager un site propre tramway central en préservant un maximum d'alignements d'arbres existants sur deux files de circulation actuelles. Le passage et le terminus dans la rue du Molinel nécessitent la reprise des aménagements actuellement en cours de réalisation. L'insertion d'un terminus du tramway sur la rue du Molinel présente un impact fort sur les usages de cet espace public en cœur urbain dense.
Exploitation	Ce scénario comporte 1 km de tronc commun au niveau du boulevard de la Liberté, partagé entre 2 lignes de tramway (fréquence 6 minutes, soit 3 minutes en moyenne) et sur la partie entre la place de la République et la rue Nationale, avec le projet de BHNS (10 minutes de fréquence), soit une fréquence cumulée de 2min20s. Les conditions d'exploitation sur ces troncs communs assez circulés seront à analyser avec attention (impact possible régularité / robustesse). L'insertion physique des projets sera également à approfondir par exemple avec la mise en place de quais doubles offrant deux positions d'arrêt pourrait éventuellement être envisagée sur les stations en entrée du tronc commun pour éviter les pertes de temps en cas d'arrivée rapprochée de 2 véhicules en station. À noter que ce tracé présente un virage très serré entre le boulevard Victor Hugo et le boulevard de Strasbourg. Cela pourrait se traduire par une courbe à très faible rayon (~20 mètres) assez rédhibitoire qui devra être franchie à vitesse très réduite avec un impact ponctuel sur le temps de parcours du tramway. Kilométrage annuel des lignes tramway : 2,75 millions veh.km/an soit un coût d'environ 22 M€/an.
Qualité de maillage du réseau	Ce scénario permet de compléter la desserte en lignes structurantes sur le quartier Moulins/Wazemmes. Il propose de plus une desserte intéressante du secteur Lille Ouest en le reliant au secteur de République et des gares. En revanche, ce scénario vient en doublon de plusieurs lignes structurantes : ◉ Le métro entre Porte des Postes et Porte d'Arras, ◉ Le projet de BHNS sur le boulevard de la Liberté et sur une petite section boulevard Vauban, ◉ Le métro entre République Beaux-Arts et Lille Flandres.

	Par ailleurs, ce tracé laisse des zones non desservies autour de la rue de la Bassée et dans le secteur Schuman/Coubertin.

4.5.2.5 **Scénario E**

Ce scénario est composé de 3 lignes pour lesquelles on prend une hypothèse de 6 minutes de fréquence de passage.

Longueur d'infrastructure	26,5 km
Potentiel de desserte	369 300 opportunités dont : ◉ 182 600 habitantes et habitants, ◉ 147 000 emplois, ◉ 12 700 scolaires, ◉ 27 000 étudiantes et étudiants.
Opportunités par km	13 400 opportunités desservies par kilomètre : ce tracé est le plus efficace en matière de desserte
Coûts	800 millions d'euros hors coûts d'ouvrages (Pont Le Corbusier)

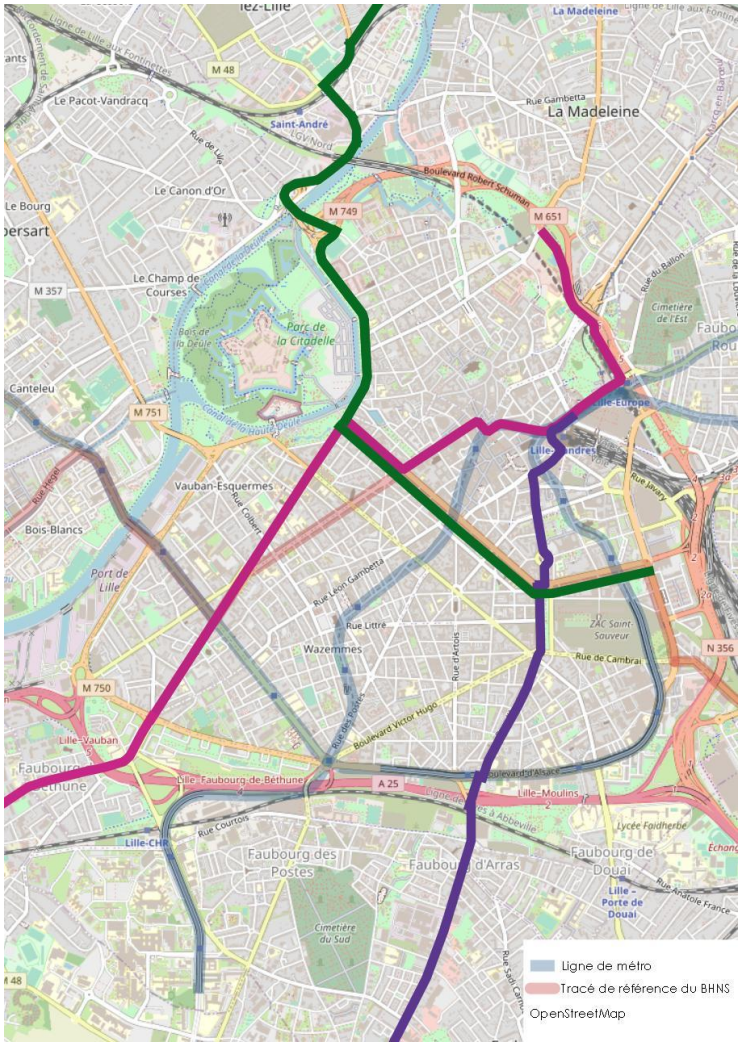


FIGURE 68 : SCENARIO E | SOURCE : MEL-OPENSTREETMAP

Insertion et cohérence urbaine	Le tracé s'inscrit dans un tissu urbain dense déjà constitué et dessert des lieux emblématiques de la ville (Grand Place, Porte de Paris). Ce tracé dessert les secteurs dynamiques de République, JB Lebas et du pôle gares. Il ne dessert que ponctuellement le quartier prioritaire de politique de la ville et les projets de Lille Sud. Il ne dessert pas les projets en cours sur la façade Ouest de Lille ni tout le secteur de projet d'Euralille à la Deûle. L'environnement bâti de la Grand Place contraint le tracé du tramway, avec des virages serrés. Le passage par la rue Faidherbe, la Place du théâtre et la Grand Place questionne la circulation routière sur la zone compte tenu des usages piétons. La rue d'Arras est étroite, avec près de 14m entre les façades. Le passage du tramway implique de banaliser ou de supprimer certains usages (circulation, stationnements). Le passage rue Pierre Mauroy nécessite la reprise des aménagements qui viennent d'être livrés et ceux dont les travaux vont prochainement commencés et requestionne les transformations engagées en faveur des mobilités actives, des largeurs de trottoirs et des bandes plantées. Afin de maintenir les aménagements pour les modes actifs, la circulation routière doit potentiellement être déviée ou banalisée avec le tramway. L'organisation d'un terminus du tramway sur Lille Flandres est contrainte en surface et risque de venir dégrader la qualité de l'espace pour les modes actifs. Le passage par le nord de la rue Nationale est l'occasion de poursuivre la requalification des espaces publics qui sera engagée avec le BHNS.
Exploitation	Ce scénario comporte 0,9 km de tronc commun : au niveau du boulevard de la Liberté et sur la place des Buisses. Sur le boulevard de la Liberté, la ligne tramway exploitée à 6 minutes de fréquence devrait cohabiter avec le projet de BHNS exploité à 10 minutes, soit une fréquence moyenne cumulée de 3min45s, ne présentant pas de contrainte d'exploitabilité importante mais interrogeant sur l'insertion physique du BHNS. Sur le boulevard de la Liberté vers Solférino, deux lignes de tramways exploitées à 6 minutes de fréquence doivent cohabiter, soit une fréquence moyenne cumulée de 3min, les conditions d'exploitation sur ces troncs communs seront à analyser avec attention (impact possible régularité/robustesse). Le terminus de la ligne violette au niveau de la place des Buisses devra être compatible avec le fonctionnement en tronc commun avec la ligne rose. Cette zone, qui présente par ailleurs une forte concentration de transports en

	commun dans un contexte urbain dense, devra être traitée avec attention (gestion du carrefour, terminus tram, position station) et des arbitrages sur les fonctions seront nécessaires pour préserver la performance du tramway. Kilométrage annuel des lignes tramway : 3,00 millions veh.km/an soit un coût d'environ 24 M€/an.
Qualité de maillage du réseau	Ce scénario permet de compléter la desserte en lignes structurantes sur le quartier Moulins/Wazemmes en le reliant au secteur de la mairie puis des gares. Il propose de plus une desserte intéressante du secteur Lille Ouest en le reliant à la Grand Place et au secteur des gares. En revanche, ce scénario vient en doublon de plusieurs lignes structurantes : ◉ Le projet de BHNS sur les boulevards de la Liberté et Bigo Danel, ◉ Le métro entre Rihour et Lille Flandres, ◉ Le métro entre Mairie de Lille et Lille Flandres. Par ailleurs, ce tracé laisse des zones non desservies autour de la rue de la Bassée /Faubourg de Béthune et du boulevard Schuman. Enfin, ce scénario n'offre pas de connexion à la Porte des Postes qui est un point de correspondance important pour les usagers du réseau.

4.5.2.6 **Scénario F**

Ce scénario est composé de 3 lignes, pour lesquelles on prend l'hypothèse de 6 minutes de fréquence de passage.

Longueur d'infrastructure	29,7 km
Potentiel de desserte	386 900 opportunités dont : ◉ 197 000 habitantes et habitants, ◉ 152 000 emplois, ◉ 13 200 scolaires, ◉ 24 700 étudiantes et étudiants.
Opportunités par kilomètre	13 000 opportunités desservies par kilomètre : ce tracé est un des plus efficaces en matière de desserte
Coûts	850 millions d'euros hors coûts d'ouvrages (pont de Flandres)

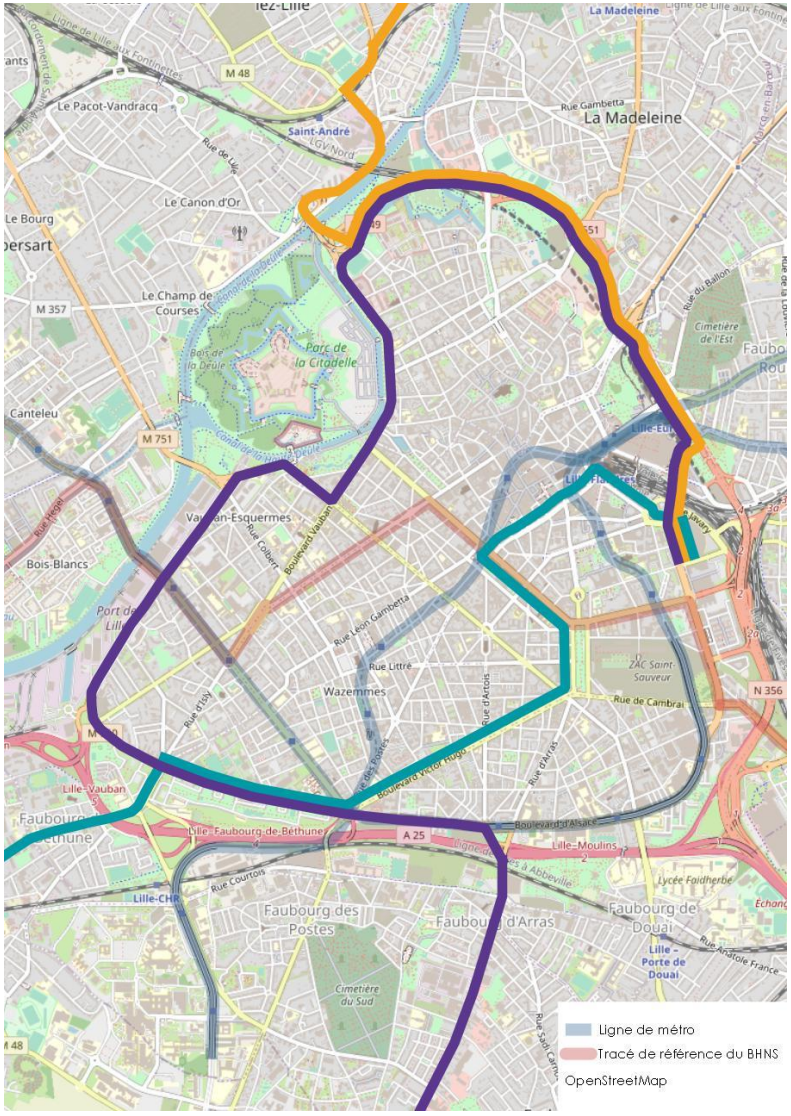


FIGURE 69 : SCENARIO F | SOURCE : MEL-OPENSTREETMAP

Insertion et cohérence urbaine	Le tracé s'inscrit d'une part dans un tissu urbain dense déjà constitué et permet d'autre part de desservir les secteurs de projet. Ce tracé dessert les secteurs dynamiques de République, JB Lebas et du pôle gares. Il dessert également le quartier prioritaire de politique de la ville et les projets de Lille Sud. Il dessert enfin les projets en cours sur la façade Ouest de Lille et le secteur de projet d'Euralille à la Deûle. Avec un corps de rue de plus de 30m, le boulevard Victor Hugo permet d'aménager un site propre tramway central en préservant un maximum d'alignements d'arbres existants sur deux files de circulation actuelles. Le passage dans la rue du Molinel nécessite la reprise des aménagements actuellement en cours de réalisation. Afin de maintenir les largeurs de trottoirs et la piste cyclable prévues dans le projet urbain, la circulation routière doit potentiellement être déviée ou banalisée avec le tramway. La rue de Tournai est étroite, avec près de 12m entre les façades. Le passage du tramway implique de banaliser ou de supprimer certains usages (circulation, stationnements).
Exploitation	Ce scénario comporte 5 km de tronc commun : au niveau du boulevard de Metz, du boulevard Schuman et du boulevard Emile Dubuisson. Sur le boulevard de Metz et sur le boulevard Schuman, le tronc commun est partagé entre 2 lignes à 6 minutes de fréquence chacune, soit 3 minutes cumulée en moyenne, ce qui ne présente pas de problématique particulière d'exploitation. Les trois lignes effectuent leur terminus à Grand Palais, soit une fréquence cumulée de 2 minutes sur le boulevard Emilie Dubuisson sur 200m environ. Un terminus capacitaire devra être aménagé au niveau du Grand Palais pour permettre d'exploiter la station à ce niveau de fréquence tout en offrant une zone pour la régulation des rames. Les dimensions de ce terminus pourront être plus imposantes qu'une configuration « traditionnelle » (tiroir de retournement en arrière-gare à privilégier avec possible besoin d'une 3ème voie et quais doubles) néanmoins la surface disponible est suffisante. Le carrefour rue Paul Duez et boulevard Dubuisson constitue également un point sensible pour l'exploitation (débranchement tramway et gestion carrefour). Sur le boulevard de la Liberté, la ligne tramway exploitée à 6 minutes de fréquence devrait cohabiter avec le projet de BHNS exploité à 10 minutes, soit une fréquence moyenne cumulée de 3min45s, ne présentant pas de contrainte d'exploitabilité importante mais interroge sur l'insertion physique du BHNS.

	Kilométrage annuel des lignes tramway : 3,75 millions veh.km / an soit un coût d'environ 30 M€/an.
Qualité de maillage du réseau	Ce scénario permet de compléter la desserte en lignes structurantes sur le quartier Moulins/Wazemmes. Il propose de plus une desserte du secteur de la rue de la Bassée, de la façade Ouest de Lille et du secteur Schuman/Coubertin. En revanche, ce scénario vient en doublon de plusieurs lignes structurantes : ◉ Le projet de BHNS sur le boulevard de la Liberté, ◉ Le métro entre République Beaux-Arts et Lille Flandres, ◉ Le métro entre Porte des Postes et Porte d'Arras.

Les tracés présentés lors de la concertation préalable offrent des potentiels de dessertes différents, redondants ou complémentaires aux projets de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) concertés, à des coûts importants selon la longueur d'infrastructure supplémentaire proposée, et répondant à des objectifs variés de desserte de la zone urbaine dense constituée ou de secteurs présentant des opportunités de développement urbain.

Il n'existe pas de modèle unique de maillage ou de réseau idéal. La complexité des déplacements et de leurs motifs rendent impossibles de couvrir toute la demande. Aussi, un réseau de transports en commun est à appréhender à différentes échelles et selon différentes temporalités, en complémentarité avec l'ensemble des autres modes de transport et en considérant également les modes actifs. L'efficience des investissements et la maîtrise des charges d'exploitation doivent également être recherchées. Le développement du réseau de transport doit de plus s'inscrire dans une vision urbaine d'ensemble prospective concernant les tissus traversés, ceci d'autant plus qu'il s'agit dans ce cas de projets de transports de surface, présentant parfois des contraintes d'insertion mais se révélant également des leviers conséquents de requalification des paysages urbains.

Certains tracés (ou parties de tracés) proposés lors de la concertation viennent ainsi en complémentarité des tracés des projets de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) concertés, permettant d'élargir les zones couvertes par une desserte à moins de 500m en mode de transport lourd. Ils offrent ainsi des perspectives sur le long terme d'évolution du réseau de la métropole.

4.6 Couverture des zones blanches

4.6.1 Un projet métropolitain

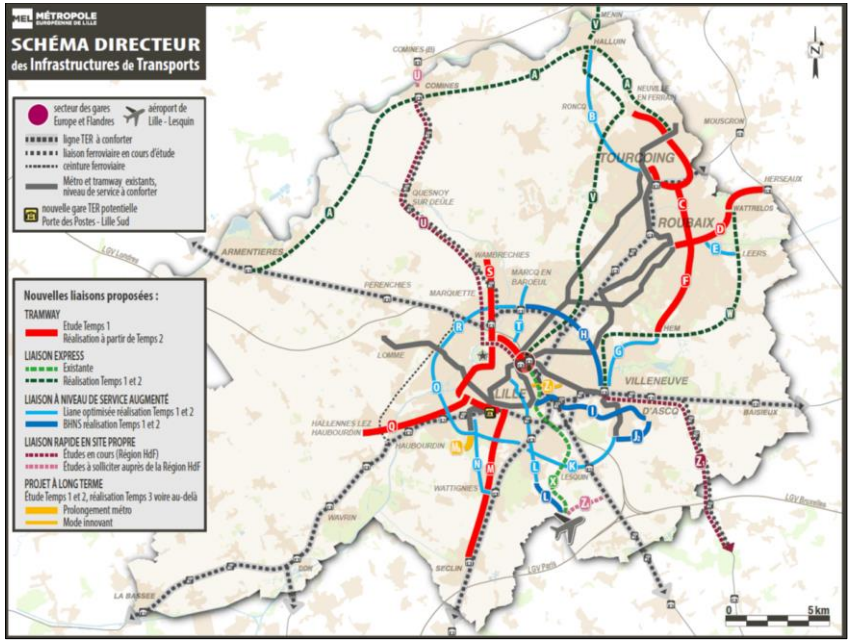


FIGURE 70 : SCHÉMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (SDIT) ADOPTÉ EN 2019 | SOURCE : MEL

Les projets de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) concertés sont issus des liaisons actées dans le Schéma Directeur des Infrastructures (SDIT) de la métropole. Ces principes de liaisons ont fait l'objet d'une large concertation en 2019 ayant abouti à la délibération du SDIT, adoptée à l'unanimité lors du Conseil Métropolitain du 28 juin 2019.

En plus des projets de tramways et de BHNS, le SDIT compte un ensemble de projets de liaisons concernant différents modes, en particulier des liaisons bus renforcées : liaisons express, lianes optimisées.

Ces projets s'inscrivent dans les objectifs fixés dans le SCOT, le PDU et le projet de PDM de la métropole de diminuer la part modale d'utilisation de la voiture individuelle et de répondre aux besoins de mobilité de la métropole à horizon 2035. À cet horizon, le développement du territoire devrait générer 600 000 à 700 000 déplacements quotidiens supplémentaires sur l'espace central métropolitain.

Les projets du SDIT ne visent pas à couvrir l'intégralité des zones mal ou non desservies en transport en commun en mode lourd de la métropole mais s'inscrivent en complémentarité des lignes de TER, métro, tramway et bus afin de créer un véritable maillage en transport collectif et permettre de développer un effet réseau.

À l'échelle métropolitaine, ces nouvelles lignes viennent augmenter substantiellement les territoires desservis par le réseau structurant ainsi que renforcer la couverture de l'espace central métropolitain pour lequel les corridors de desserte sont multipliés.

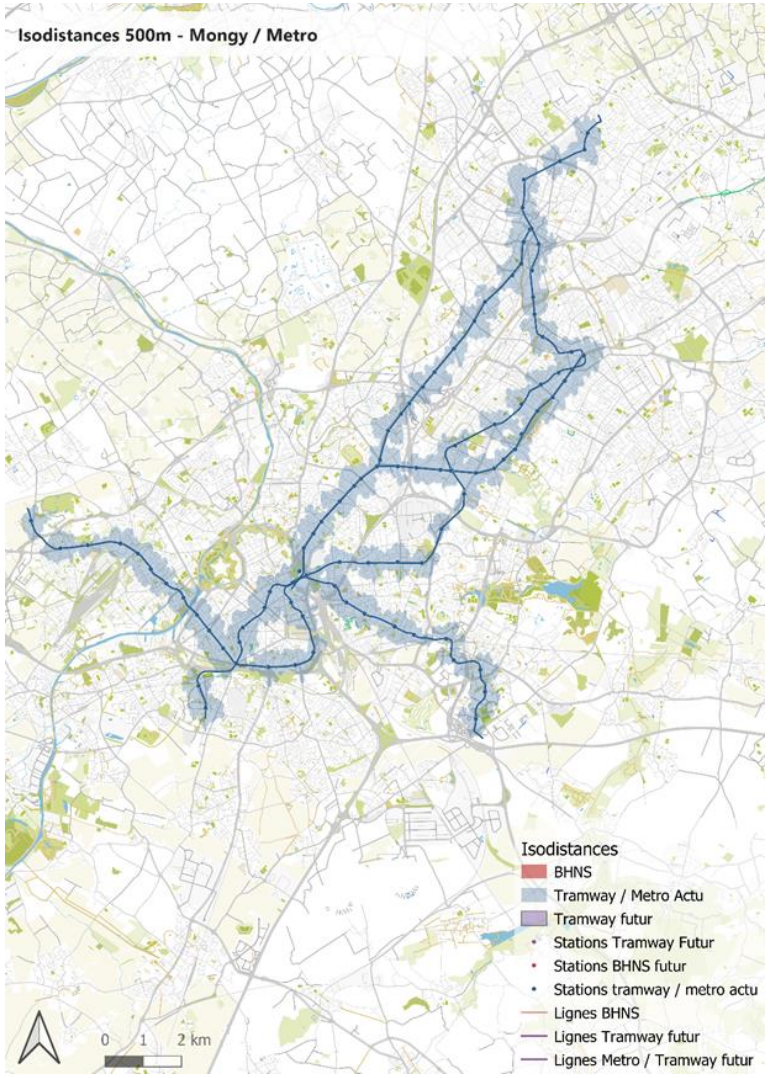


FIGURE 71 : AIRE DE CHALANDISE DU RESEAU STRUCTURANT ACTUEL | SOURCE : MEL-OPENSTREETMAP

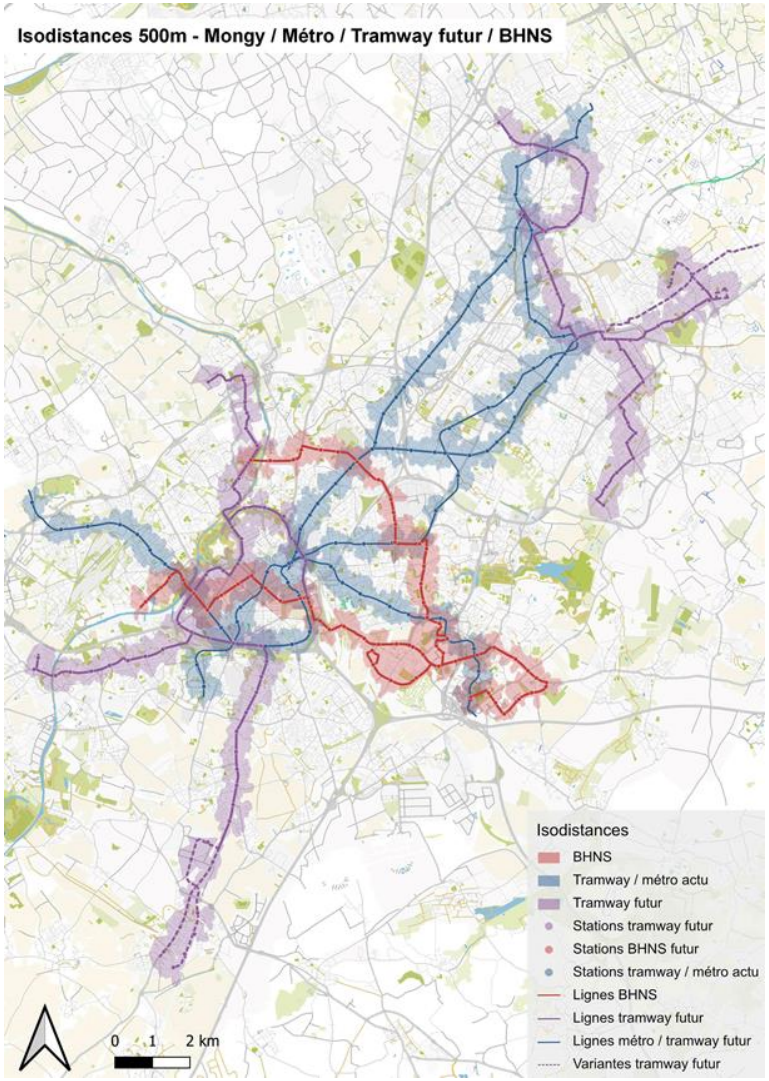


FIGURE 72 : EVOLUTION DE L'AIRE DE CHALANDISE DU RESEAU STRUCTURANT AVEC LES PROJETS DE TRAMWAY ET DE BHNS (Y COMPRIS VARIANTES) | SOURCE : MEL- OPENSTREETMAP

4.7 La desserte dans Lille

4.7.1 Le projet de tramway dans Lille

Le projet de tramway pôle métropolitain Lille et sa couronne est construit autour des trois liaisons suivantes actées au SDIT :

- Branche Nord : Lille-Saint-André-Lez-Lille – Marquette-lez-Lille – Wambrechies (S)
- Branche Sud : Lille – Wattignies – Seclin (*Opportunité Seclin faisant l'objet d'une demande de précision dans le bilan des garants de la concertation*) (M)
- Branche Ouest : Lille – Loos - Haubourdin (Q)

Le tracé dans Lille s'effectue sur la façade Ouest de la ville permettant de connecter aisément ces trois branches. Il est complété d'un barreau Nord desservant le pôle gares et le secteur Grand Palais.

Le tracé relie ainsi le secteur Grand Palais et le pôle gares aux secteurs de la Citadelle, Vauban, Port de Lille, Place Tacq, Porte des Postes et Porte d'Arras :

- Entre Pont-Royal et Grand Palais, le potentiel de desserte à moins de 500m est de 31 800 habitants, 61 500 emplois et 2 700 scolaires.
- Entre Pont-Royal et Porte des Postes, le potentiel de desserte à moins de 500m est de 55 800 habitants, 31 600 emplois et 2 700 scolaires (sans double compte).

Ce tracé, travaillé en concertation avec la ville de Lille, permet de desservir les quartiers et équipements existants ainsi que les futurs projets urbains du secteur.

FIGURE 73 : AIRE DE CHALANDISE DU RESEAU STRUCTURANT ACTUEL | SOURCE : MEL - OPENSTREETMAP

4.7.2 La couverture des zones blanches dans Lille

Le cœur lillois est aujourd'hui desservi, entre les gares, la Deûle, les périphériques Sud et Est par :

- 2 stations de tramway (T et R),
- 15 stations de métro (M1 et M2),
- une trentaine d'arrêts de bus (dont les lianes 1, 5, CITL, lignes 14 et 18, lignes présentant entre 100 et 220 passages par jour, 2 sens confondus et sans double-compte des arrêts communs).

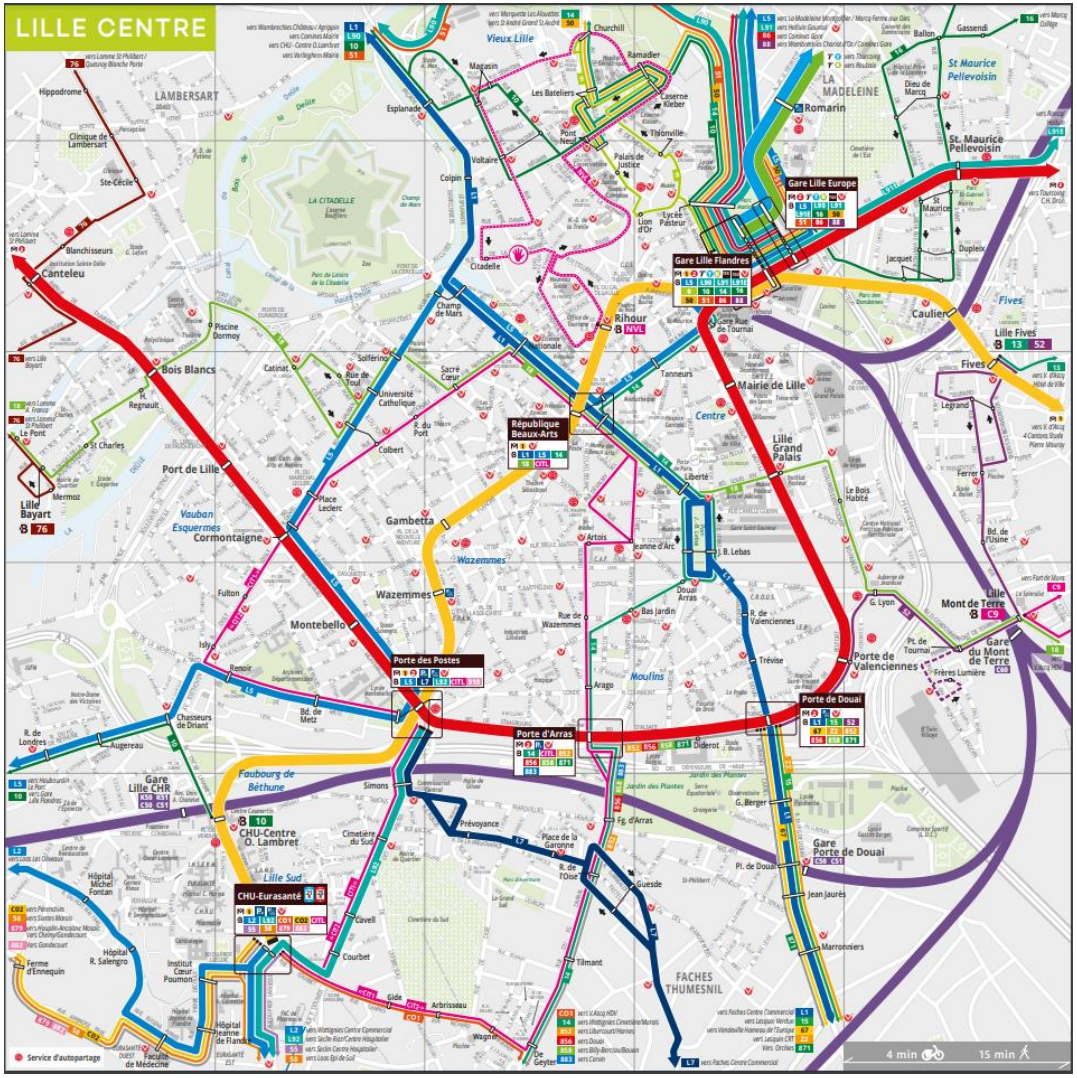


FIGURE 74 : PLAN DU RESEAU DANS LILLE | SOURCE : ILEVIA

Le projet de tramway s'inscrit en complémentarité et en synergie avec les lignes de métro et de tramway existantes ainsi qu'avec le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille – Villeneuve d'Ascq dont le tracé dans Lille passe par la rue de Turenne, le boulevard Bigo Danel, la place du Maréchal Leclerc, la rue Nationale puis par le boulevard de la Liberté, la place de la République, le boulevard Louis XIV ainsi que la rue du Docteur Calmette et l'avenue du Président Hoover. Le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) prévoit également, avec la liaison L, l'amélioration de la Liane 1 à un niveau de « Liane optimisée », offrant ainsi une desserte structurante des secteurs de Ronchin, Moulins et Jean-Baptiste Lebas.

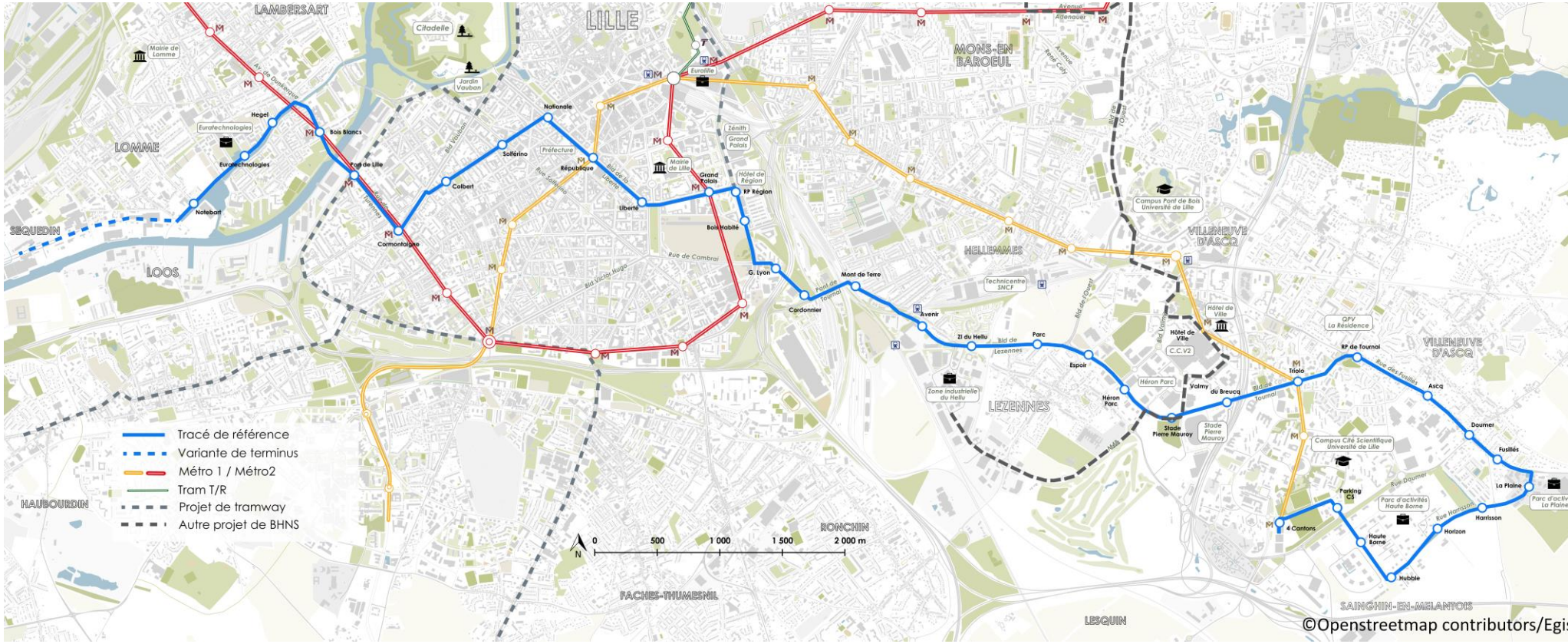
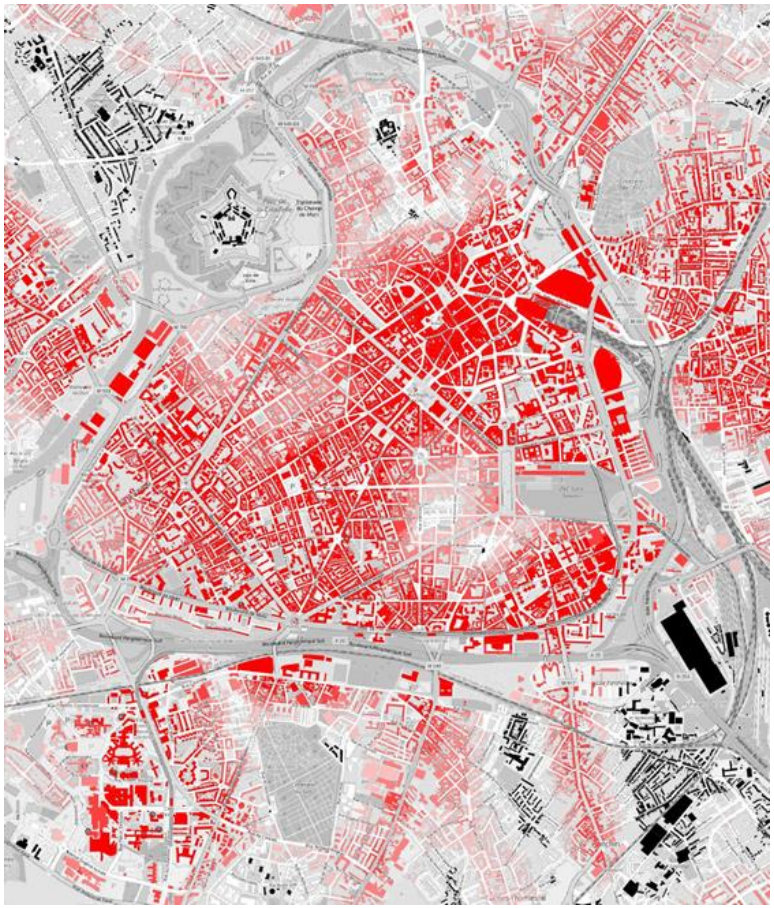


FIGURE 75 : TRACÉ DU BHNS LILLE – VILLENEUVE D'ASCQ ISSU DE LA CONCERTATION PRÉALABLE | SOURCE : MEL - OPENSTREETMAP

La densité (en fréquence) d'offre de transport peut être visualisée sur les cartes ci-dessous à l'horizon 2035 (comprenant nouvelles lignes de tramway et de BHNS). Les zones non desservies apparaissent en noir sur la carte et celles faiblement desservies en blanc.



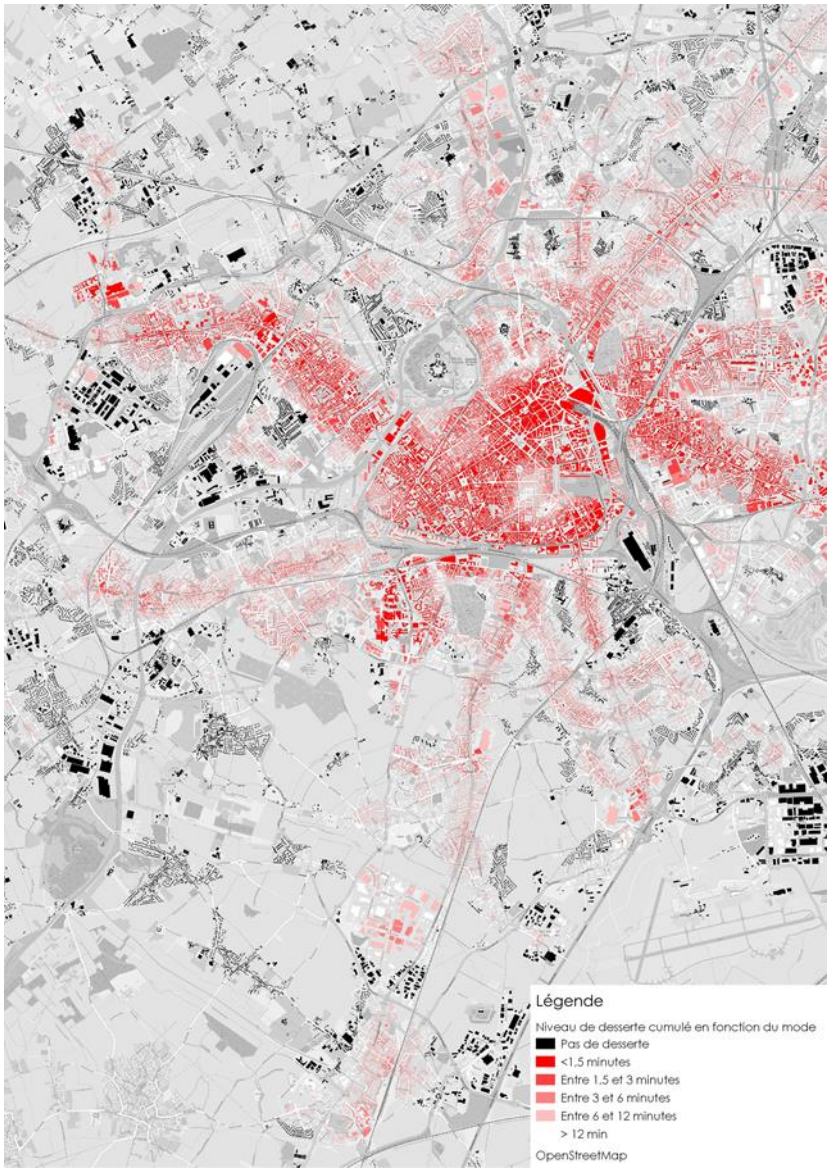


FIGURE 76 : NIVEAU DE DESSERTE EN TRANSPORTS 2035 | SOURCE : MEL – OPENSTREETMAP

À l'horizon 2035, les seules zones noires du cœur lillois se trouvent au cœur du Vieux Lille. Du fait de sa morphologie urbaine, ce secteur est très difficile à desservir en mode lourd. Sa desserte est aujourd'hui assurée par la navette du Vieux Lille.

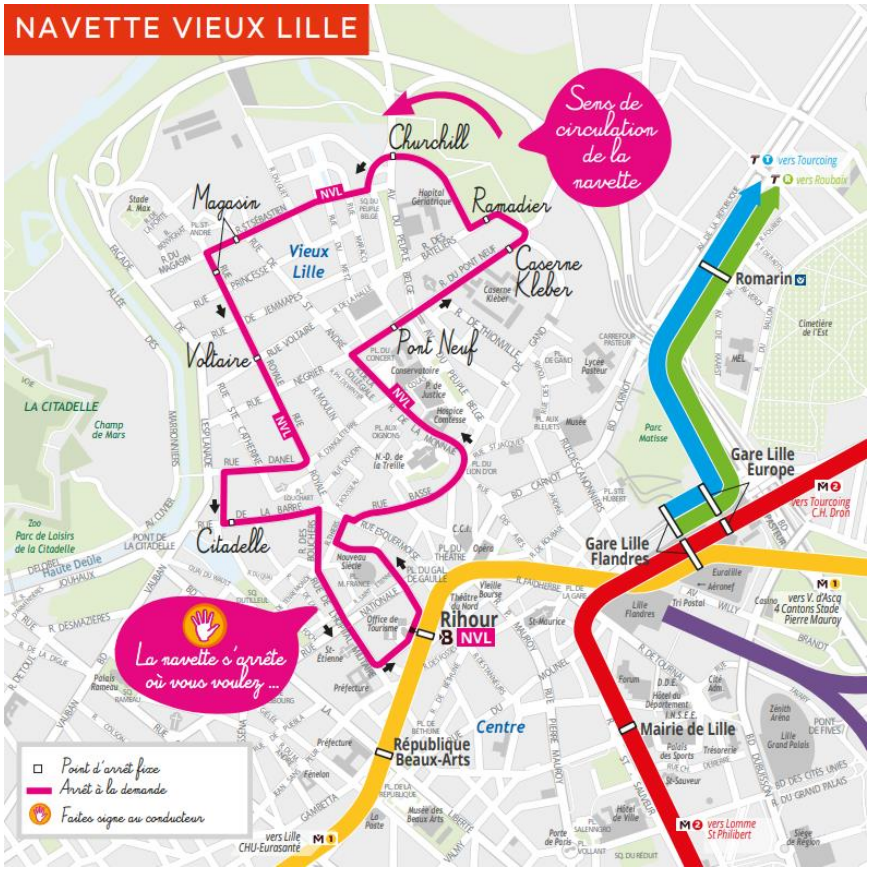


FIGURE 77 : NAVETTE DU VIEUX LILLE | SOURCE : ILEVIA

Deux zones blanches en transports lourds sont également visibles de part et d'autre du boulevard Victor Hugo, au niveau du débouché sur le parc Jean-Baptiste Lebas. Leur desserte en transport collectif est aujourd'hui assurée par le réseau de bus. Avec le projet de liaison L du SDIT, qui prévoit l'optimisation de la Liane 1, ces secteurs verront une légère amélioration de leur desserte (non comprise dans ces cartes).

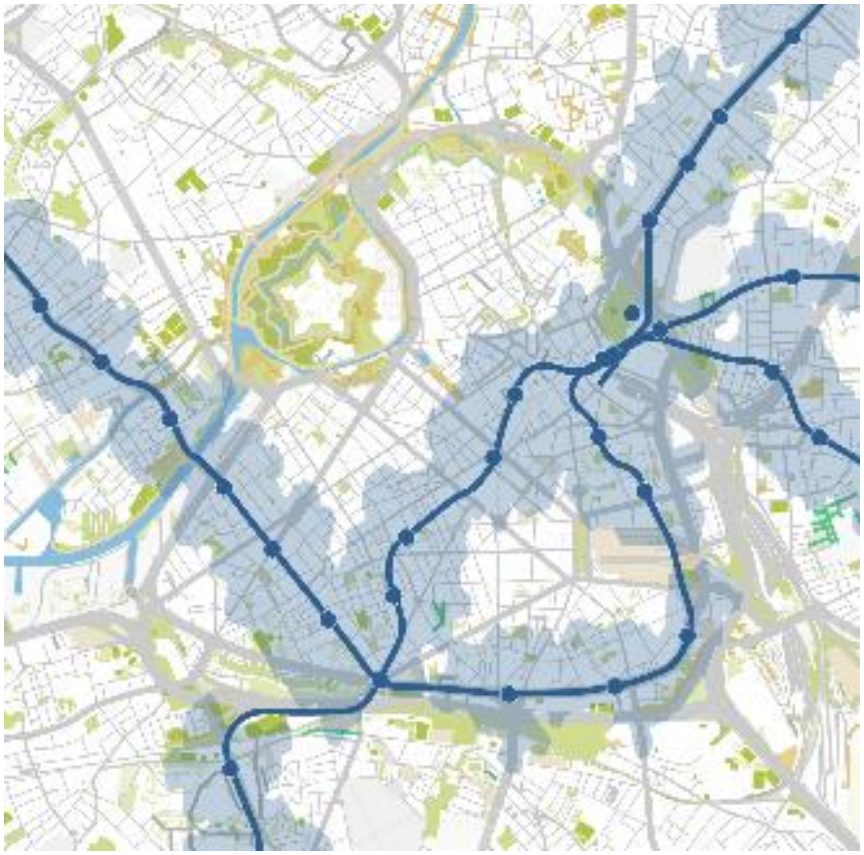


FIGURE 78 : AIRES DE CHALANDISES DU RESEAU STRUCTURANT ACTUEL | SOURCE : MEL

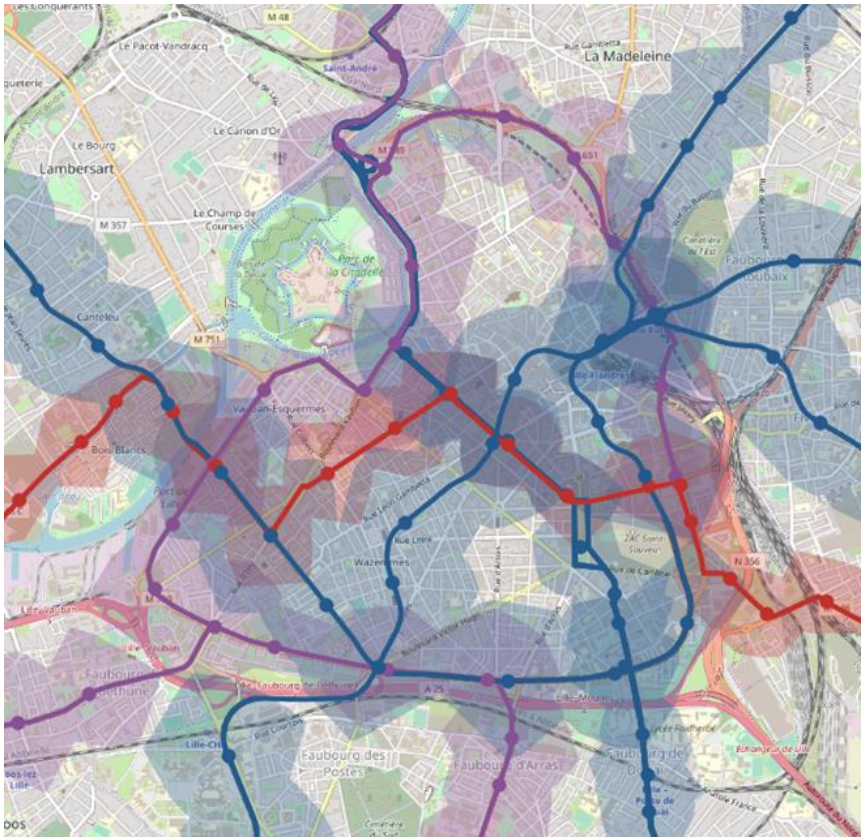


FIGURE 79 : EVOLUTION DE L'AIRE DE CHALANDISE DU RESEAU STRUCTURANT AVEC LES PROJETS DE TRAMWAY ET DE BHNS | SOURCE: MEL

4.7.3 La complémentarité des modes

L'objectif recherché par le projet n'est pas de couvrir l'intégralité de la surface de la ville de Lille en transports en commun structurants mais de répondre, par sa complémentarité avec les autres modes, à l'ensemble des besoins de mobilité à toutes les échelles de la ville.

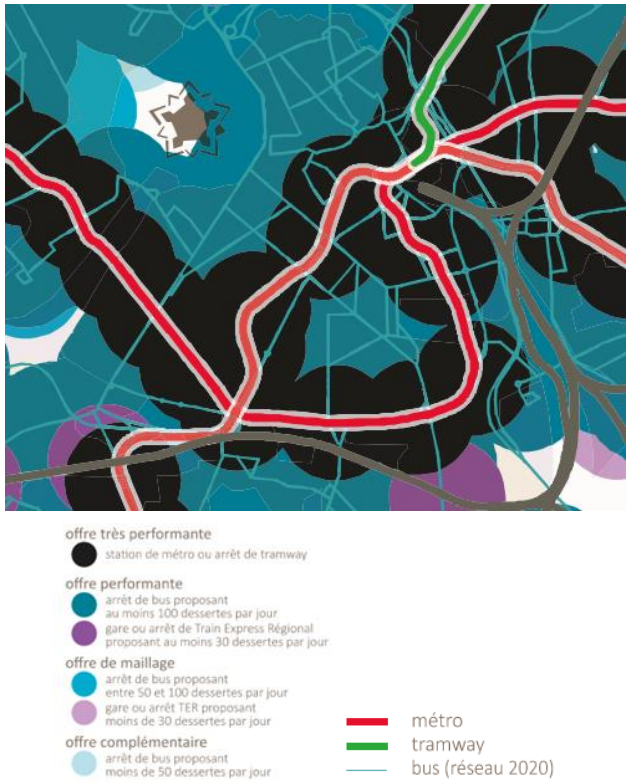


FIGURE 80 : QUALIFICATION DE L'OFFRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS EXISTANTS | SOURCE : PROJET DE PDM - MEL

FIGURE 81 : AMENAGEMENTS CYCLABLES SUR LE SECTEUR DE LA VILLE DE LILLE | SOURCE : LA CARTE LA MEL A VÉLO - MEL

Ainsi, les projets de nouvelles lignes de tramway et de BHNS dans Lille étendent le réseau structurant à Haut Niveau de Service et permettent un maillage primaire dont les nœuds sont constitués des hubs de transport Nord/Sud (Pôle gares, Porte des Postes) et pôles structurants Est/Ouest (Grand Palais, République, Port de Lille).

Ce réseau structurant s'accompagne d'un maillage secondaire de desserte par bus (restructuré lors des mises en service des nouvelles lignes de tramway et BHNS) et d'un troisième niveau de maillage, à plus petite échelle, domaine de pertinence et de prédilection des modes actifs que sont les cycles et la marche. Ainsi, il n'existe pas de zone blanche non desservie dans Lille.

RÉPONSES APPORTÉES AUX DEMANDES DE PRÉCISIONS DU BILAN DES GARANTS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

TRAMWAY DU PÔLE MÉTROPOLITAIN DE LILLE ET SA COURONNE

SECTEUR **WATTIGNIES - SECLIN**

MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

Novembre 2022

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

SOMMAIRE

1 - CONTEXTE 2

1.1 Concertation préalable des projets de nouvelles lignes de transport du SDIT et bilan des garants 3

1.2 Demandes de précisions du bilan des garants sur le secteur de Wattignies – Seclin 4

1.3 Engagements du bilan du Maître d'Ouvrage 4

2 - SECTEUR WATTIGNIES - SECLIN 7

2.1 Objectif de l'étude 8

2.2 Méthodologie 9

2.2.1 Détermination du corridor d'études 9

2.2.2 Analyse du potentiel de desserte 11

2.2.3 Modélisation de trafic 12

2.2.4 Mise en perspective des offres tramway et TER/SEM 13

2.3 Service Express Métropolitain (SEM) 15

2.4 Analyse des potentiels de desserte 16

2.5 Analyse des déplacements 18

2.6 Résultats de la modélisation de trafic voyageurs 21

2.7 Coût du prolongement 22

2.8 Mise en perspectives des offres tramway et TER/SEM 23

2.8.1 Offre TER existante 23

2.8.2 Offre TER à horizon du projet SEM 24

2.8.3 Comparaison avec le tramway 24

1 - Contexte

1.1 Concertation préalable des projets de nouvelles lignes de transport du SDIT et bilan des garants

La Métropole Européenne de Lille (MEL) s'est dotée d'un Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT), établissant sa feuille de route en matière d'infrastructures de transports collectifs structurants à l'horizon 2035. Ce schéma, concerté en 2019, objet de la délibération n°19 C 0312, adopté lors du conseil métropolitain du 28 juin 2019, prévoit notamment la création de nouvelles liaisons en transports collectifs structurants.

Dans ce cadre, 4 projets de lignes nouvelles de transport en commun en mode lourd ont été considérés comme prioritaires :

- Tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing,
- Tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne,
- Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille – Villeneuve-d'Ascq,
- Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Villeneuve-d'Ascq – Marcq-en-Barœul.

Ces projets ont fait l'objet d'une concertation préalable spécifique du 21 février 2022 au 5 avril 2022.

Pour les projets de tramway, cette concertation préalable est intervenue en application des articles L121-1-A et L121-8 du code de l'environnement. Elle s'est tenue sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) qui a missionné M. Christophe Bacholle et M. Jean-Claude Ruysschaert en garants de cette concertation.

Les garants de la concertation ont rendu public leur bilan en date du 5 mai 2022. Ce bilan comporte un avis sur le déroulement de la concertation, une synthèse des arguments exprimés et des demandes de précisions et recommandations adressées au Maître d'Ouvrage.

Le bilan des garants est disponible sur le site de la Commission Nationale du Débat Public :

https://www.debatpublic.fr/nouvelles-lignes-de-tramway-sur-lille-et-sa-couronne-versant-ouest-2051

Il est également consultable en ligne sur le site internet de la participation citoyenne de la MEL :

https://participation.lillemetropole.fr/uploads/decidim/attachment/file/1527/Bilan_de_la_concertation_Tramways_MEL_4_mai_2022.pdf

1.2 Demandes de précisions du bilan des garants sur le secteur de Wattignies – Seclin

Dans le bilan établi par les garants de la concertation, une demande de précision a été formulée sur le secteur de Wattignies – Seclin :

- Il est demandé à la MEL de justifier par une étude de trafic l'opportunité d'un tramway sur le tronçon Seclin Wattignies.

Le bilan des garants en précise ainsi l'objectif :

- Sur ce tronçon, l'opportunité d'un tramway a été contestée, en raison de la desserte actuelle ou future par le réseau ferroviaire. Il conviendrait que le Maître d'Ouvrage apporte par une étude de trafic des précisions quant à la fréquentation attendue et au trafic espéré sur ce tronçon (ou certaines parties de ce tronçon), au regard de la capacité de transport d'un tramway et de sa rentabilité.
- Fournir les prévisions de trafic justifiant de l'opportunité du tramway sur la section Wattignies-Seclin, au regard de la concurrence de la desserte ferroviaire actuelle ou future.

En effet, dans la synthèse des arguments exprimés concernant l'opportunité pendant la concertation, les garants relatent les éléments suivants dans leur bilan sur ce secteur :

La pertinence du tramway est également questionnée pour le secteur Sud du projet entre Wattignies et Seclin. Le projet de desserte par le réseau TER de ces territoires avec un cadencement au quart d'heure apparaît aux yeux de certains comme très concurrentiel et voire plus intéressant, en termes de temps de transport que le tramway.

1.3 Engagements du bilan du Maître d'Ouvrage

Le 24 juin 2022, le Conseil de la métropole a approuvé le bilan du Maître d'Ouvrage de la concertation préalable et confirmé la poursuite du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne, en tenant compte des orientations et engagements présentés dans le bilan.

Le bilan du Maître d'Ouvrage est disponible sur le site de la Commission Nationale du Débat Public et sur le site internet de la participation citoyenne de la MEL :

https://www.debatpublic.fr/nouvelles-lignes-de-tramway-sur-lille-et-sa-couronne-versant-ouest-2051

https://participation.lillemetropole.fr/uploads/decidim/attachment/file/1578/Bilan_de_la_concertation_pr%C3%A9alable_SDIT.pdf

Dans le bilan du Maître d'Ouvrage, la Métropole Européenne de Lille a pris les engagements suivants concernant les réponses aux demandes de préconisations des garants sur le secteur de Wattignies-Seclin :

Demandes de précisions du bilan des garants : 05/05/2022	Réponses du Maître d'Ouvrage : 24/06/2022 (Délibération 22-C-0166 du conseil métropolitain)	Délais d'engagement du Maître d'Ouvrage
Il est demandé à la MEL de justifier par une étude de trafic l'opportunité d'un tramway sur le tronçon Seclin Wattignies	Sur le secteur Wattignies-Seclin, la Métropole Européenne de Lille approfondit les études d'opportunité d'un tramway sur le tronçon Wattignies Seclin au regard de la desserte TER.	Fin 2022

2 - Secteur Wattignies - Seclin

Demande de précisions du bilan des garants :

Il est demandé à la MEL de justifier par une étude de trafic l'opportunité d'un tramway sur le tronçon Seclin Wattignies

Réponse de la Métropole Européenne de Lille :

Sur le secteur Wattignies-Seclin, la Métropole Européenne de Lille approfondit les études d'opportunité d'un tramway sur le tronçon Wattignies Seclin au regard de la desserte TER.

2.1 Objectif de l'étude

L'étude a pour objectif d'approfondir l'opportunité d'un tramway sur le tronçon Wattignies-Seclin en analysant les potentiels de desserte et les estimations de fréquentation d'un projet de ligne de tramway au regard de l'offre TER existante et à venir dans le secteur.

2.2 Méthodologie

2.2.1 Détermination du corridor d'études

Pour étudier l'opportunité de réaliser un tramway, le premier indicateur à examiner est le potentiel de desserte qui évalue les populations, emplois et scolaires situés à proximité de la future ligne.

Cet indicateur est analysé selon un corridor géographique qui permet d'avoir une première estimation de la pertinence de la ligne.

Or à ce stade du projet, plusieurs variantes de tracés sont encore à l'étude sur le secteur de Seclin :

- Variante par la route de Lille ou par la zone industrielle,
- Variante par l'ancienne voie ferrée et la gare de Seclin pour rejoindre le quartier de la Mouchonnière ou par la rue Bouvry pour rejoindre le centre-ville.

La présente analyse n'a pas pour objectif de répondre à la problématique des différents choix de tracés possibles dans Seclin mais d'analyser l'opportunité de desservir Seclin en tramway.

FIGURE 1 : PROJET DE TRAMWAY DU PÔLE METROPOLITAIN LILLE ET SA COURONNE | SOURCE : MEL – OPENSTREETMAP

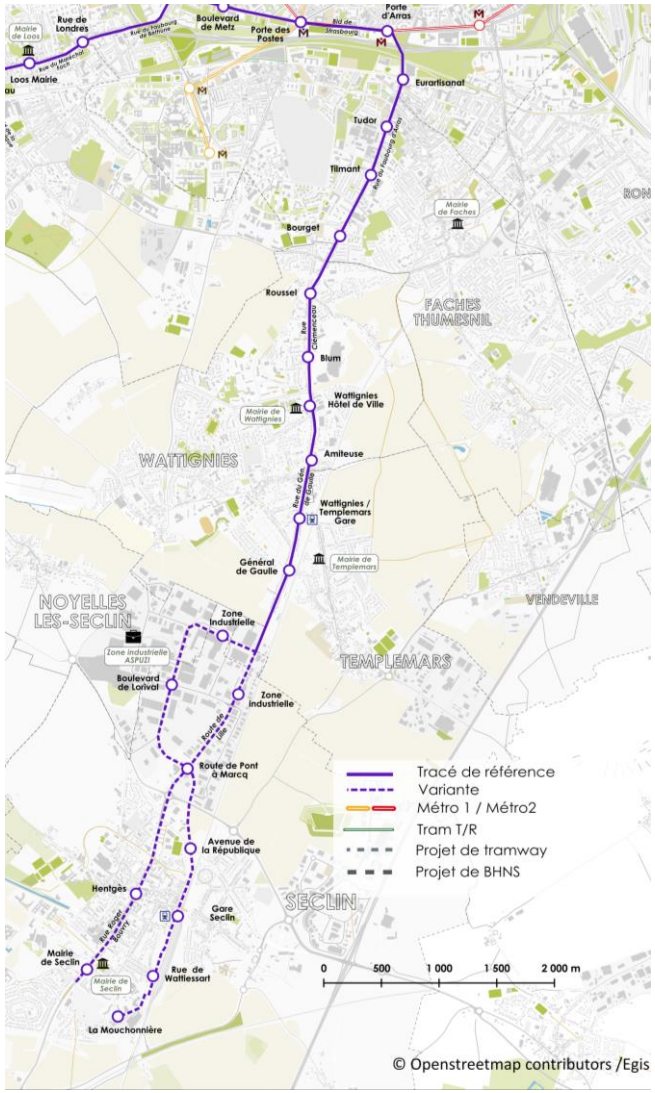


FIGURE 2 : BRANCHE SUD DU PROJET DE TRAMWAY DU PÔLE METROPOLITAIN LILLE ET SA COURONNE | SOURCE : MEL – OPENSTREETMAP

Afin de prendre une hypothèse pour le corridor d'analyse, il est considéré pour la présente étude un tracé de tramway desservant l'intérieur de la zone industrielle de Seclin et se poursuivant ensuite vers la gare TER de Seclin pour enfin desservir le quartier de la Mouchonnière.

Sans préjuger du choix de tracé final, considérer cet itinéraire permet de mieux appréhender le potentiel d'usagers au droit de la zone Industrielle et une meilleure approche de l'opportunité au regard de la desserte TER.

Le corridor analysé s'étend ainsi, au sud de la gare de Wattignies – Templemars, de part et d'autre de la rue du Général de Gaulle, comprend la zone industrielle et la route de Lille, le boulevard Joseph Hentgès à l'Ouest, la gare et l'ancienne voie ferrée, jusqu'au quartier de la Mouchonnière.

Il couvre ainsi à la fois la zone industrielle ainsi qu'une importante partie urbanisée de la commune.

La distance usuelle pour considérer les potentiels desservis par un tramway est de 500 m, ce qui correspond à environ 8 à 10 minutes de marche à pied.

Le corridor étudié s'étend donc sur 500 mètres de part et d'autre du tracé pris en hypothèse.

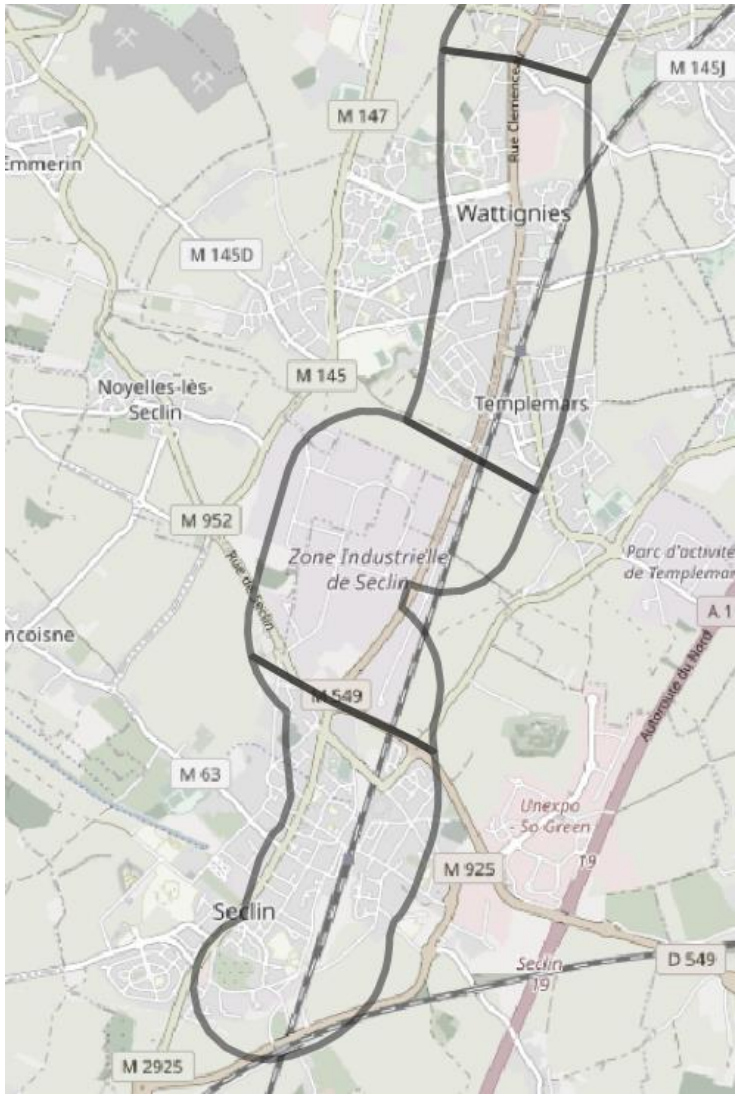


FIGURE 3 : CORRIDOR ÉTUDIÉ DANS LA PRESENTE ANALYSE | SOURCE : MEL – OPENSTREETMAP

2.2.2 Analyse du potentiel de desserte

Cet indicateur permet d'apprécier, à l'horizon 2035 qui est celui du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT), le tissu urbain dans lequel s'insèrera le tramway et les potentiels de desserte afférents.

Dans cette analyse, les potentiels ou opportunités de desserte sont estimés sur la base des densités actuelles auxquelles sont appliquées les évolutions de développement urbain et économique projetées à l'horizon 2035 concernant :

- Les habitantes et habitants,
- Les emplois,
- Les scolaires (primaire, secondaire),
- Les étudiantes et étudiants.

La distance usuelle pour considérer les potentiels desservis par un tramway est de 500m, correspondant au corridor retenu pour la présente étude.

De plus, afin d'évaluer la performance du tracé d'un point de vue coût/bénéfice, un indicateur supplémentaire est retenu. Il s'agit du nombre d'opportunités desservies par kilomètre de tracé soit la somme des opportunités desservies (population + emplois + scolaires à 500m de la ligne) divisée par la longueur en kilomètre de la ligne à réaliser. Il permet ainsi d'évaluer le potentiel desservi, au regard du nombre de kilomètres à réaliser, et donc au regard du coût d'investissement.

2.2.3 Modélisation de trafic

Une modélisation de la ligne de tramway desservant Seclin a été réalisée selon le tracé pris comme hypothèse (tracé zone industrielle /gare de Seclin).

Cette modélisation a été effectuée selon un modèle monomodal axé sur les transports collectifs urbains et développé sur l'ensemble des communes de la Métropole.

Elle permet ainsi d'estimer la fréquentation de la ligne de tramway à l'horizon 2035.

Les résultats de cette modélisation sont comparés avec ceux d'une ligne en terminus dans le secteur de la gare de Wattignies - Templemars.

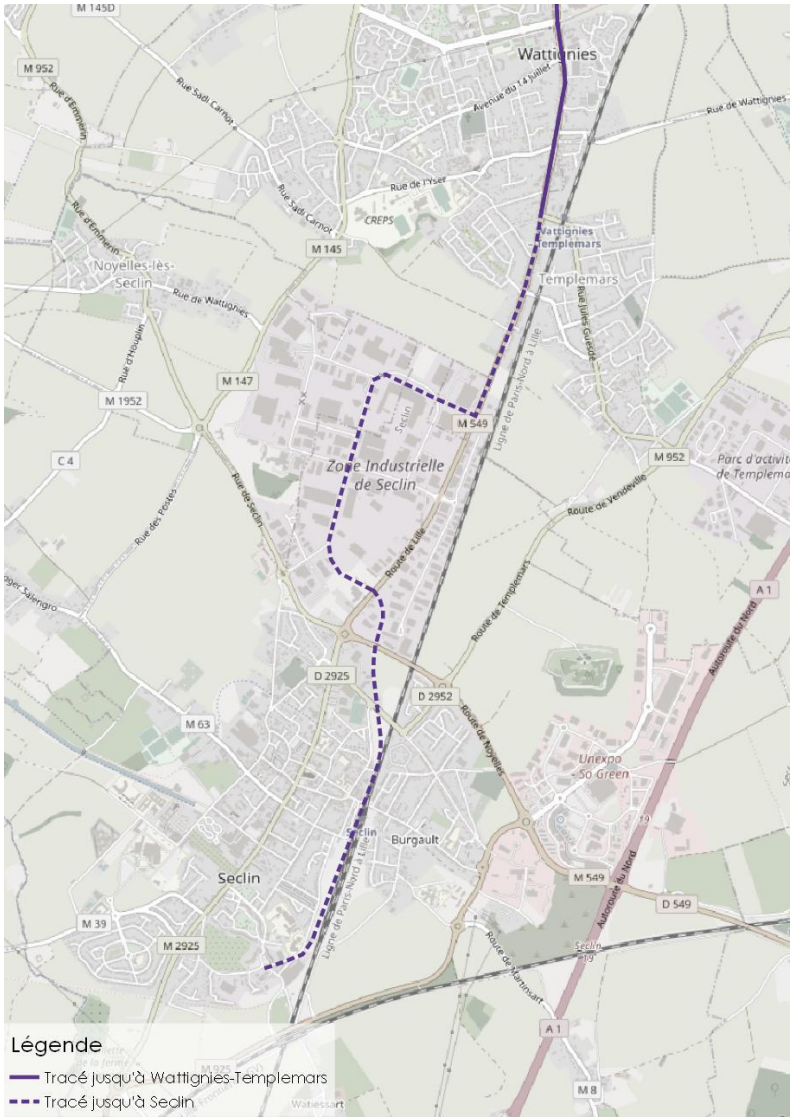
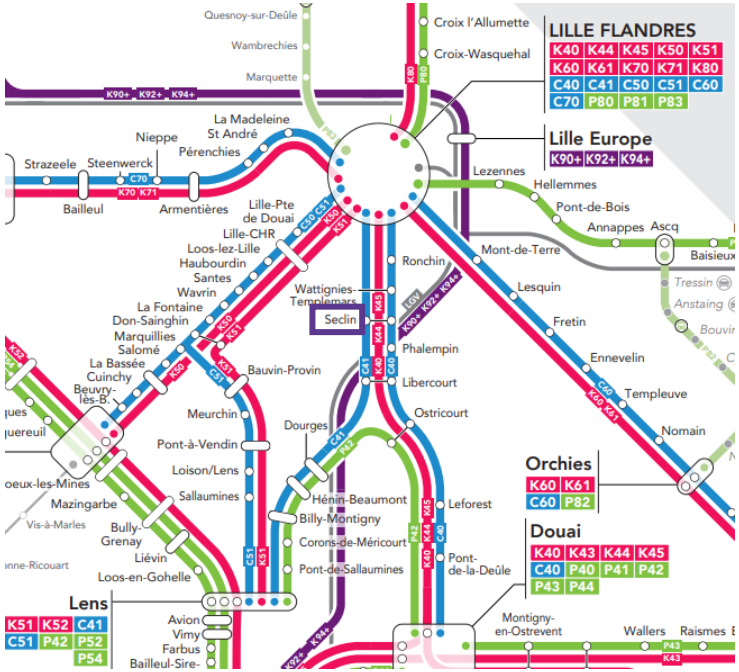


FIGURE 4 : TRACÉ ANALYSÉ ENTRE WATTIGNIES ET SECLIN | SOURCE : MEL – OPENSTREETMAP

2.2.4 Mise en perspective des offres tramway et TER/SEM

Outre l'analyse de l'opportunité intrinsèque d'un tramway, l'étude examine la pertinence d'un tramway au regard de la desserte ferroviaire existante et à venir du secteur.

En effet, le tracé de tramway considéré est proche des gares ferroviaires SNCF existantes de Wattignies - Templemars et de Seclin. Ces gares sont desservies par des trains TER en direction de Lille Flandres (Ligne C40 Douai-Lille Flandres desservant Seclin et Wattignies-Templemars et Ligne C41 Lens-Lille Flandres desservant Seclin).



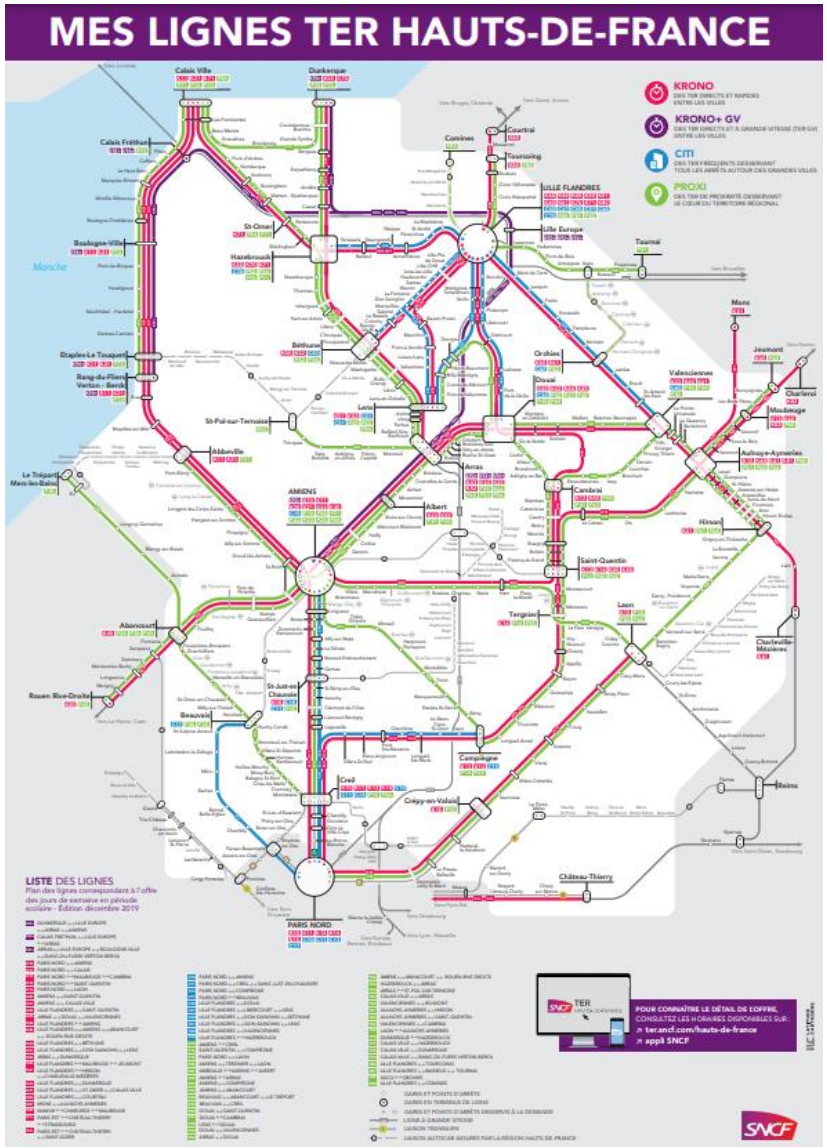


FIGURE 5 : PLAN RÉSEAU TER HAUTS-DE-FRANCE | SOURCE : SNCF

L'étoile ferroviaire lilloise fait par ailleurs l'objet d'un projet d'intensification des circulations des TER intitulé Service Express Métropolitain (SEM). Les gares de Wattignies - Templemars et de Seclin verront donc potentiellement leur offre TER s'enrichir dans les futures années.

La concertation préalable a montré l'intérêt de préciser la question de la concurrence entre les deux modes, tramway et TER. Il convient donc de mettre en regard les deux offres envisagées pour analyser si celles-ci se superposent, se font concurrence ou se complètent

2.3 Service Express Métropolitain (SEM)

L'État, la Région Hauts-de-France, la Métropole Européenne de Lille et SNCF Réseau se sont engagés dans le projet de Service Express Métropolitain (SEM) dont l'objectif est de doubler les fréquences en heures de pointe des trains de l'étoile ferroviaire de Lille à l'horizon 2040 pour évoluer vers une forme de RER métropolitain et une desserte au quart d'heure.

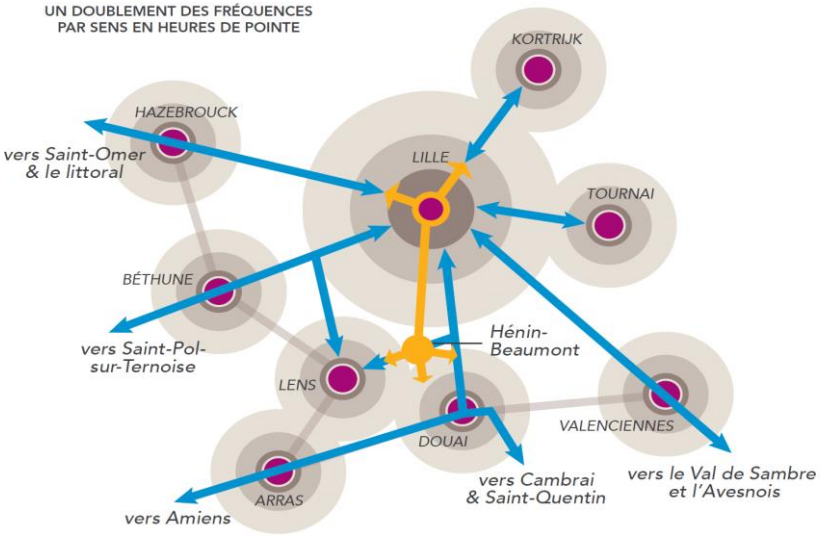


FIGURE 6 : SCHÉMA DU PROJET DE SERVICE EXPRESS MÉTROPOLITAIN | SOURCE : SNCF

Il renforcera le rôle du train dans l'accessibilité à la métropole, ainsi que dans les déplacements internes, poursuivant les efforts menés dans la complémentarité TER/TCU (Transport en Commun Urbain) avec l'intégration tarifaire totale depuis 2019 (un abonnement ou titre Illévia permet de prendre le train entre 2 gares dans la Métropole) et l'évolution de service TER appliquée en 2020 (SA2020).

Le projet de Service Express Métropolitain intègre le projet de Réseau Express Hauts-de-France (anciennement appelé le Réseau Express Grand Lille). Il comprend la réalisation d'un barreau d'infrastructure neuve entre Lille et le Bassin Minier et la création de 5 nouvelles gares ou haltes ferroviaires dont une nouvelle gare souterraine à Lille Flandres. Cette gare permettra de nouveaux trajets directs pour les voyageurs. Le SEM prendra également en compte les besoins en fret ferroviaire.

Les nouvelles lignes de tramway et de BHNS sont en interface avec toutes les lignes du réseau TER qui constituent l'étoile ferroviaire lilloise : à Lille Flandres et Lille Europe, Saint-André-Lez-Lille, La Madeleine, Tourcoing, Hellemmes, Mont de Terre, Seclin (variante) et à Wattignies-Templemars.

Le projet de Service Express Métropolitain comprend également la création d'une nouvelle halte ferroviaire au niveau de la Porte des Postes à Lille en correspondance directe avec ce pôle de transports urbains comprenant le futur tramway.

Les études d'opportunité du Service Express Métropolitain ont été menées par SNCF Réseau en 2020-2021. La première phase d'études de faisabilité a été engagée en janvier 2022 pour préciser les objectifs et la faisabilité du programme.

Ce projet induira donc une évolution de l'offre TER à horizon 2040 au droit des gares de Wattignies – Templemars et de Seclin.

2.4 Analyse des potentiels de desserte

Pour la présente analyse, le corridor est découpé en 3 secteurs :

- Wattignies : du croisement entre les rues Jules Ferry et Clémenceau jusque à la zone industrielle,
- Zone industrielle (ZI) : de la fin de la zone urbaine de Wattignies-Templemars jusqu'à la route de Noyelles,
- Seclin : depuis la route de Noyelles jusqu'au quartier de la Mouchonnière.

Le tableau ci-dessous détaille les potentiels de desserte ainsi que le nombre d'opportunités desservies par kilomètre de tracé. À des fins de comparaison, ces indicateurs sont également évalués sur le secteur immédiatement au nord de cette section (Faches-Thumesnil / Lille Porte d'Arras) ainsi que sur l'ensemble de la ligne depuis Wattignies jusqu'à Grand Palais.

Les densités de population et d'emplois détaillées ci-après montrent que :

- La zone industrielle et l'hôpital de Seclin constituent des pôles d'emplois importants. La spécificité de la zone industrielle est que ces emplois sont concentrés sur quelques sites majeurs ce qui, à l'échelle de l'ensemble de la zone, donne une densité moyenne assez faible.
- Les secteurs autour du tracé de Seclin et de la zone industrielle présentent des opportunités et des densités comparables au secteur de Wattignies.
- Ces densités sont toutefois bien inférieures aux densités des secteurs plus au Nord (Faches-Thumesnil/Porte d'Arras ou autres quartiers de Lille) et largement inférieures à la moyenne globale de la ligne Grand Palais - Wattignies.

Zone tampon 500 m autour du tracé	Seclin (2,1 km)	ZI (2,8 km)	Wattignies (2,7 km)	Faches-Th. / Lille – Arras (2,2 km)	Bilan Ligne Wattignies – Grand Palais (15,2 km)
Population	8 000	300	8 200	14 700	120 000
Emploi	2 000	8 000	2 200	3 600	104 000
Scolaires	1 500	0	400	1 600	8 000
Total	**11 500**	**8 300**	**10 800**	**19 900**	**231 000**
Total/km	**5 500**	**3 000**	**4 000**	**9 000**	**15 200**

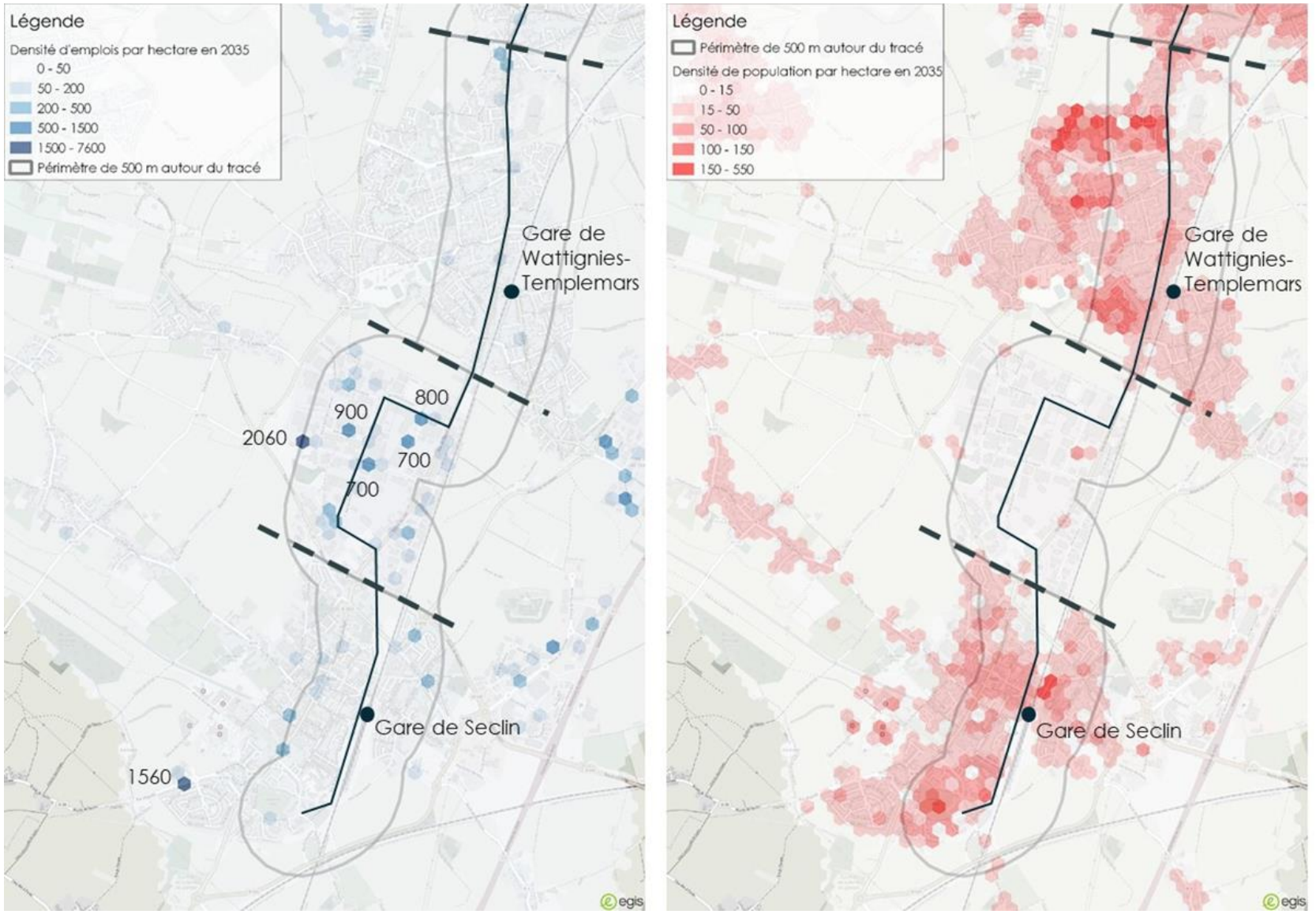


FIGURE 7 : DENSITÉS D'EMPLOIS ET DE POPULATION À 500M AUTOUR DES TRACÉS | SOURCE : MEL – OPENSTREETMAP

La zone industrielle de Seclin a un nombre d'emplois assez similaire à la population de Wattignies ou de Seclin. Néanmoins ces emplois sont concentrés sur quelques sites particuliers alors que les habitants sont plus diffus sur le territoire.

Il convient par ailleurs de noter que, selon l'enquête interne réalisée auprès des membres de l'association de la zone industrielle (ASPUZILS), 56% des effectifs ayant répondus viennent de la métropole et donc seraient les plus directement concernés par le projet de tramway, les 44% restants étant davantage susceptibles d'utiliser le train pour rejoindre la zone industrielle depuis leur domicile puis de réaliser éventuellement une correspondance avec le tramway à la gare SNCF de Seclin.

2.5 Analyse des déplacements

Au-delà de la localisation et du nombre d'opportunités de populations et d'emplois, il est donc pertinent d'analyser les origines et destinations des usagers.

Pour ce faire, l'analyse des déplacements des usagers de l'actuelle ligne de bus Liane 92 est intéressante.

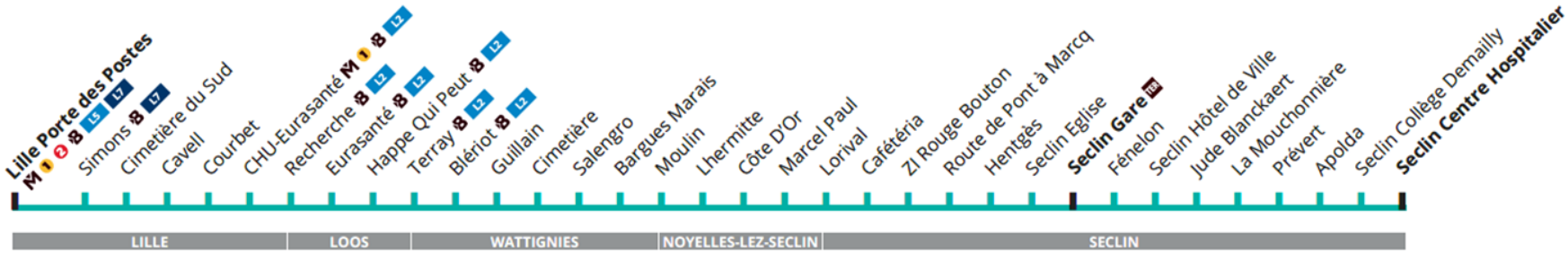
Cette ligne qui va de la Porte des Postes à Lille jusqu'à l'hôpital de Seclin dessert la zone industrielle de Seclin ainsi que sa gare.

Elle présente aujourd'hui une fréquence de 10 à 15 min en heure de pointe et comptabilise une fréquentation totale de 3 600 montées/descentes par jour.

La dernière enquête, datant de 2019, indique qu'à la journée, 276 trajets sont effectués depuis la Porte des Postes (correspondance avec les lignes 1 et 2 du métro) ou depuis le CHU - Eurasanté (correspondance avec la ligne 1 du métro) à Lille vers la zone industrielle de Seclin. Ce chiffre témoigne d'un lien important entre les lignes de métro et la zone industrielle, lien qui sera renforcé si le tramway dessert cette dernière.

Dans l'autre sens, il n'est dénombré que 27 trajets entre la gare TER de Seclin et la zone industrielle, ce qui est relativement faible. Il est toutefois à noter que, lors de la réalisation de l'enquête en 2019, la liane desservait l'arrêt Saint Piat dans le secteur de la gare et non la gare directement.

FIGURE 8 : ARRETS DESSERVIS PAR LA LIANE 92 | SOURCE : ILEVIA



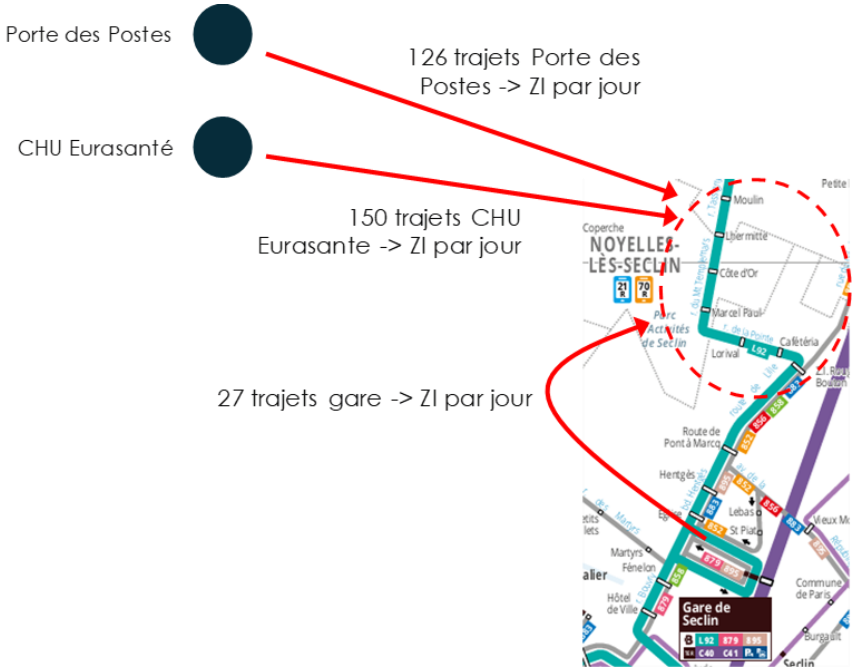


FIGURE 9 : ORIGINES ET DESTINATIONS DES DÉPLACEMENTS SUR LA LIANE 92 EN LIEN AVEC LA ZONE INDUSTRIELLE DE SECLIN | SOURCE : MEL

Plus globalement, 506 déplacements par jour sont effectués depuis la Porte des Postes ou depuis le CHU - Eurasanté vers les arrêts situés dans la zone urbaine de Seclin :

- Porte des Postes vers les arrêts de Hentgès à Seclin Centre Hospitalier = 104 dont 6 à Saint Piat et 2 à Hôtel de ville,
- CHU vers les arrêts de Seclin de Hentgès à Seclin centre hospitalier = 402 dont 28 à Saint Piat et 29 à Hôtel de ville.

La cartographie ci-après indique l'origine et la destination des déplacements en transports en commun (hors TER) en lien avec la ville de Seclin. Une part importante des déplacements s'effectue au sein même de la commune. De nombreux déplacements sont ensuite réalisés avec la première couronne sud de Lille (Lille, Faches-Thumesnil), en particulier avec la zone du CHU. Les zones universitaires de Villeneuve d'Ascq ainsi que le secteur de la Mairie de Lille échangent également fortement avec Seclin. Il ressort de cette analyse la nécessité pour Seclin d'une desserte bien maillée avec le reste du réseau de transport en commun et notamment le métro, pour des besoins de liaisons relativement longues (CHU, zones universitaires, Lille Centre) et des connexions plus locales au Sud de Lille.

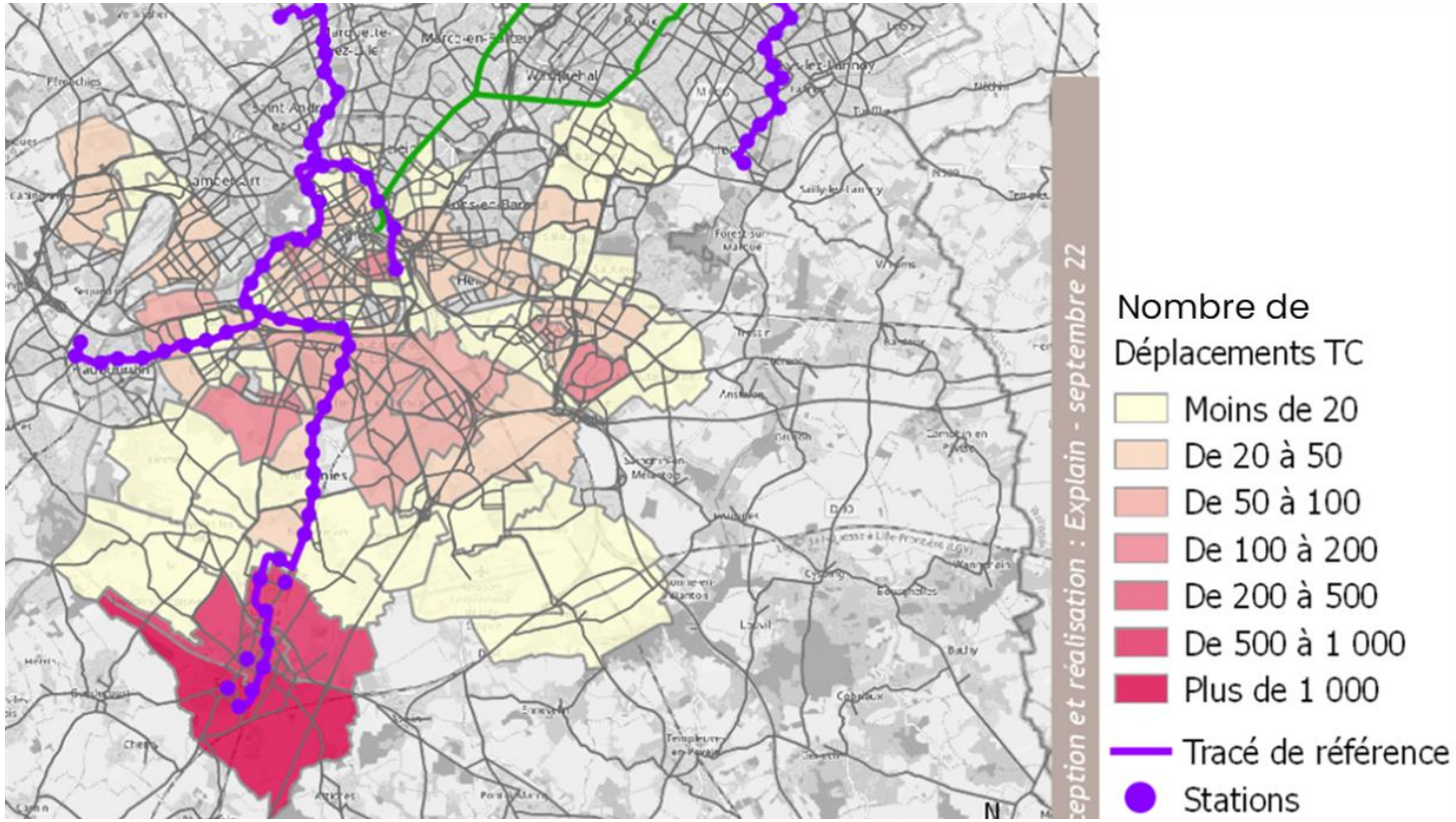


FIGURE 10 : NOMBRE DE DEPLACEMENTS ACTUELS EN TRANSPORTS COLLECTIFS PAR ZONE DONT L'ORIGINE OU LA DESTINATION EST LA COMMUNE DE SECLIN | SOURCE : MEL - EXPLAIN

2.6 Résultats de la modélisation de trafic voyageurs

Les résultats de la modélisation à l'horizon 2035 montrent que, par rapport à un scénario en terminus dans le secteur de la gare de Wattignies, le prolongement jusqu'à Seclin entraine :

- une hausse de 4 400 voyages/jour sur le réseau structurant modélisé (à savoir réseau métro et tramway actuel et lignes de tramway et de BHNS du SDIT),
- dont +600 sur la ligne 2 du métro existant, +3700 sur la ligne Grand Palais – Seclin et +100 sur la ligne Grand Palais – Wambrechies du nouveau projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne.

Globalement, la fréquentation de la ligne de tramway jusque Seclin est d'environ 8% plus importante que la fréquentation d'une ligne en terminus à Wattignies.

A noter qu'en fonction du tracé finalement retenu sur le secteur, il conviendra de restructurer les itinéraires et la fréquence des lignes 55 et 92 pour qu'elles assurent des liaisons complémentaires à la ligne de tramway.

Les graphiques ci-après présentent le nombre de montées et de descentes à chaque arrêt de la future ligne de tramway. La courbe représente le nombre de personnes dans le tramway entre chaque arrêt.

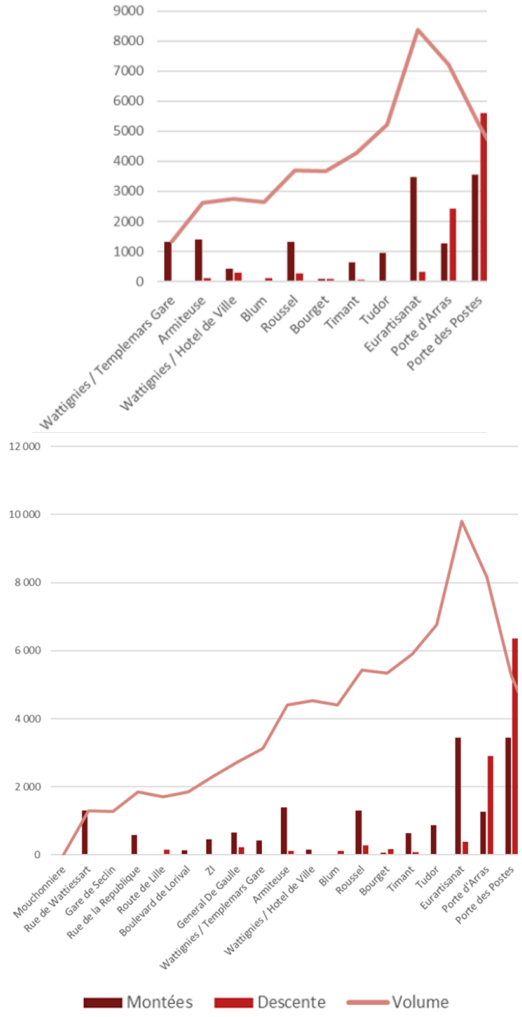


FIGURE 11 : SERPENTS DE CHARGE DES LIGNES DE TRAMWAY ENTRE UN TERMINUS WATTIGNIES OU SECLIN ET PORTE DES POSTES | SOURCE : MEL - EXPLAIN

2.7 Coût du prolongement

Ce gain de fréquentation de 8% supplémentaire est obtenu par la réalisation d'environ 5km soit 33% d'infrastructure additionnels, la ligne passant ainsi de 15km environ à 20km environ.

Ce prolongement est évalué à un coût d'investissement supplémentaire d'environ 125 M€ HT et génèrerait un coût d'exploitation additionnel de la ligne d'environ 4,35 M€ HT/an (*conditions économiques : avril 2021*).

2.8 Mise en perspectives des offres tramway et TER/SEM

2.8.1 Offre TER existante

La gare TER de Seclin est desservie par :

- La Ligne TER C40 : Douai-Lille Flandres,
- La Ligne TER C41 : Lens-Lille Flandres.

L'offre ferroviaire entre Seclin et la gare Lille Flandres est actuellement de 4 trains non cadencés à l'heure de pointe (deux volées de trains séparées d'une vingtaine de minutes sans train).

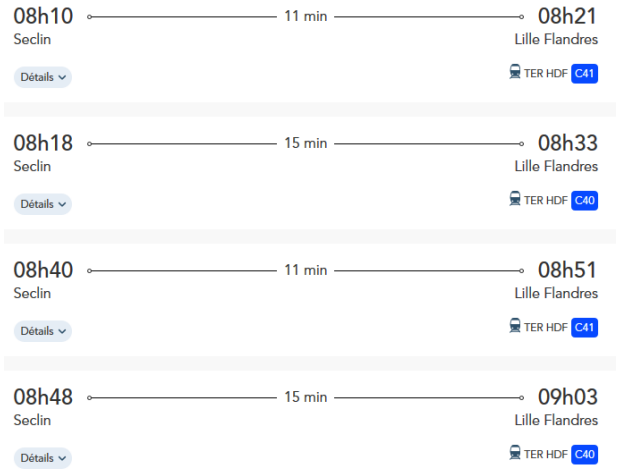


FIGURE 12 : OFFRE TER ENTRE SECLIN ET LILLE FLANDRES EN HEURE DE POINTE DU MATIN - 2022 | SOURCE : SNCF

Cette liaison permet de rejoindre la gare de Lille Flandres en 11 min pour un train direct ou en 15 min pour un train avec deux arrêts intermédiaires (Wattignies-Templemars et Ronchin).

Depuis la Mairie de Seclin, il faut ainsi environ 30 minutes pour rejoindre la gare de Lille Flandres, en intégrant le temps de marche à pied.

Comme le montre l'isodistance à 800m ci-dessous, correspondant à environ de 15min de marche à pied, la zone de chalandise de la gare de Seclin couvre bien une partie du centre-ville de la commune mais n'atteint pas l'intégralité des zones denses (Mouchonnière, Hôpital). Une desserte en bus peut permettre de rabattre depuis ces zones vers la gare (la gare de Seclin est actuellement desservie par les bus 879, 895 et L92).

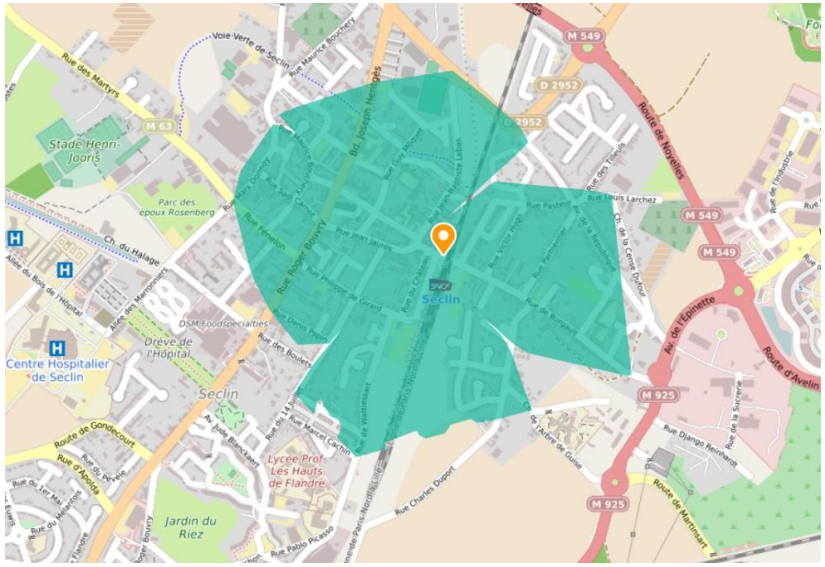


FIGURE 13 : BASSIN DE CHALANDISE À 800 M DE LA GARE DE SECLIN | SOURCE : MEL

Si la liaison avec la gare Lille Flandres est ainsi très efficace en temps de parcours, les habitants ont pu rapporter lors des échanges de la concertation préalable que les trains arrivant du bassin minier sont souvent déjà saturés en gare de Seclin et qu'il est difficile de les emprunter. Il n'a cependant pas été possible d'exploiter une donnée permettant de quantifier ce point.

2.8.2 Offre TER à horizon du projet SEM

À l'horizon 2040, le projet de Service Express Métropolitain (SEM) viendra doubler la fréquence sur la ligne permettant ainsi de passer à 7/8 minutes d'intervalle en heure de pointe (8 trains par heure). Parmi ces 8 trains vers Lille, entre 4 et 6 devraient s'arrêter à Seclin, le reste des missions seraient express pour Lille Flandres.

La fréquence en heures creuses n'est pas connue à ce stade mais devrait être de l'ordre de 3 à 4 trains par heure.

Concernant la destination des trains passant en gare de Seclin vers Lille plusieurs scénarios restent à l'étude mais la grande majorité des trains, voire la totalité devraient avoir pour destination Lille Flandres comme aujourd'hui. Quelques services pourraient cependant se diriger vers la halte de la Porte des Postes.

2.8.3 Comparaison avec le tramway

Le projet de tramway du pôle métropolitain Lille et sa couronne vise à offrir une desserte toutes les 6 minutes en heures de pointes avec les temps de parcours suivants :

- Gare de Seclin – Porte d'Arras (M2) : 23 min,
- Gare de Seclin – Porte des Postes (M1/M2) : 25 min,
- Gare de Seclin – Pôle gares : (via le métro Porte d'Arras) : 29 min, (uniquement via le tramway) : 50 min,
- Mairie de Seclin – Pôle gares : 40-45 min (y compris marche à pied).

En temps de parcours, le TER reste le moyen le plus rapide de rejoindre le pôle des gares à Lille depuis Seclin. Ainsi, si le doublement de la fréquence du TER est réalisé, ce dernier sera toujours le moyen le plus efficace pour se rendre au pôle des gares à Lille, d'autant plus que la ligne devrait être moins saturée.

Cependant, comme vu précédemment, les origines/destinations en lien avec la commune de Seclin sont également en lien avec l'ensemble de la couronne Sud de l'agglomération. Sur ces destinations, le tramway, qui permet une desserte fine, et un temps de parcours encore assez compétitif en regard de la fréquence, reste pertinent.

Ainsi les dessertes TER (y compris avec le projet SEM) et tramway peuvent entrer en concurrence sur certains trajets entre Seclin et Lille au bénéfice du TER, mais peuvent être complémentaires, le

tramway assurant une desserte plus fine et locale au sein du corridor desservi.

Au final, l'opportunité de cette section Wattignies-Seclin est à considérer au regard de l'offre TER avec laquelle elle entre parfois en concurrence mais en étant globalement complémentaire. Les potentiels complémentaires de desserte (11 500 opportunités sur le secteur de Seclin soit 5 500 par kilomètre et 8 300 opportunités sur le secteur de la zone industrielle soit 3 000 par kilomètre) sont comparables au secteur de Wattignies mais inférieurs à la moyenne globale de la ligne. Le surcoût d'investissement de 125M€ HT (+33% de linéaire) est conséquent au regard de la fréquentation supplémentaire de 4 400 voyages/jour (+8%) de la ligne.

Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Nombre de membres en exercice : 188
Quorum minimum requis : 95
Date de la convocation à la réunion : 09 décembre 2022

Président : DAMIEN CASTELAIN
(Secrétaire de Séance : Nicolas DETERPIGNY)

Présents (166) :

M. ACHIBA (à partir de 18h00), M. AL DANDACHI, M. AMBROZIEWICZ, M. AMROUNI, M. ANDRIES, M. BAERT, Mme BALMELLE, M. BALY, Mme BARISEAU, Mme BECUE, M. BEHARELLE, Mme BELGACEM, M. BERNARD, M. BLONDEAU, M. BOCQUET, Mme BODIER, M. BONNET, M. BORREWATER, M. BOUCHE, M. BREHON, Mme BRESSON, M. BROGNIART, Mme BRULANT-FORTIN, Mme BRUN (pouvoir à M. CAREMELLE jusqu'à 17h30), M. CADART, Mme CAMARA, M. CAMBIEN, M. CANESSE (pouvoir à M. BLONDEAU à partir de 20h00), M. CAREMELLE, Mme CASIER, M. CASTELAIN, M. CATHELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDERLIER, M. Christophe CAUDRON, M. Gérard CAUDRON, M. CHALAH (pouvoir à M. AMROUNI à partie de 19h55), Mme CHANTELOUP, M. CHARPENTIER, Mme COEVOET, M. COLIN, M. CORBILLON, M.COSTEUR (à partir de 18h15), M. DAVID-BROCHEN, M. DEHAUT, Mme DE SMEDT, M. DEBEER, Mme DELACROIX, M. DELANGHE, M. DELBAR, M. DELEBARRE, M. DELEPAUL, M. DENDIEVEL, M. DENOEUD (pouvoir à M. VUYLSTEKER jusqu'à 18h30) Mme DEPREZ-LEFEBVRE, M.DESLANDES (pouvoir à M. DENDIEVEL à partir de 22h00), M. DESMET, M. DESMETTRE, M. DETERPIGNY, Mme DOIGNIES, Mme DOMRAULT-TANGUY, M. DUBOIS, Mme DUCRET (pouvoir à M. GERARD à partir de 20 h10), M. DUCROCQ (pouvoir à M. Frédéric LEFEBVRE à partir de 20h10), M. DUFOUR, M. DURAND, Mme DURET (pouvoir à M. DENOEUD à partir de 20h05), M. ELEGEEST, M. FITAMANT, M. FLINOIS, M. GADAUT, Mme GANTIEZ, M. GARCIN, Mme GAUTIER , M. GEENENS, M. GERARD, M. GHERBI, Mme GILME, Mme GIRARD, Mme GLADYSZ-SEBILLE, Mme GOFFARD (pouvoir à M. RICHIR jusqu'à 18h00), M. GONCE, Mme GOUBE, M. HAESEBROECK, Mme HALLYNCK, M. HANOH, M. HAYART (pouvoir à M. PAU à partir de 20h00), M. HOUSET, M. HUTCHINSON, Mme JANSSENS, Mme KHATIR, Mme KRAMARZ, M. LEBARGY, M. LECLERCQ, M. LEDE, Mme Catherine LEFEBVRE, M. Frédéric LEFEBVRE, M. Joseph LEFEBVRE, M. Dominique LEGRAND, M. Jean-François LEGRAND, M. LEPRETRE, M. LEWILLE, Mme LHERBIER (pouvoir à M. ACHIBA à partir de 21h00), M. LIENART, M. LIMOUSIN, Mme LINKENHELD, M. MAENHOUT, M. MANIER, M. MARCY, Mme MARIAGE-DESREUX, Mme MASSE, Mme MASSIET, M. MASSON, M. MATHON, Mme MAZZOLINI, M. MENAULT, Mme MEZOUANE-RAHMI, M. MINARD, Mme MOENECLAEY, M. MOLLE, M. MONTOIS, Mme MOREAUX, M. MOUVEAU, Mme NIREL, Mme OSSON (à partir de 17h30), M. PASTOUR, M. PAU, M. PAURON, M. PETRONIN, M. PICK, Mme PIERRE-RENARD, M. PILETTE, M. PLANCKE, M. PLOUY, Mme POLLET, Mme PONCHAUX, M. POSMYK, M. Ludovic PROISY, M. Patrick PROISY, M. PROKOPOWICZ, Mme PROVO, Mme RENGOT, M. RICHIR, Mme RODES (pouvoir à M.GEENENS à partir de 19h55), Mme ROUSSEL, Mme RUBIO-COQUEMPOT (à partir de 17h30), Mme SABE (à partir de 17h30), Mme SEDOU, Mme SEGARD (pouvoir à M. BALY à partir de 22h00), M. SKYRONKA, M. SONNTAG, Mme SPILLEBOUT (pouvoir à Mme TONNERRE-DESMET à partir de 20h20), Mme STANIEC-WAVRANT (pouvoir à M. VICOT à partir de 22h00), M. TAISNE (pouvoir à M. DAVID-BROCHEN à partir de 19h30), M. TALPAERT, Mme THOMAS, Mme TONNERRE, M. TURPIN, M. VANBEUGHEN, M. VERCAMER, M. VICOT, Mme VOITURIEZ (à partir de 17h30), M. VUYLSTEKER, M. WOLFCARIUS, M. ZBIERSKI (pouvoir à M. DETERPIGNY à partir de 21h25), Mme ZOUGGAGH.

Élus absents ayant donné pouvoir (22) :

Mme AUBRY (pouvoir à Mme LINKENHELD), Mme BADERI (pouvoir à Mme GAUTIER), M. BELABBES (pouvoir à M. DEBEER), M. BEZIRARD (pouvoir à M. BERNARD), M. BONTE (pouvoir à M. LIENART), M. BRAURE (pouvoir à M. BREHON), M. BUISSE (pouvoir à Mme MAZZOLINI), M. BUYSSECHAERT (pouvoir à Mme MARIAGE), M. DARMANIN (pouvoir à Mme BECUE), Mme DEBOOSERE (pouvoir à Mme CHANTELOUP), M. DESBONNET (pouvoir à M. MAENHOUT), M. DESTAILLEUR (pouvoir à Mme GILME), M. Ali DOUFFI (pouvoir à Mme BRULANT-FORTIN), Mme FURNE (pouvoir à M. COSTEUR), M. GRAS (pouvoir à M. MARCY), M. HEIREMANS (pouvoir à M. HUTCHINSON), M. LENFANT (pouvoir à Mme PONCHAUX), M. MAYOR (pouvoir à M. ELEGEEST), Mme PARIS (pouvoir à M. GARCIN), M. PLUSS (pouvoir à Mme MOREAUX), M. ROLLAND (pouvoir à M. SKYRONKA), Mme WENDERBECQ (pouvoir à Mme GLADYSZ-SEBILLE).

Le quorum étant atteint, le Conseil de la MEL peut valablement délibérer.

Le secrétaire de séance

Nicolas DETERPIGNY

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Damien CASTELAIN

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 024

Pour rendu exécutoire

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Vice-président délégué

Le 19/12/2022
Alain BERNARD

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
ID : 059-200093201-20221216-lmc100000096719-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 19/12/2022
Retour préfecture le 19/12/2022
Publié le 20/12/2022

22-C-0399

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (SDIT) - REPONSES AU BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE DU PROJET DE TRAMWAY DU POLE METROPOLITAIN DE ROUBAIX-TOURCOING

I. Rappel du contexte

Par délibération n° 18 C 0983 en date du 14 décembre 2018, le Conseil de la métropole a lancé la concertation qui a permis d'aboutir au projet de Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT).

Par délibération n° 19 C 0312 en date du 28 juin 2019, le Conseil de la métropole a approuvé le bilan de la concertation menée sur le projet de Schéma Directeur des Infrastructures de Transport et l'a adopté à l'unanimité.

Par délibération n° 19 C 0604 en date du 11 octobre 2019, le Conseil de la métropole a autorisé la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Par décision n°2021/93 en date du 7 juillet 2021, la CNDP a demandé l'organisation d'une concertation préalable sur le projet de création d'une ligne de tramway sur le pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing et a désigné M. Christophe Bacholle et M. Jean-Claude Ruysschaert garants de la concertation préalable.

Par délibération n°21-C-0598 en date du 17 décembre 2021, le Conseil de la métropole a adopté les objets et modalités de la concertation préalable relative au projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing et autorisé à procéder à toutes les formalités à intervenir dans le cadre de la concertation.

La concertation préalable s'est déroulée du 21 février au 5 avril 2022.

Les garants de la concertation ont rendu public leur bilan en date du 5 mai 2022.

Par délibération n° 22-C-0167 en date du 24 juin 2022, le Conseil de la métropole a pris acte du bilan établi par les garants et a tiré le bilan du Maître d'Ouvrage de la concertation préalable et confirmé la poursuite du projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing, en tenant compte des orientations et engagements présentés dans le bilan.

Ce bilan du Maître d'Ouvrage a été rendu public le 24 juin 2022 et est consultable sur la plateforme de participation citoyenne de la métropole ainsi que sur le site internet de la CNDP.

Par décision n°2022/78 en date du 6 juillet 2022, la CNDP a pris acte du bilan du Maître d'Ouvrage ainsi que des réponses apportées aux recommandations du bilan des garants de la concertation préalable et a désigné M. Christophe Bacholle garant de la concertation continue pour le projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing.

II. Objet de la délibération

La présente délibération vise à présenter les réponses apportées par la MEL aux demandes de précisions du bilan des garants de la concertation préalable sur le projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing.

Demandes de précisions du bilan des garants :

Dans le bilan de la concertation préalable remis par les garants le 5 mai 2022, il est demandé au Maître d'Ouvrage de préciser la fréquentation prévisible selon les différents tracés de la branche Roubaix Wattrelos, interrogeant l'opportunité d'une liaison transfrontalière via Herseaux avec le réseau belge (en y intégrant la population étudiante se déplaçant vers l'université de Tournai).

Dans le bilan du Maître d'Ouvrage approuvé par le Conseil de la métropole le 24 juin 2022, est pris l'engagement suivant à horizon de fin 2022 :
Sur le secteur Roubaix-Wattrelos, la MEL approfondit les études de faisabilité d'un tramway afin de préciser les fréquentations attendues et les aménagements éventuels selon les différents tracés, en interrogeant l'opportunité d'une liaison transfrontalière.

Réponses apportées aux demandes de précisions du bilan des garants :

Après avoir tiré le bilan du Maître d'Ouvrage en juin 2022, la MEL a approfondi les études de faisabilité d'un tramway sur le secteur Roubaix-Wattrelos.

Les études complémentaires ont été rendues publiques sur la plateforme de participation citoyenne de la métropole et fait l'objet d'une communication dédiée. Elles sont jointes en annexe à la présente délibération.

Une réunion publique permettant d'échanger avec le public sur ces études s'est tenue le 24 novembre 2022.

Orientations et engagements retenus par la MEL :

Le Maître d'Ouvrage prend en compte dans la poursuite des études sur le projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing les orientations suivantes :

- Axe Roubaix-Wattrelos :

- Poursuivre les études d'une ligne de tramway entre Roubaix et Wattrelos, l'opportunité d'une liaison en tramway jusqu'à la gare d'Herseaux en Belgique n'étant pas démontrée.

- Privilégier un tracé de tramway par le boulevard Pierre Mendès-France à Wattrelos et poursuivre les études de faisabilité afin de déterminer le terminus de la ligne en précisant l'offre globale en transports en commun.

Par ailleurs, la MEL prend en compte dans la poursuite des études une localisation du site de maintenance et de remisage du projet de tramway du pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing au sein du site des ateliers SNCF sur les communes de Tourcoing et Wattrelos.

Par conséquent, la commission principale Transports, Mobilité, Accessibilité, Prévention, Sécurité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) d'approuver les réponses apportées aux demandes de précisions du bilan des garants de la concertation préalable sur le projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing ;

2) de confirmer la poursuite du projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing en tenant compte des orientations et engagements présentés dans la présente délibération.

Résultat du vote : ADOPTÉ À LA MAJORITÉ
M. Eric MOUVEAU ayant voté contre.

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

22-C-0399

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (SDIT) - REPONSES AU BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE DU PROJET DE TRAMWAY DU POLE METROPOLITAIN DE ROUBAIX-TOURCOING

I. Rappel du contexte

Par délibération n° 18 C 0983 en date du 14 décembre 2018, le Conseil de la métropole a lancé la concertation qui a permis d'aboutir au projet de Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT).

Par délibération n° 19 C 0312 en date du 28 juin 2019, le Conseil de la métropole a approuvé le bilan de la concertation menée sur le projet de Schéma Directeur des Infrastructures de Transport et l'a adopté à l'unanimité.

Par délibération n° 19 C 0604 en date du 11 octobre 2019, le Conseil de la métropole a autorisé la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Par décision n°2021/93 en date du 7 juillet 2021, la CNDP a demandé l'organisation d'une concertation préalable sur le projet de création d'une ligne de tramway sur le pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing et a désigné M. Christophe Bacholle et M. Jean-Claude Ruysschaert garants de la concertation préalable.

Par délibération n°21-C-0598 en date du 17 décembre 2021, le Conseil de la métropole a adopté les objets et modalités de la concertation préalable relative au projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing et autorisé à procéder à toutes les formalités à intervenir dans le cadre de la concertation.

La concertation préalable s'est déroulée du 21 février au 5 avril 2022.

Les garants de la concertation ont rendu public leur bilan en date du 5 mai 2022.

Par délibération n° 22-C-0167 en date du 24 juin 2022, le Conseil de la métropole a pris acte du bilan établi par les garants et a tiré le bilan du Maître d'Ouvrage de la concertation préalable et confirmé la poursuite du projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing, en tenant compte des orientations et engagements présentés dans le bilan.

Ce bilan du Maître d'Ouvrage a été rendu public le 24 juin 2022 et est consultable sur la plateforme de participation citoyenne de la métropole ainsi que sur le site internet de la CNDP.

Par décision n°2022/78 en date du 6 juillet 2022, la CNDP a pris acte du bilan du Maître d'Ouvrage ainsi que des réponses apportées aux recommandations du bilan des garants de la concertation préalable et a désigné M. Christophe Bacholle garant de la concertation continue pour le projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing.

II. Objet de la délibération

La présente délibération vise à présenter les réponses apportées par la MEL aux demandes de précisions du bilan des garants de la concertation préalable sur le projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing.

Demandes de précisions du bilan des garants :

Dans le bilan de la concertation préalable remis par les garants le 5 mai 2022, il est demandé au Maître d'Ouvrage de préciser la fréquentation prévisible selon les différents tracés de la branche Roubaix Wattrelos, interrogeant l'opportunité d'une liaison transfrontalière via Herseaux avec le réseau belge (en y intégrant la population étudiante se déplaçant vers l'université de Tournai).

Dans le bilan du Maître d'Ouvrage approuvé par le Conseil de la métropole le 24 juin 2022, est pris l'engagement suivant à horizon de fin 2022 :
Sur le secteur Roubaix-Wattrelos, la MEL approfondit les études de faisabilité d'un tramway afin de préciser les fréquentations attendues et les aménagements éventuels selon les différents tracés, en interrogeant l'opportunité d'une liaison transfrontalière.

Réponses apportées aux demandes de précisions du bilan des garants :

Après avoir tiré le bilan du Maître d'Ouvrage en juin 2022, la MEL a approfondi les études de faisabilité d'un tramway sur le secteur Roubaix-Wattrelos.

Les études complémentaires ont été rendues publiques sur la plateforme de participation citoyenne de la métropole et fait l'objet d'une communication dédiée. Elles sont jointes en annexe à la présente délibération.

Une réunion publique permettant d'échanger avec le public sur ces études s'est tenue le 24 novembre 2022.

Orientations et engagements retenus par la MEL :

Le Maître d'Ouvrage prend en compte dans la poursuite des études sur le projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing les orientations suivantes :

- Axe Roubaix-Wattrelos :

- Poursuivre les études d'une ligne de tramway entre Roubaix et Wattrelos, l'opportunité d'une liaison en tramway jusqu'à la gare d'Herseaux en Belgique n'étant pas démontrée.

- Privilégier un tracé de tramway par le boulevard Pierre Mendès-France à Wattrelos et poursuivre les études de faisabilité afin de déterminer le terminus de la ligne en précisant l'offre globale en transports en commun.

Par ailleurs, la MEL prend en compte dans la poursuite des études une localisation du site de maintenance et de remisage du projet de tramway du pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing au sein du site des ateliers SNCF sur les communes de Tourcoing et Wattrelos.

Par conséquent, la commission principale Transports, Mobilité, Accessibilité, Prévention, Sécurité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) d'approuver les réponses apportées aux demandes de précisions du bilan des garants de la concertation préalable sur le projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing ;

2) de confirmer la poursuite du projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing en tenant compte des orientations et engagements présentés dans la présente délibération.

Résultat du vote : ADOPTÉ À LA MAJORITÉ
M. Eric MOUVEAU ayant voté contre.

RÉPONSES APPORTÉES AUX DEMANDES DE PRÉCISIONS DU BILAN DES GARANTS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

TRAMWAY DU PÔLE MÉTROPOLITAIN DE ROUBAIX – TOURCOING

SECTEUR **ROUBAIX - WATTRELOS**

MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

Novembre 2022

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

SOMMAIRE

1 CONTEXTE 1

1.1 Concertation préalable des projets de nouvelles lignes de transport du SDIT et bilan des garants 2

1.2 Demandes de précisions du bilan des garants sur le secteur de Roubaix - Wattrelos 3

1.3 Engagements du bilan du Maître d'Ouvrage 3

2 SECTEUR ROUBAIX - WATTRELOS 5

2.1 Objectif de l'étude 6

2.2 Méthodologie 7
2.2.1 Identification des scénarios de tracé 7
2.2.2 Analyse des scénarios de tracé 8

2.3 Contexte du secteur 11
2.3.1 Périmètre du secteur d'analyse 11
2.3.2 Contexte urbain 11
2.3.3 Projets d'aménagement et réflexions urbaines 12
2.3.4 Mobilité et déplacements 14

2.4 Analyse des potentiels de desserte 21

2.5 Principes d'insertion 24

2.6 Opportunité de desserte des terminus envisagés 25

2.7 Opportunité de rabattement et création de parking relais 26

2.8 Analyse des scénarios de tracé 27
2.8.1 Scénario 1 28
2.8.2 Scénario 2 31
2.8.3 Scénario 3 34
2.8.4 Scénario 4 37
2.8.6 Scénario 5 41
2.8.7 Scénario 6 44
2.8.8 Scénario 7 48
2.8.9 Scénario 8 51
2.8.10 Scénario 9 54
2.8.11 Scénario 10 57

2.9 Opportunité d'une liaison transfrontalière jusque Herseaux 60
2.9.1 Herseaux 60

2.9.2 Déplacements entre la Métropole Européenne de Lille et la Belgique 60
2.9.3 Liaisons métropole lilloise – Belgique actuelles 62
2.9.4 Perspectives liées au projet de Service Express Métropolitain 63
2.9.5 Comparaison des temps de parcours en tramway 64
2.9.6 Opportunité d'une liaison tramway transfrontalière jusque Herseaux 66

2.10 Alternatives 68

3 SYNTHÈSE 69

1 - Contexte

1.1 Concertation préalable des projets de nouvelles lignes de transport du SDIT et bilan des garants

La Métropole Européenne de Lille (MEL) s'est dotée d'un Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT), établissant sa feuille de route en matière d'infrastructures de transports collectifs structurants à l'horizon 2035. Ce schéma, concerté en 2019, objet de la délibération n°19 C 0312, adopté lors du conseil métropolitain du 28 juin 2019, prévoit notamment la création de nouvelles liaisons en transports collectifs structurants.

Dans ce cadre, 4 projets de lignes nouvelles de transport en commun en mode lourd ont été considérés comme prioritaires :

- Tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing,
- Tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne,
- Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Lille – Villeneuve-d'Ascq,
- Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Villeneuve-d'Ascq – Marcq-en-Barœul.

Ces projets ont fait l'objet d'une concertation préalable spécifique du 21 février 2022 au 5 avril 2022.

Pour les projets de tramway, cette concertation préalable est intervenue en application des articles L121-1-A et L121-8 du code de l'environnement. Elle s'est tenue sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) qui a missionné M. Christophe Bacholle et M. Jean-Claude Ruysschaert en garants de cette concertation.

Les garants de la concertation ont rendu public leur bilan en date du 5 mai 2022. Ce bilan comporte un avis sur le déroulement de la concertation, une synthèse des arguments exprimés et des demandes de précisions et recommandations adressées au Maître d'Ouvrage.

Le bilan des garants est disponible sur le site de la Commission Nationale du Débat Public :

https://www.debatpublic.fr/nouvelles-lignes-de-tramway-dans-lagglomeration-de-roubaix-tourcoing-versant-est-2050

Il est également consultable en ligne sur le site internet de la participation citoyenne de la MEL :

https://participation.lillemetropole.fr/uploads/decidim/attachment/file/1527/Bilan_de_la_concertation_Tramways_MEL_4_mai_2022.pdf

1.2 Demandes de précisions du bilan des garants sur le secteur de Roubaix - Wattrelos

Dans le bilan établi par les garants de la concertation, une demande de précision a été formulée sur le secteur de Roubaix – Wattrelos :

- Il est demandé au Maître d'Ouvrage de préciser la fréquentation prévisible selon les différents tracés de la branche Roubaix Wattrelos, interrogeant l'opportunité d'une liaison transfrontalière via Herseaux avec le réseau belge.

Les avis recueillis pendant la concertation se partageaient entre les axes présentés, évoquant des avantages et inconvénients du passage par chacun des axes, sans permettre d'identifier nettement un consensus ou un tracé préférentiel.

1.3 Engagements du bilan du Maître d'Ouvrage

Le 24 juin 2022, le Conseil de la Métropole a approuvé le bilan du Maître d'Ouvrage de la concertation préalable et confirmé la poursuite du projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing, en tenant compte des orientations et engagements présentés dans le bilan.

Le bilan du Maître d'Ouvrage est disponible sur le site de la Commission Nationale du Débat Public :

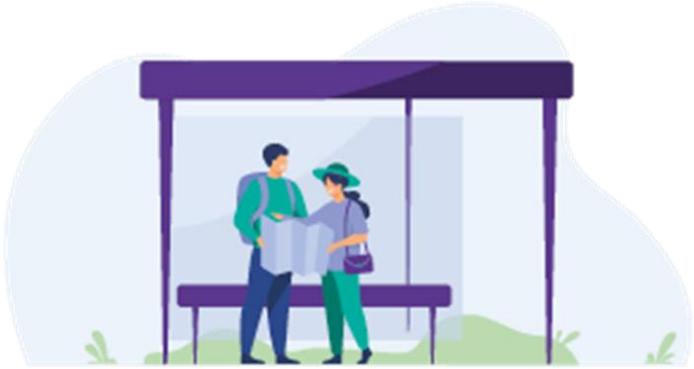
https://www.debatpublic.fr/nouvelles-lignes-de-tramway-dans-lagglomeration-de-roubaix-tourcoing-versant-est-2050

Il est également consultable en ligne sur la plateforme de participation citoyenne de la MEL :

https://participation.lillemetropole.fr/uploads/decidim/attachment/file/1578/Bilan_de_la_concertation_pr%C3%A9alable_SDIT.pdf

Dans le bilan du Maître d'Ouvrage, la Métropole Européenne de Lille a pris les engagements suivants concernant les réponses aux demandes de préconisations des garants sur le secteur de Roubaix-Wattrelos :

Demandes de précisions du bilan des garants : 05/05/2022	Réponses du Maître d'Ouvrage : 24/06/2022 (Délibération 22-C-0167 du conseil métropolitain)	Délais d'engagement du Maître d'Ouvrage
Il est demandé au Maître d'Ouvrage de préciser la fréquentation prévisible selon les différents tracés de la branche Roubaix Wattrelos, interrogeant l'opportunité d'une liaison transfrontalière via Herseaux avec le réseau belge (en y intégrant la population étudiante se déplaçant vers l'université de Tournai)	Sur le secteur Roubaix-Wattrelos, la Métropole Européenne de Lille approfondit les études de faisabilité d'un tramway afin de préciser les fréquentations attendues et les aménagements éventuels selon les différents tracés, en interrogeant l'opportunité d'une liaison transfrontalière.	Fin 2022



2 - Secteur Roubaix - Wattrelos

Demande de précisions du bilan des garants :

Il est demandé au Maître d'Ouvrage de préciser la fréquentation prévisible selon les différents tracés de la branche Roubaix Wattrelos, interrogeant l'opportunité d'une liaison transfrontalière via Herseaux avec le réseau belge.

Réponse de la Métropole Européenne de Lille :

Sur le secteur Roubaix-Wattrelos, la Métropole Européenne de Lille approfondit les études de faisabilité d'un tramway afin de préciser les fréquentations attendues et les aménagements éventuels selon les différents tracés, en interrogeant l'opportunité d'une liaison transfrontalière.

2.1 Objectif de l'étude

L'étude a pour objectif d'approfondir les études de faisabilité d'un tramway sur le tronçon Roubaix-Wattrelos en menant une analyse multicritère de différents tracés sur le secteur afin d'en préciser les potentiels de desserte, les estimations de fréquentation, la performance du transport et les contraintes d'insertion. Elle interroge également l'opportunité de franchir la frontière belge jusqu'à Herseaux.

2.2 Méthodologie

2.2.1 Identification des scénarios de tracé

Afin d'identifier les scénarios de tracé à analyser, les tronçons susceptibles d'être empruntés par une nouvelle ligne de tramway sur le secteur de Wattrelos ont été constitués séparément. Ces tronçons sont présentés ci-dessous :

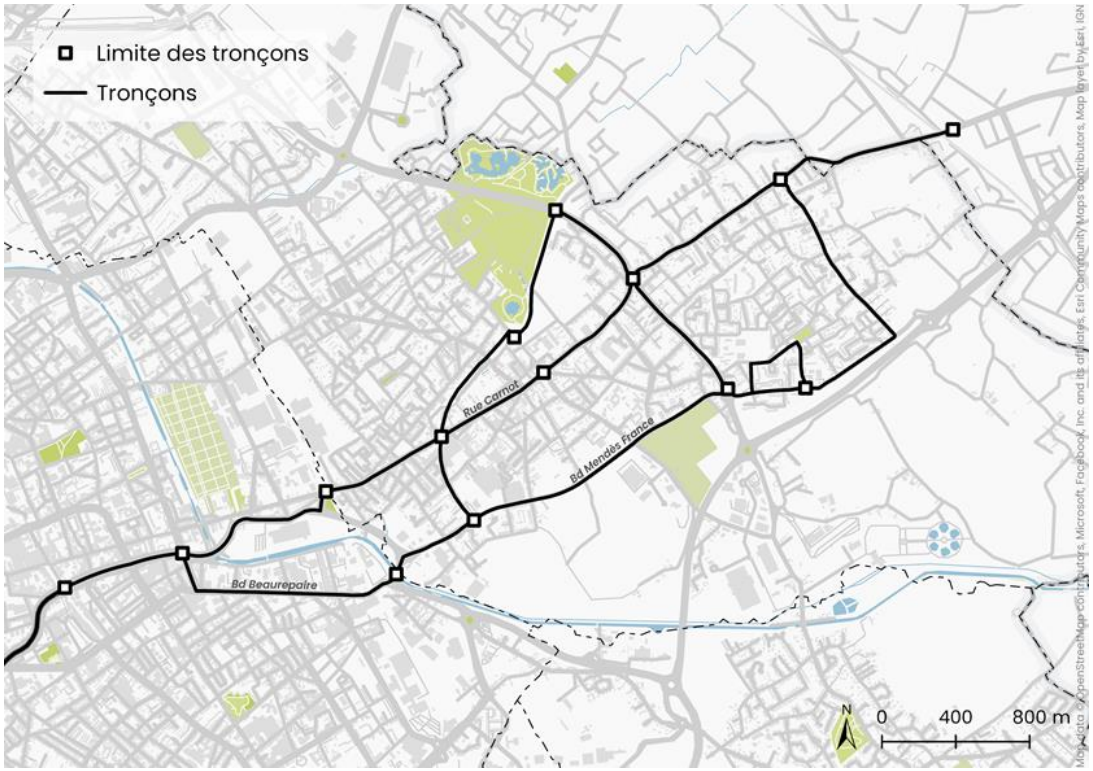


FIGURE 1 : DÉTERMINATION DES TRONÇONS SUSCEPTIBLES D'ETRE EMPRUNTÉS PAR UNE LIGNE DE TRAMWAY | SOURCE : MEL – OPENSTREETMAP

À partir de ces tronçons, des lignes exploitables et cohérentes ont été élaborées en écartant les rebroussements et l'utilisation simultanée des axes Carnot et Mendès France, afin de favoriser la performance et d'optimiser la longueur de l'infrastructure, mais également d'avoir des scénarios différenciés pour l'analyse. D'autres combinaisons sont possibles et peuvent être reconstituées à partir de la présente analyse.

2.2.2 Analyse des scénarios de tracé

Les différents scénarios de tracé sont ensuite analysés selon les critères suivants :

- Potentiel de desserte,
- Projets urbains et d'aménagement,
- Fréquentation estimée,
- Performance transport et maillage,
- Insertion, circulation et points durs techniques,
- Coûts.

Potentiel de desserte

Ce critère permet d'apprécier, à l'horizon 2035 qui est celui du Schéma Directeur de Infrastructures de Transport (SDIT), le tissu urbain dans lequel s'insèrera le tramway et les potentiels de desserte afférents.

Dans cette analyse, les potentiels ou opportunités de desserte sont estimés sur la base des densités actuelles auxquelles sont appliquées les évolutions projetées à l'horizon 2035 concernant :

- Les habitantes et habitants,
- Les emplois,
- Les scolaires (primaire, secondaire),
- Les étudiantes et étudiants,
- Les équipements urbains (sportifs, culturels, de santé…).

La distance usuelle pour considérer les potentiels desservis par un tramway est de 500 m, ce qui correspond à environ 8 à 10 minutes de marche à pied. Cela constitue la limite maximale admissible pour se rabattre sur une station de tramway.

Le potentiel de desserte est calculé pour chaque station hors tronc commun avec la ligne Neuville-en-Ferrain – Hem.

Cette analyse ne comporte pas de double compte, aucune zone de chalandise ne se chevauche.

Une analyse du potentiel desservi en fonction de la distance à la station est également réalisée en utilisant des distances de 50 à 500 mètres de la station la plus proche, par intervalle de 50 mètres.

Des écarts peuvent apparaître entre le potentiel affiché ici et le potentiel affiché dans le dossier de concertation préalable : l'approfondissement des études a permis d'affiner ce calcul en s'appuyant sur une distance réelle à la station et non plus « à vol d'oiseau ».

De plus, afin d'évaluer la performance du tracé d'un point de vue coût/bénéfice, un indicateur supplémentaire est retenu. Il s'agit du nombre d'opportunités desservies par kilomètre de tracé soit la somme des opportunités desservies (population + emplois + scolaires à 500 m de la ligne) divisée par la longueur en kilomètres de la ligne à réaliser. Il permet ainsi d'évaluer le potentiel desservi, au regard du nombre de kilomètres à réaliser, et donc au regard du coût d'investissement.

Projets urbains et d'aménagement

Cet indicateur recense les projets, en cours ou envisagés, à proximité du futur tracé. La présence de projets d'aménagement (avec leurs caractéristiques : nombre d'habitants, d'emplois, nouveaux équipements, ambition ou vision urbaine du projet…) ou de réflexions urbaines le long d'une nouvelle ligne de transport lourd est considérée dans l'évaluation du projet afin de prendre en compte la fréquentation de la ligne de transport induite par ceux-ci, mais aussi le dynamisme et le potentiel de mutation du territoire.

Fréquentation estimée

La fréquentation associée à chaque scénario de tracé est estimée à l'horizon 2035 à l'aide d'un modèle de trafic.

Il s'agit d'un modèle monomodal pour les transports collectifs.

Dans tous les scénarios, l'hypothèse d'exploitation considérée est le prolongement de la branche R du Mongy, aujourd'hui en terminus à Eurotéléport, jusqu'à Wattrelos. L'hypothèse de création d'une nouvelle ligne à partir d'Eurotéléport, avec rupture de charge, est écartée pour cette analyse. Cette hypothèse n'est toutefois pas discriminante et pourra être approfondie dans la suite du projet.

- Le résultat indiqué est la fréquentation totale observée sur la branche R du Mongy prolongée à Wattrelos à horizon 2035, considérant les projets de nouvelles lignes de tramway et de BHNS du SDIT ;
- Il est ensuite calculé l'écart entre cette fréquentation et la fréquentation du tronçon actuel « Lille-Eurotéléport » de la branche R du Mongy à horizon 2035 projetée sans modification du réseau de transport.

La fréquentation est donnée principalement comme un élément de comparaison entre scénarios. Elle est à considérer comme une donnée relative car la modélisation présente des limites :

- Elle considère que tous les besoins de déplacement sont déjà couverts,
- Elle ne prend pas en compte l'induction de nouveaux déplacements que génère un nouveau mode de transport,
- Elle prend en compte de façon limitée les saturations automobiles (qui pourraient favoriser le report vers les transports collectifs) et les effets « psychologiques » (habitudes/nouveautés, sentiment de sécurité ou de confort…) dans le choix du mode du déplacement et le trajet.

Les prévisions de fréquentation feront l'objet d'approfondissements dans les phases ultérieures des projets, en lien notamment avec la restructuration du réseau de bus à l'horizon des mises en services des nouvelles lignes de tramway et de BHNS.

Performance transport et maillage

Ce critère permet d'évaluer la performance du tracé d'un point de vue transport public. Est-il efficace en temps de parcours ? Permet-il des connexions intéressantes avec les autres lignes du réseau de transports en commun ? Il permet de replacer la ligne dans une vision globale du maillage du système de transport en commun.

Les indicateurs associés à ce critère sont les suivants :

- La longueur du tracé et les rayons de giration,
- Les temps de parcours pour des liaisons reliant des points stratégiques : Eurotéléport, place de l'Hôtel de Ville de Wattrelos, Beaulieu… et comparaison aux temps de parcours avec le réseau de transport en commun actuel,
- La régularité et la fiabilité en lien avec la qualité de l'insertion du tramway,
- La connexion au réseau de transport en commun : comment le tramway s'insère-t-il dans le réseau ? Dessert-il des pôles de correspondance de transports en commun ? Quelles correspondances permet-il ? Quel maillage constitue-t-il ?

Insertion, circulation et points durs techniques

Cet indicateur traite de la qualité et des conditions d'insertion du tramway selon la surface disponible : répartition des fonctions, impact foncier éventuel ou suppression de fonctions existantes, impact sur la circulation, intégration des modes actifs, place du végétal et impact environnemental et patrimoine architectural. Il permet également d'interroger l'opportunité de requalification des axes traversés.

Enfin, il permet d'appréhender les points durs associés aux différents tracés, qui pourraient générer des aléas durant les travaux ou pour l'exploitation future et induire des impacts sur les délais et les coûts du projet : les réseaux, les ouvrages à construire ou reprendre, les servitudes ou contraintes réglementaires.

Coûts

Cet indicateur comprend une appréhension du coût global des scénarios à savoir estimation du coût d'investissement et une estimation du coût d'exploitation (conditions économiques de 2021).

Il est aussi indiqué hors tronc commun avec la ligne Neuville-en-Ferrain – Hem.

2.3 Contexte du secteur

2.3.1 Périmètre du secteur d'analyse

Le périmètre d'analyse inclut toute la partie centrale de la commune de Wattrelos autour de l'axe constitué par la rue Carnot, jusqu'à l'axe Mendès-France qui constitue la limite de l'urbanisation dense. Côté Est, il traverse la frontière avec la Belgique pour atteindre la gare d'Herseaux. Côté Ouest, l'importance du pôle d'Eurotéléport dans l'organisation des transports publics à l'échelle métropolitaine impose un raccordement en ce point qui concentre le métro, le tramway Mongy et plusieurs lignes de bus.

2.3.2 Contexte urbain

La ville de Wattrelos s'étend sur 13,4 km² et regroupe 40 958 habitants, soit une densité moyenne de 4 600 habitants au km². À titre de comparaison, cette densité s'établit à 7 300 habitants par km² à Roubaix.

Les principales zones de population sur la commune s'observent dans le secteur central de l'hôtel de ville avec 3 200 habitants et dans les quartiers du Laboureur contigu avec la commune de Roubaix (3 450 habitants), du Sapin Vert-Union-Tilleul limitrophe de Tourcoing (3 350 habitants) et de Beaulieu (2 900 habitants).

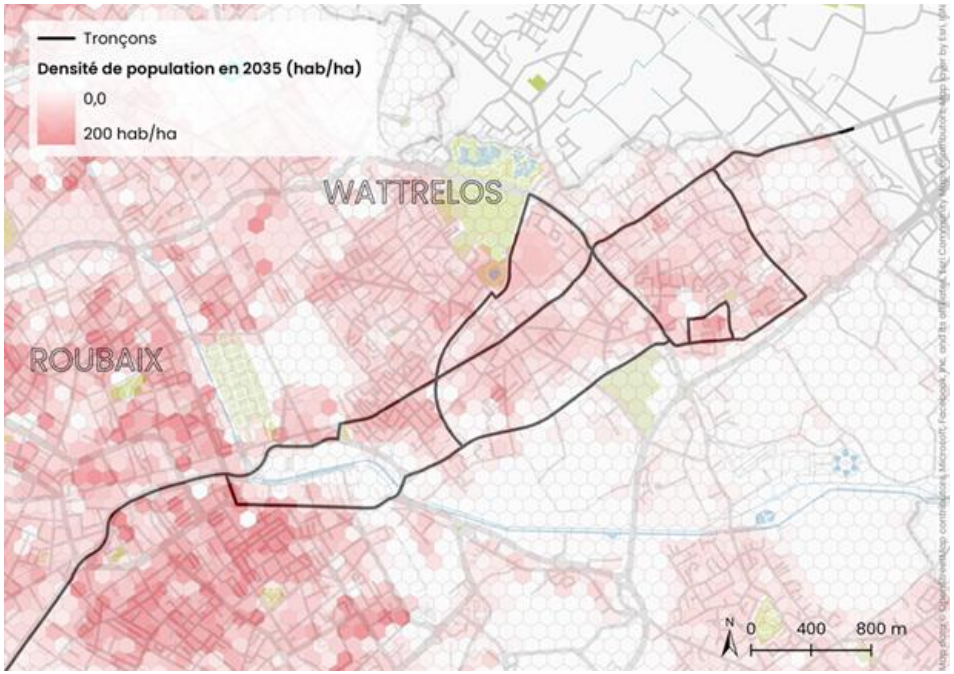


FIGURE 2 : DENSITÉ DE POPULATION À HORIZON 2035 | SOURCE : MEL

La ville présente des équipements, sportifs, culturels, et des services publics répartis sur l'ensemble du territoire communal avec une concentration sur le secteur autour de l'hôtel de ville et, dans une moindre mesure, dans le quartier Beaulieu. La ville dispose notamment de 5 collèges et lycées.

Le quartier Beaulieu est classé en quartier prioritaire de la politique de la ville.

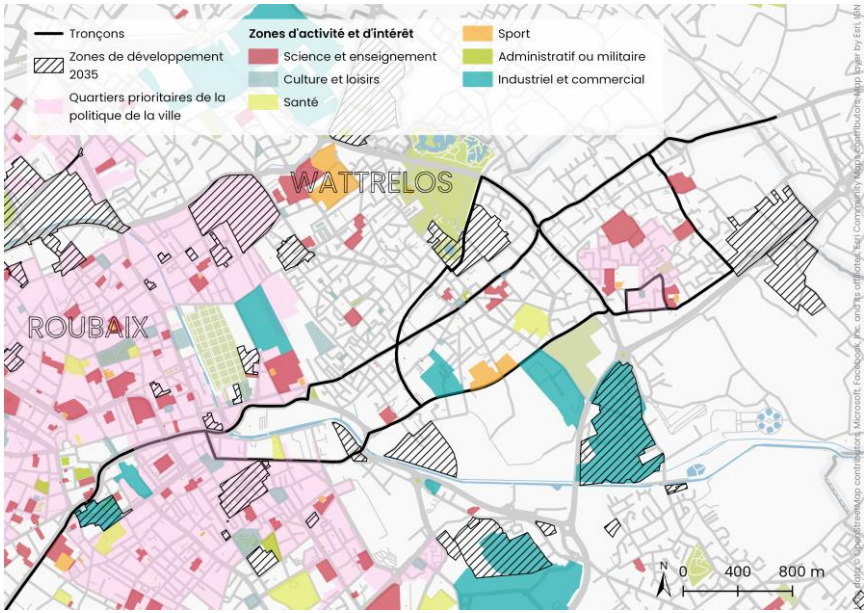


FIGURE 3 : CONTEXTE URBAIN | SOURCE : MEL

2.3.3 Projets d'aménagement et réflexions urbaines

Un projet urbain d'envergure est en cours de réalisation dans le quartier de l'Hippodrome : le réaménagement de l'ancien site industriel Saint-Liévin de 15,5 hectares à proximité du centre-ville et contigu au Parc du Lion. Ce projet vise plusieurs objectifs : créer une nouvelle offre de logements qualitative et diversifiée, accueillir des bureaux et des locaux d'activités, mieux arrimer le parc au tissu urbain et aménager une plaine festive sur un ancien parking, nouvelle centralité forte de la ville.

Ce programme à dominante résidentielle (1 000 logements) accueillera environ 2 500 habitants et 350 emplois. Le programme a démarré en 2014 et la fin de l'opération est programmée pour 2028.

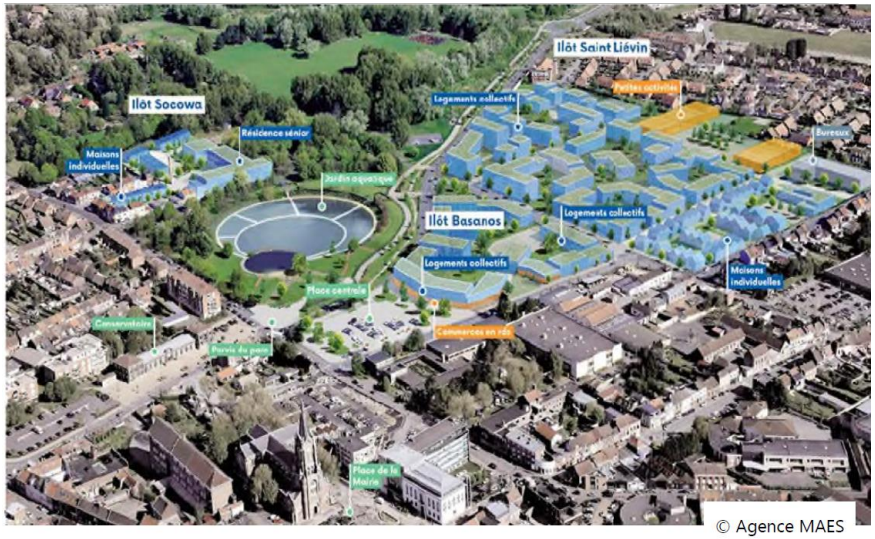


FIGURE 4 : PROJET DU QUARTIER DE L'HIPPODROME | SOURCE : MAES

D'autres zones constituent également des secteurs de développement dont la ZAC le Winhoute avec 130 emplois supplémentaires et le quartier du Crétinier classé en Programme Métropolitain de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PMRQAD).

FIGURE 5 : EMPRISES BD MENDÈS FRANCE | SOURCE : MEL

Le long de l'axe Mendès France, plusieurs emprises sont en cours de mutation ou pourront être amenées à muter dans les années à venir :

- En vert, les emprises disponibles ou les emprises de projets qui seraient de nature à densifier le périmètre desservi par le tramway.
- En jaune, les emprises où :
  - Soit se développent actuellement des projets qui n'induiront pas, ou de façon marginale, de nouveaux usages pour le tramway. C'est le cas par exemple de la déchèterie, ou du terrain derrière le Lidl avec une vente en cours pour la création d'un parking.
  - Soit qui du fait de contraintes particulières, comme le site du PCUK, ne pourront pas faire l'objet d'une densification importante des usages.

Ainsi, le long du boulevard Mendès France, la densification des usages et des habitants n'est estimée que sur 6,5 hectares environ dont 5 hectares pour la seule zone du Sartel. Or, cette zone n'est pas contiguë au boulevard, elle se trouve à 150m environ de celui-ci et en entrée de l'axe. Ainsi, les mutations à venir le long du boulevard Mendès France, de par leur position et leur nature, n'induiront pas un usage supplémentaire substantiel pour une éventuelle future ligne de tramway.

2.3.4 Mobilité et déplacements

2.3.4.1 Origine–destination des déplacements

La tableau ci-dessous précise, sur la base de l'enquête ménages et déplacements (EMD) de 2016, les déplacements en lien avec Wattrelos :

Nombre de déplacements journaliers en échange avec Wattrelos	
Wattrelos	74 900
Roubaix	30 000
Tourcoing	17 100
Leers-Lannoy	17 200
Wallonie	7 500
Villeneuve d'Ascq	5 300
Croix-Wasquehal	3 900
Lille	3 400
Hem	3 200
Flandre	1 700
Roncq-Neuville	1 300
Autres	13 300
Total	178 800

Près de 179 000 déplacements concernent quotidiennement la ville de Wattrelos dont 74 900 intra-communaux, 30 000 vers et depuis Roubaix, 17 100 vers et depuis Tourcoing et 17 200 vers et depuis Leers-Lannoy.

Ainsi près de 80% des déplacements se font soit en interne à la commune, soit avec les communes directement limitrophes côté français, la destination principale des Wattrelosiens (hors déplacements internes) étant Roubaix.

Les 20% des déplacements restants se diffusent essentiellement sur le secteur Est de la MEL et vers la Belgique (5% des déplacements). Moins de 2% des déplacements sont en échange avec Lille.

Les déplacements journaliers entre Wattrelos et la Belgique sont d'environ 9 000 :

- Les déplacements journaliers entre Wattrelos et la Flandre s'élèvent à environ 1 700.
- Les déplacements journaliers entre Wattrelos et la Wallonie s'élèvent à 7 500, en très grande partie avec le secteur Mouscron - Herseaux.

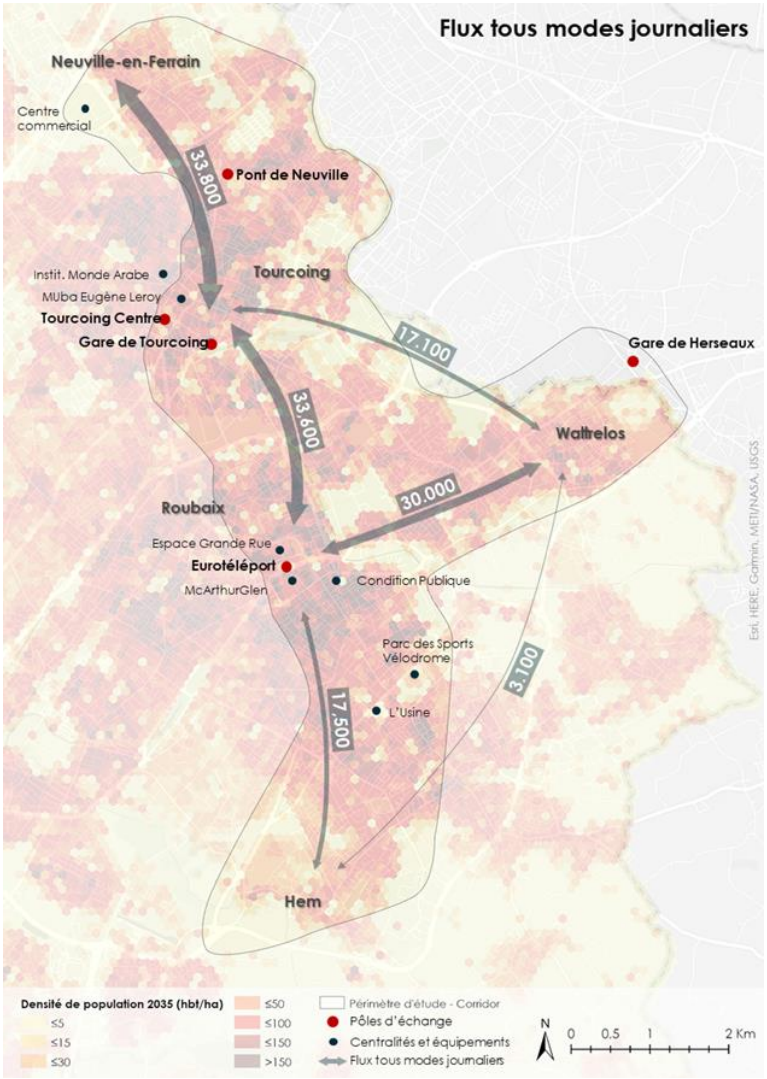


FIGURE 6 : FLUX JOURNALIERS TOUS MODES | SOURCE : MEL

2.3.4.2 Transports collectifs

La part modale actuelle des transports collectifs dans le pôle tourquennois, qui inclut Wattrelos est de 13 %. Du fait de la densité urbaine moyenne du pôle, cette part apparaît relativement faible au regard des pratiques de l'ensemble métropolitain.

Le projet de Plan De Mobilité (PDM) de la Métropole Européenne de Lille vise un objectif de 20 % de part modale pour les transports collectifs à horizon 2035. La marge de progression pour gagner de nouveaux usagers apparaît donc importante sur le pôle Roubaix – Tourcoing.

Le niveau d'offre actuel en transports collectifs est globalement fort sur l'ensemble du pôle (présence de transports structurants : métro, tramway Mongy et trois Lianes). Sur la commune de Wattrelos, le niveau de desserte est cependant relativement plus faible que sur les autres communes, telles que Roubaix et Tourcoing desservies directement par le métro ou le tramway Mongy, mais il reste important notamment sur l'axe Carnot Jaurès. Sur cet axe, en heure de pointe, la fréquence des bus est inférieure à 5 min.

La carte ci-après présente le niveau de desserte actuel sur le périmètre d'étude. L'indicateur retenu correspond à un temps d'attente des transports en commun pondéré par la distance aux arrêts de transport en commun et au type de mode qui dessert l'arrêt, les modes les plus structurants ayant une attractivité spatiale plus large.

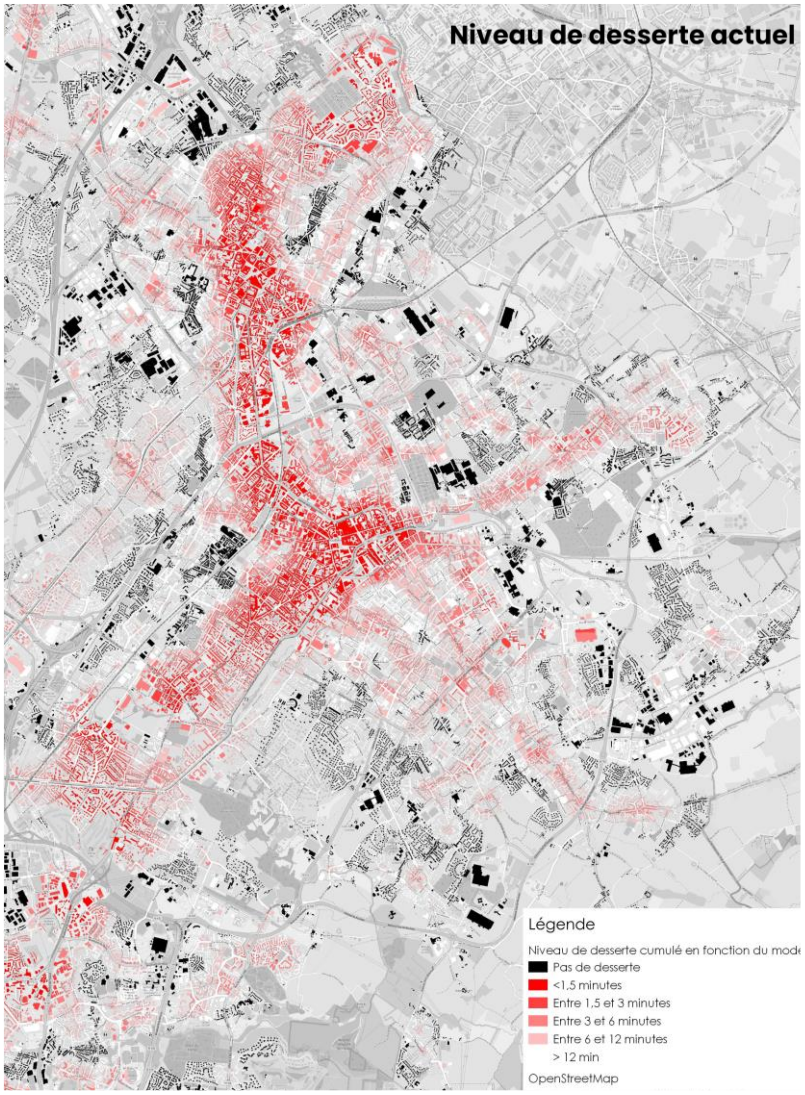


FIGURE 7 : NIVEAU DE DESSERTE EN TRANSPORT EN COMMUN | SOURCE : MEL

Ligne	Itinéraire	Nombre de services quotidiens par sens	Intervalle de passage en pointe	Nombre de voyages par jour ouvré
Liane 3	Toufflers Douane – Roubaix Eurotéléport – Wattrelos Quartier Beaulieu	108	5-10 min	12 120 sur l'ensemble de la ligne dont 9 000 voy/jour sur le tronçon Roubaix/Beaulieu
17	Tourcoing Centre – Wattrelos Centre	67	10 min	2 490
35	Roubaix Eurotéléport – Wattrelos Quartier Beaulieu – Tourcoing Centre	45	12 min	2 150
CIT5	Roubaix Manufacture Fraternité – Wattrelos Centre	84	10 mn	8 990
Z6	(Roubaix Manufacture Fraternité) Gare Jean Lebas Roubaix - Wattrelos ZAC Winhoutte	8	42 mn	-
MWR	Mouscron Gare – Roubaix Eurotéléport	20	14 mn	1 110

FIGURE 8 : LIGNES DE BUS DESSERVANT WATTRELOS | SOURCE : MEL

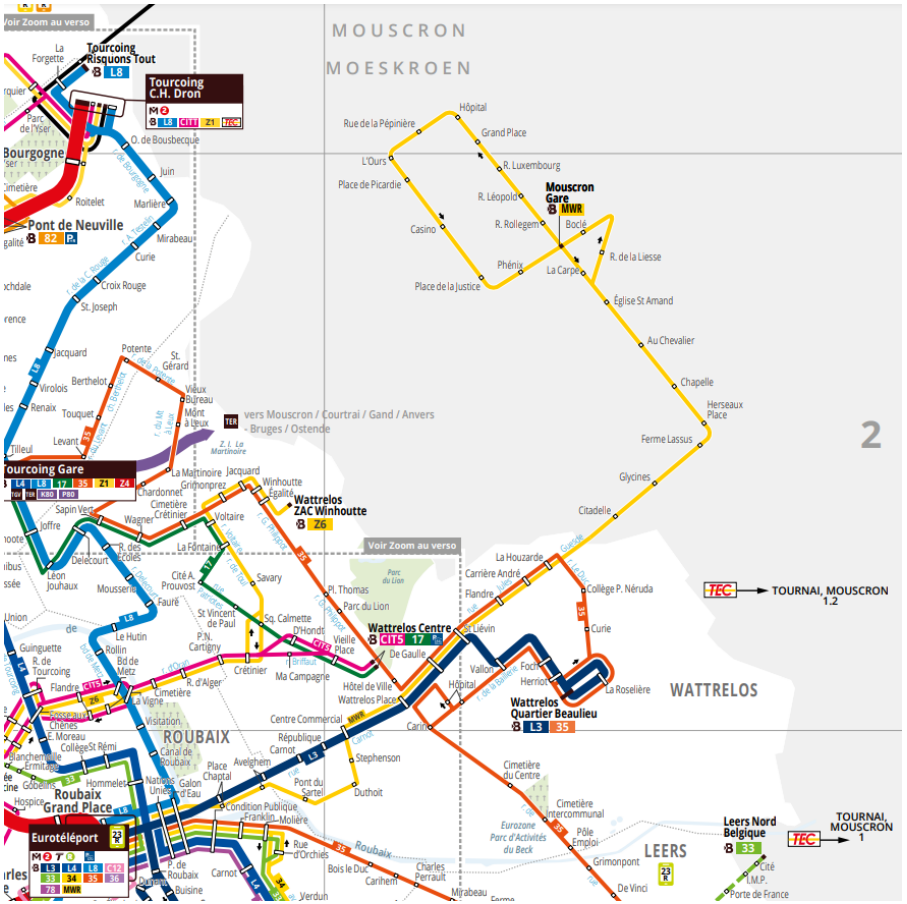


FIGURE 9 : PLAN DES BUS DESSERVANT WATTRELOS | SOURCE : ILEVIA

Wattrelos est directement desservie par 6 lignes de bus dont la Liane 3 qui assure la liaison entre le quartier Beaulieu et le pôle de correspondance Roubaix – Eurotéléport via le centre-ville de Wattrelos. Ces lignes assurent une couverture spatiale complète de la commune, avec des fréquences très variables.

L'axe Carnot, du fait de la Liane 3, présente une forte densité d'offre. En effet, la Liane 3 à elle seule assure 108 services par jour et par sens et un intervalle de passage à l'heure de pointe du matin de 5 minutes par sens.

Liane 3

La Liane 3 permet de joindre le quartier Beaulieu à Eurotéléport en 16 à 20 min et le centre-ville (Wattrelos Place) à Eurotéléport en 8 à 12 min.

Plus de 12 000 voyages journaliers sont réalisés sur cette ligne. Plus de 9 000 se font sur le tronçon entre Roubaix Manufacture Fraternité et Beaulieu, dont 7 500 déplacements entre Eurotéléport et Beaulieu.

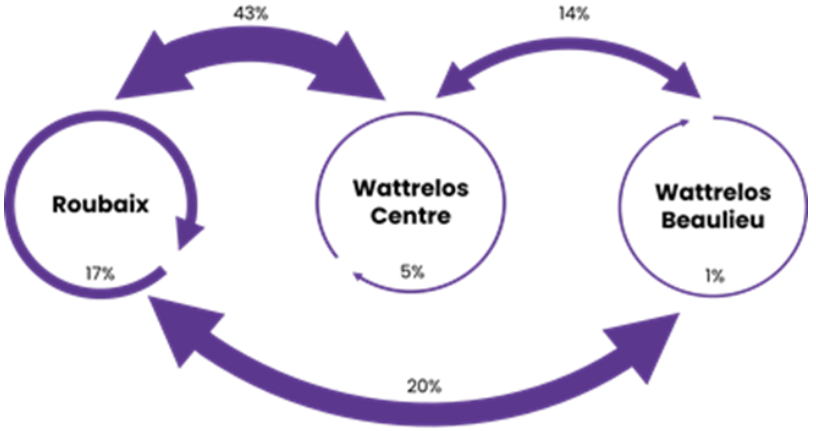


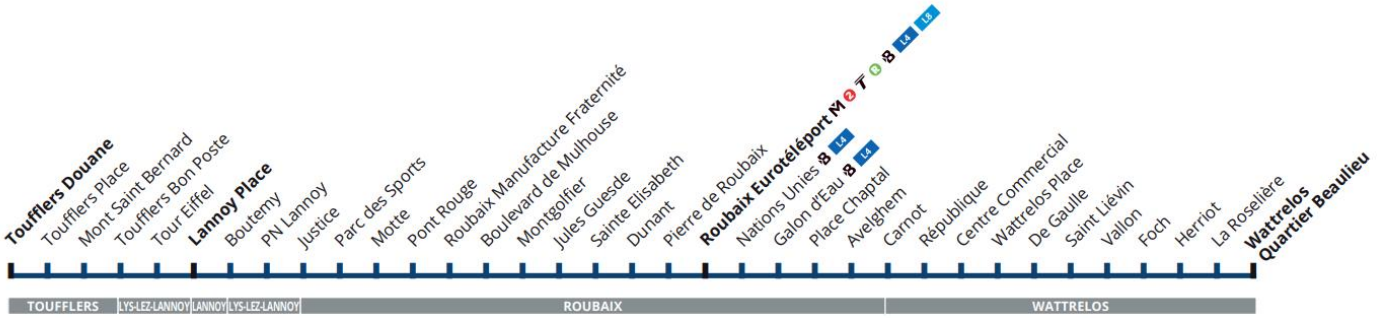
FIGURE 10 : STRUCTURE DES DÉPLACEMENTS SUR LA LIANE 3 | SOURCE : MEL

Sur le tronçon entre Roubaix Manufacture Fraternité et Beaulieu, les principaux flux s'observent entre Wattrelos Centre et Roubaix, puis entre Beaulieu et Roubaix. Il y a aussi un important flux interne à la commune de Roubaix, entre les arrêts Eurotéléport et Avelghem. Le quartier de Beaulieu est un peu plus attiré par Roubaix que par le centre de Wattrelos pour les déplacements en bus.

La répartition entre les différents motifs de déplacement sur la Liane 3 pour l'ensemble des voyageurs entre Wattrelos et Roubaix Eurotéléport s'établit ainsi : 94 % des déplacements ont comme origine ou destination le domicile, 20 % ont comme motif le travail et 37% ont comme origine ou destination un établissement scolaire (école, collège ou lycée).

L'arrêt Eurotéléport est de loin l'arrêt le plus important avec 35 % des montées – descentes, les autres arrêts importants étant par ordre décroissant Wattrelos Place (Mairie), Quartier Beaulieu, Foch et Centre Commercial.

FIGURE 11 : ARRÊTS DE LA LIANE 3 | SOURCE : ILEVIA



Sur la base d'études Origines - Destinations réalisées sur la Liane 3, 75 % des usagers de cette ligne ne sont pas en correspondance, les autres privilégiant pour leur correspondance le métro (15 %), le tramway ou la Liane 4 (2 % chacun) ou les autres bus (6 %).

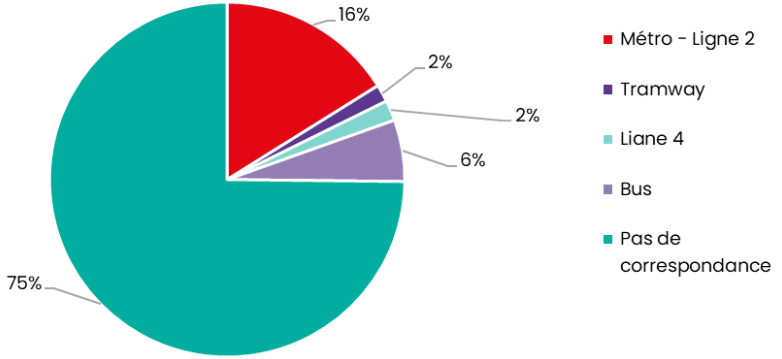


FIGURE 12 : RÉPARTITION DES CORRESPONDANCES DES USAGERS DE LA LIANE 3 | SOURCE : MEL

La ligne MWR

La ligne MWR est très utilisée en complément de la Liane 3 entre Eurotéléport et le centre-ville de Wattrelos : les flux majoritaires concernent la liaison entre Roubaix et Wattrelos.

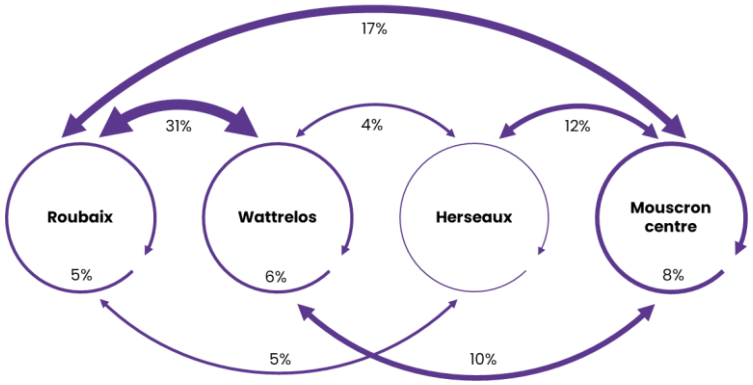


FIGURE 13 : STRUCTURE DES DÉPLACEMENTS SUR LA LIGNE MWR | SOURCE : MEL

36 % des voyageurs franchissent la frontière, préférentiellement pour Mouscron et avec une plus grande dispersion côté français.

La ligne est fortement utilisée pour le motif travail (25 % des déplacements) et pour les études (47 %).

Les autres lignes

La ligne 17, avec 2 490 voyages quotidiens, assure une liaison directe entre les centres-villes de Wattrelos et Tourcoing et concentre son trafic sur 3 arrêts principaux, soit par ordre décroissant de fréquentation quotidienne :

- Tourcoing-centre (1 130 montées-descentes),
- Wattrelos-centre (830 montées-descentes)
- Saint Vincent de Paul (410 montées-descentes).

La Citadine 5 a une fréquentation journalière de 8 990 voyages, elle assure une desserte fine de Roubaix principalement, et n'a sur la commune de Wattrelos qu'une fonction limitée pour relier le quartier de Crétinier avec son centre, ce qui représente moins de 6 % du trafic total de la ligne.

La ligne 35 (avec 2 150 voyages quotidiens) assure une desserte fine entre Eurotéléport et Tourcoing via Leers et Wattrelos.

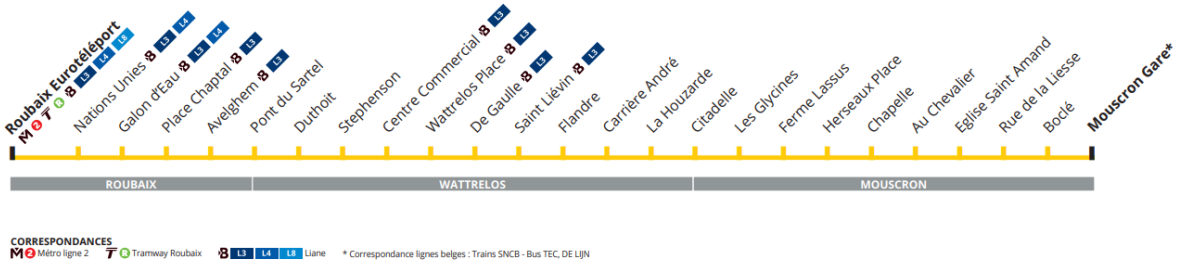


FIGURE 14 : ARRÊTS DE LA LIGNE MWR | SOURCE : ILEVIA

2.3.4.3 **Analyse des déplacements**

Cinquième commune de la métropole lilloise par sa population, Wattrelos dispose actuellement d'une bonne desserte en bus, principalement par la Liane 3.

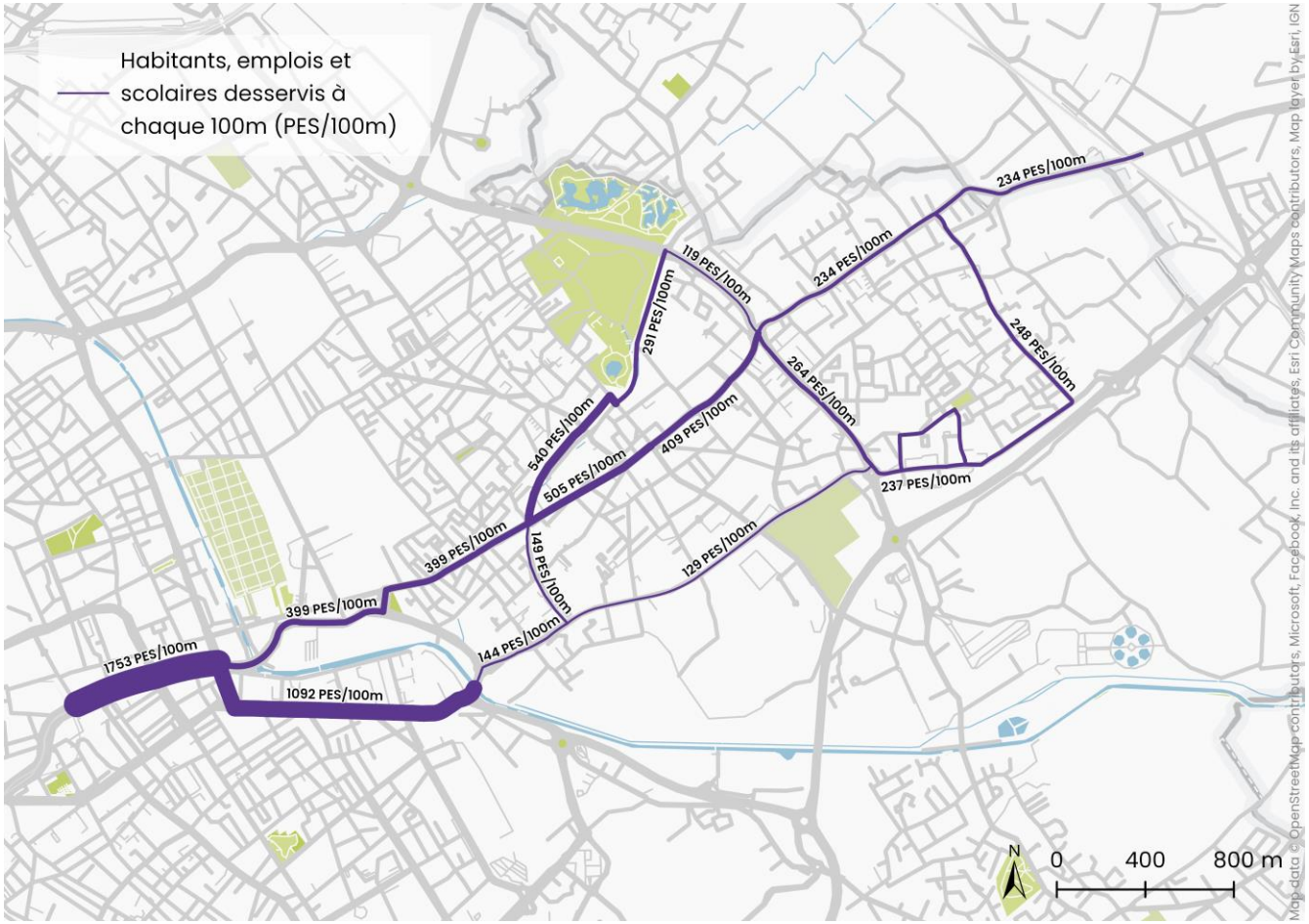
La part modale actuelle des transports en commun y est néanmoins faible relativement à sa densité urbaine.

En dehors de la commune, les déplacements s'organisent principalement à destination de Roubaix.

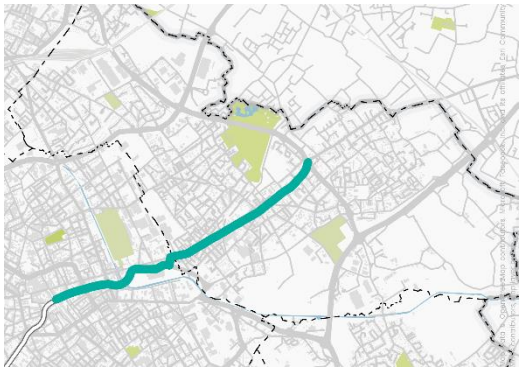
Les déplacements transfrontaliers sont peu importants et prioritairement à destination de Mouscron, les déplacements à destination d'Herseaux représentant une part plus faible.

2.4 Analyse des potentiels de desserte

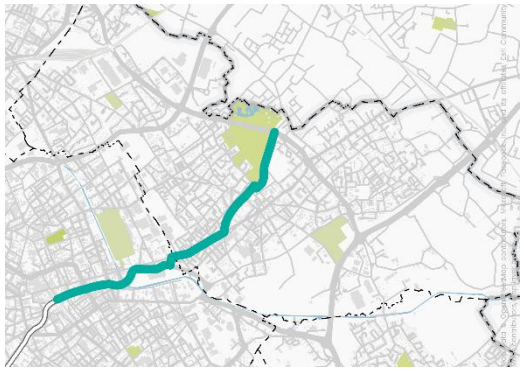
Pour chaque tronçon, une analyse du potentiel de desserte à 500 m a été réalisée. Ce potentiel a été rapporté au linéaire afin de permettre de comparer équitablement les tronçons de longueurs différentes. Les ratios des opportunités desservies par 100 m sont présentés sur la carte ci-contre. Ces valeurs prennent en compte les doubles comptes, c'est-à-dire, le recouvrement des zones d'influence de chaque tronçon.



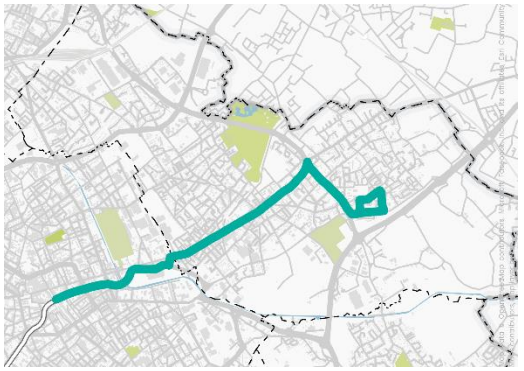
Comme indiqué au §2.2, et selon la méthodologie qui y est décrite, dix scénarios de tracés à étudier dans le cadre d'une analyse multicritère ont été définis à partir des différents tronçons identifiés.



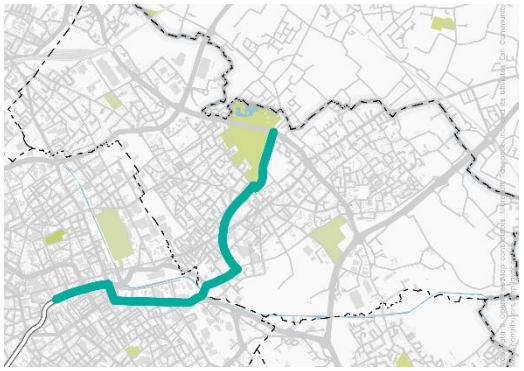
Scénario 1 : *jusqu'au rond-point de la rue Vallon, par la rue Carnot*



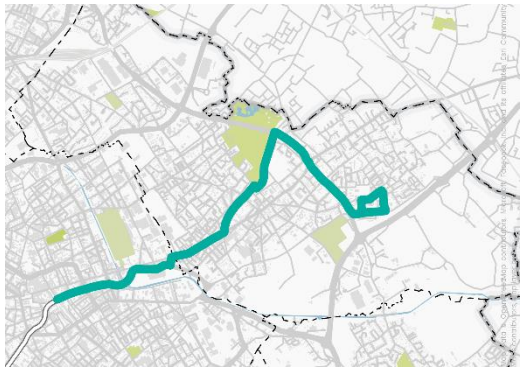
Scénario 2 : *jusqu'à l'Hippodrome, par Carnot et l'ancienne voie ferrée*



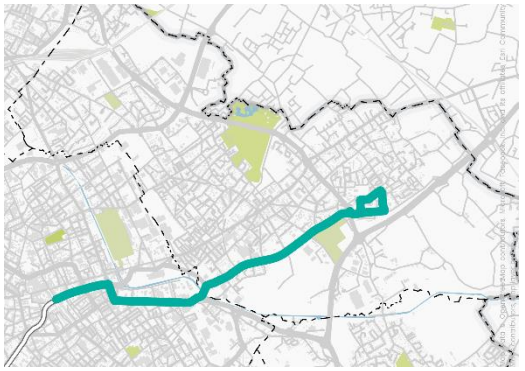
Scénario 3 : *à Beaulieu, par Carnot*



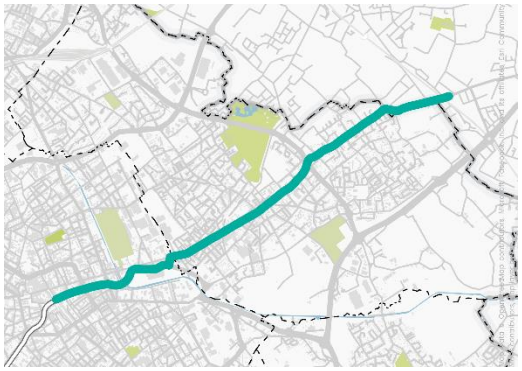
Scénario 4 : *à l'Hippodrome, par Mendès France et l'ancienne voie ferrée*



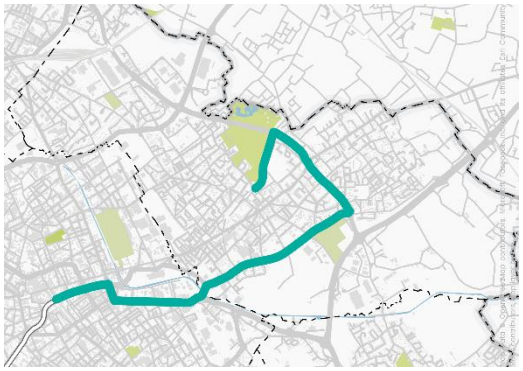
Scénario 5 : *à Beaulieu, par Carnot et l'Hippodrome*



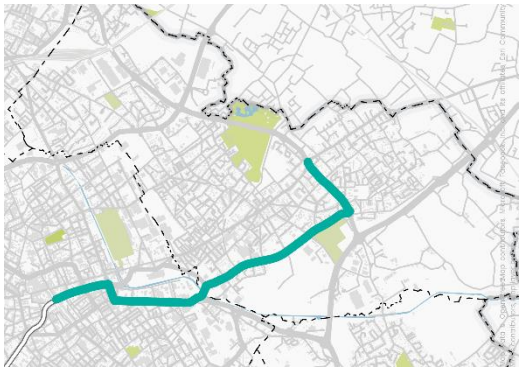
Scénario 6 : *à Beaulieu, par Mendès France*



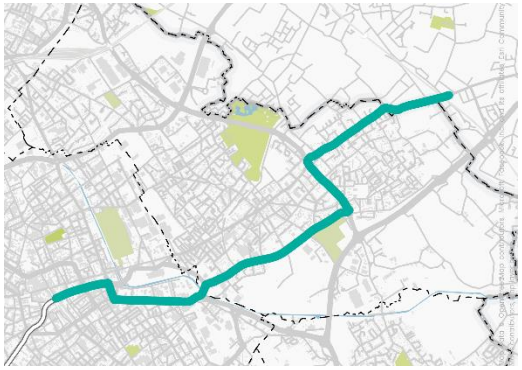
Scénario 7 : *à Herseaux, par la rue Carnot*



Scénario 8 **:** *à l'Hippodrome, par Mendès France*

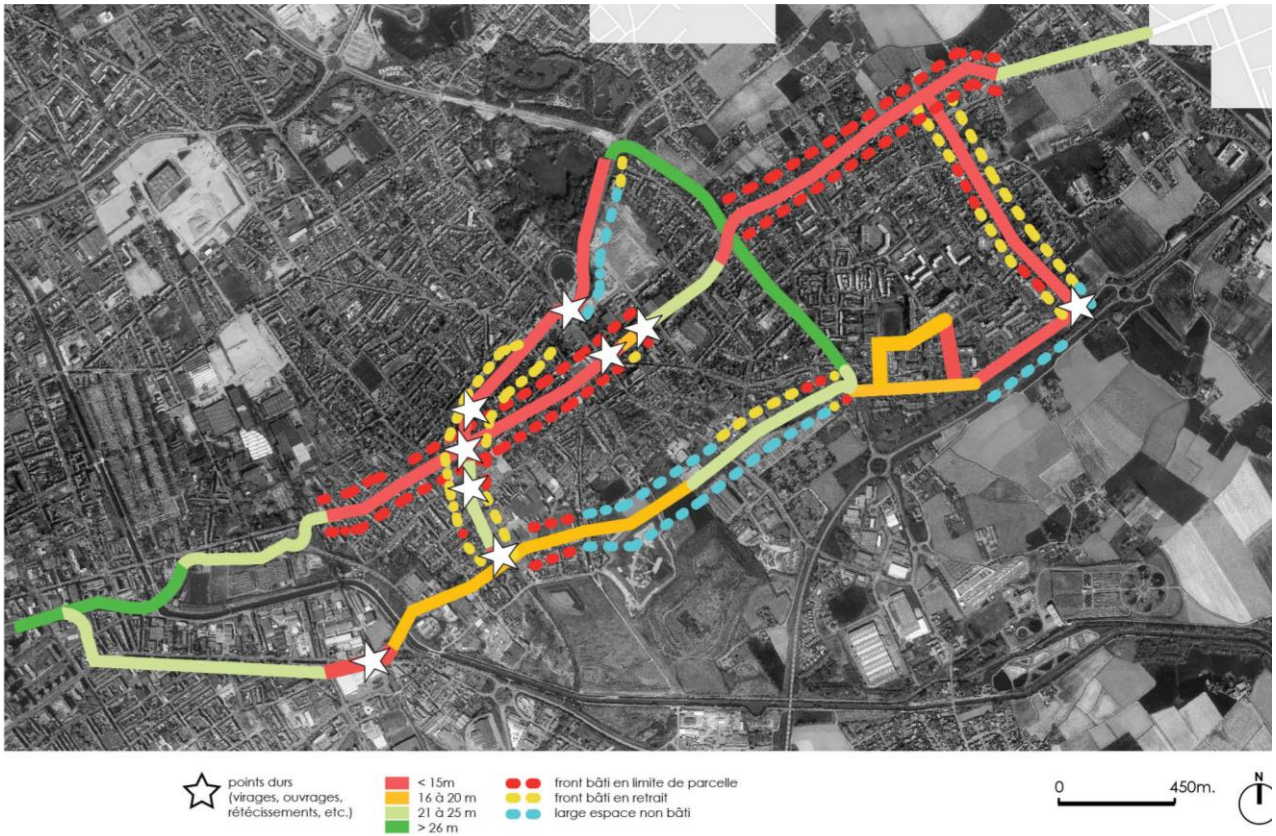


Scénario 9 **:** *au rond-point de la rue Vallon, par Mendès France*



Scénario 10 **:** *à Herseaux, par Mendès France*

2.5 Principes d'insertion



Pour chaque tronçon, une analyse de la largeur de voirie existante et du bâti a été réalisée afin d'alimenter l'analyse de l'insertion urbaine et des éventuels impacts fonciers.

Une synthèse de cette analyse est présentée dans la carte ci-dessus.

2.6 Opportunité de desserte des terminus envisagés

Outre les potentiels de desserte tout au long de la ligne, une attention particulière doit être apportée au positionnement du terminus :

- Opportunité d'échanges avec l'ensemble du réseau
- Proximité de générateurs de déplacements
- Potentiel autour de ce terminus

Le tableau ci-après décrit, pour chacun des terminus possibles, les différentes opportunités offertes à l'horizon 2035.

Terminus	Hippodrome	Beaulieu	Herseaux	Giratoire Vallon – Guesde
Scénarios correspondants	2, 4, 8	3, 5, 6	7, 10	1, 9
P+ E + S du terminus (500 m à vol d'oiseau)*	8 100	5 700	2 200*	4 500
Grands équipements	Mairie Parc du Lion Salle Roger Salengro Collège Saint Joseph Salle Victor Provo Salle de Jeux et Traditions	Collège Zola Complexe Beaulieu Salle P. Brossolette Piscine	Gare SNCB d'Herseaux Centre éducatif Mitterrand	Collège Zola
Rabattements bus possibles**	17, CIT5	35	MWR	35, MWR

*estimé en prenant en compte une densité moyenne de 40 P+E+S/ha. P+E+S : population, emplois, scolaires

**réorganisation du réseau bus non définie à ce stade des études

2.7 Opportunité de rabattement et création de parking relais

L'intérêt d'un axe de transport lourd est fonction tout d'abord du potentiel desservi dans sa zone d'influence directe.

Il s'agit ensuite d'inciter au rabattement en transports en commun et en modes actifs en favorisant les connexions avec les lignes de bus et en établissant des liens piétons et cyclables à une échelle élargie. En effet, les usagers actuels des lignes de métro s'y rendent principalement à pied : 78% des usagers du métro. En seconde position, 17% des usagers s'y rendent grâce au bus, au tramway et au train. La voiture particulière n'est utilisée que par 3% des usagers des transports en commun métropolitains (*Source : Enquête sur les déplacements des métropolitains - ED2016*).

La voiture particulière reste néanmoins un mode de transport utilisé pour les zones éloignées moins dotées en desserte en transports collectifs. Elle permet d'effectuer un déplacement dans sa totalité ou en complémentarité de l'usage de transports en commun. L'aménagement de dispositifs de rabattement pour la voiture particulière facilite cette complémentarité en incitant les automobilistes à utiliser les transports collectifs pour une partie de leur trajet. Néanmoins, il s'agit de les implanter dans un site pertinent au regard de l'étude des déplacements globaux à l'échelle du réseau métropolitain et d'en adapter le dimensionnement. Aussi, terminus de ligne ne signifie pas systématiquement opportunité de parc relais : un parc relais peut être implanté le long d'une ligne de transport à proximité d'un accès routier pertinent de même qu'une ligne de transport peut n'être accompagnée d'aucun parc relais si l'attractivité n'est pas avérée. Dès lors, cet enjeu du rabattement routier vers la ligne est dissocié de la question des terminus. En effet, les possibilités de rabattement sont à analyser tout au long de la ligne et non pas au seul terminus.

Pour être attractif pour l'usager et cohérent avec les objectifs de reports modaux, l'implantation d'un parking relais doit répondre à plusieurs conditions :

- Être sur le trajet principal de l'automobiliste ou à proximité immédiate et ne pas induire de détour supérieur à quelques minutes,
- Être facilement accessible depuis les réseaux de voirie structurants
- Être à proximité d'une station de TC lourde et relié par un cheminement piéton de qualité
- Être situé en amont des zones de congestion routières

et s'accompagner de mesures assurant son attractivité et son efficacité :

- Contraindre le stationnement à destination aux abords des stations de TC
- Être sécurisé et mettre en place un contrôle d'accès si le besoin est avéré

Il s'avère que les potentielles lignes de tramway étudiées à Wattrelos ne se situent pas sur des axes de transit importants pour les déplacements en voiture particulière. Les secteurs de Mouscron et Leers, pour rejoindre la centralité lilloise ou la centralité Roubaix/Tourcoing, n'utilisent pas des itinéraires passant par Wattrelos.

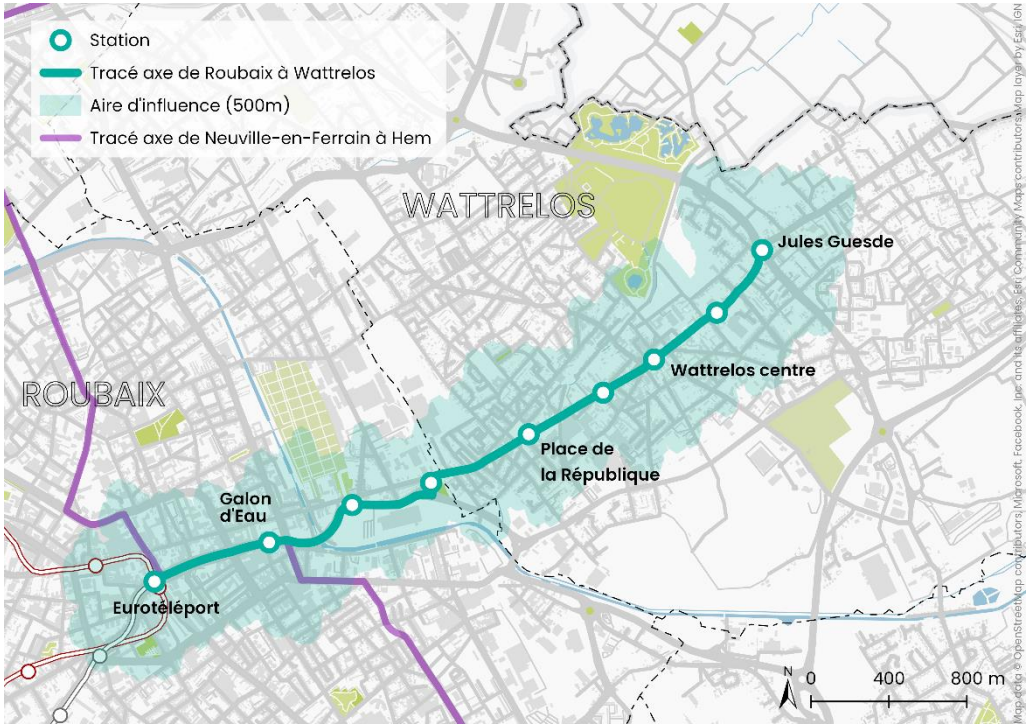
Dès lors, pour les habitants de Mouscron ou de Leers, venir déposer sa voiture à Wattrelos pour prendre un transport en commun constitue un détour important. Il est par conséquent peu probable que des automobilistes rejoignent des parkings relais se situant à Wattrelos pour prendre le futur tramway. Cela est d'autant plus vrai que d'autres solutions de rabattement leur sont offertes comme Pont de Neuville à Tourcoing, aux différentes gares SNCF et SNCB ou en entrée du secteur lillois le long du réseau métro.

En conclusion, la création de parkings relais le long de la future branche du tramway Roubaix-Wattrelos, y compris pour les itinéraires via Mendès France où des emprises pourraient être mobilisées bien que limitées, ne concernerait que quelques dizaines de places et donc un faible nombre de déplacements.

Ce point est donc peu dimensionnant et n'a pas été retenu pour l'analyse multicritère.

2.8 Analyse des scénarios de tracé

2.8.1 Scénario 1



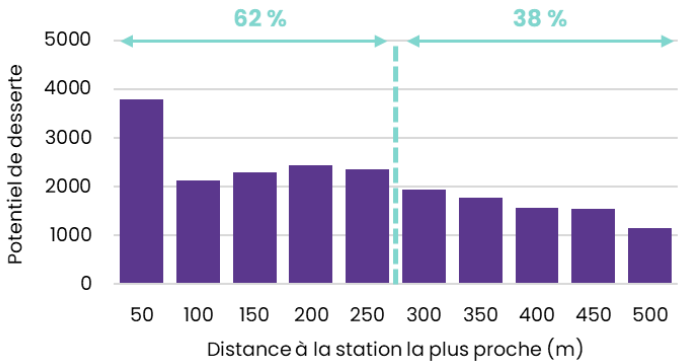
Ce scénario de tracé dessert le cœur du centre-ville de Wattrelos, en empruntant la rue Carnot jusqu'au rond-point de la rue Jules Guesde, assurant une desserte au plus près des commerces, de la Mairie, et à proximité du quartier de l'Hippodrome. Ce tracé emprunte : boulevard Gambetta, pont Nyckes, rue d'Avelghem, rue Carnot, place Jean Delvainquière, rue Jean Jaurès, rue Jean Lebas, contour Saint Liévin, rond-point à l'angle avec la rue Vallon.

3,7 km d'extension (dont 3,1 km hors tronc commun)

9 stations au total (dont 2 sur le tronc commun avec la ligne Neuville-en-Ferrain – Hem)

+ 10 400 voyages par jour sur la branche R du Mongy

Potentiel de desserte* à moins de 500 m réels des stations en 2035 :



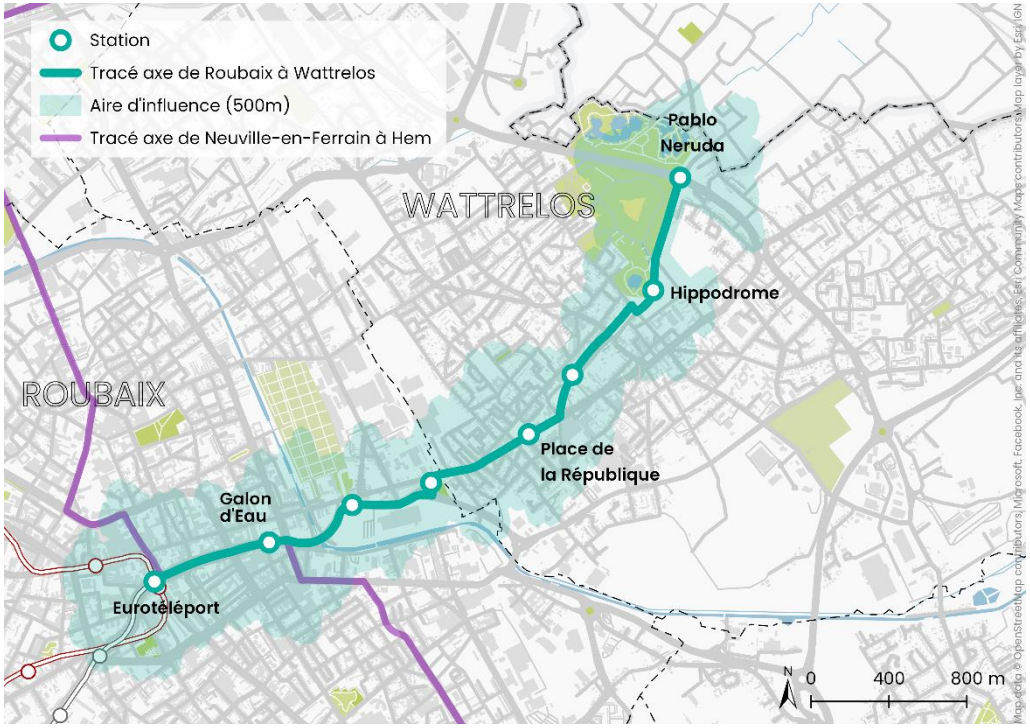
14 700 habitants | **4 500** emplois | **1 800** scolaires

** Habitants + emplois + scolaires desservis en 2035, hors stations du tronc commun avec la ligne Neuville-en-Ferrain – Hem*

Scénario 1 : jusqu'au rond-point de la rue Vallon, par la rue Carnot	
Potentiel de desserte	Potentiel de desserte : **21 000 P+E+S en 2035**, soit **6 800 PES/km**. Plus de 60% du potentiel desservi se trouve à moins de 250m d'une station. Ce tracé permet de desservir le cœur urbain de Wattrelos et les zones les plus denses. Équipements : Mairie de Wattrelos, deux collèges, centre hospitalier de Wattrelos. Pas de Quartier Prioritaire de la Politique de la Ville desservi.
Projets urbains et d'aménagement	Ce tracé passe à proximité (moins de 500 m) du projet de l'Hippodrome. Il s'inscrit dans un tissu urbain globalement constitué sans mutation en cours.
Fréquentation estimée	+ 10 400 voyages par jour en 2035 sur la branche R du Mongy par rapport à la situation sans extension vers Wattrelos. Soit un ratio de 2 800 voyages/km. Au total, **35 000 voyages** en 2035 sur cette branche R du Mongy.
Performance transport et maillage	Temps de parcours Eurotéléport <> Wattrelos Centre : 10 minutes (aujourd'hui 12 minutes avec la Liane 3), avec une fiabilité plus importante des temps de parcours ainsi qu'une capacité et un confort augmentés. Suppression de la Liane 3 sur Carnot. Une desserte bus de rabattement vers le tramway pour les tronçons de la Liane 3 actuelle non repris par le tramway et en particulier le quartier Beaulieu devra être étudiée. Ce tracé est en correspondance directe avec la ligne MWR et la Liane 3 au vu de leurs tracés actuels (qui seront revus pour éviter les superpositions de desserte entre le tramway et ces lignes). À noter également la correspondance possible (passage à proximité) avec le mini pôle de « Wattrelos Centre » (terminus CIT5, ligne 17, P+R existant).
Insertion, circulation et points durs techniques	Les emprises disponibles sont variables : supérieures à 20m sur une partie de l'itinéraire, elles sont comprises entre 12m et 15m sur les rues Carnot et Jean Jaurès (2/3 du tracé). L'élargissement de l'emprise n'est pas envisageable en section courante compte tenu du front bâti continu sauf quelques parkings notamment. Sur les rues Carnot et Jean Jaurès, la largeur disponible de 12 à 15 m ne permet pas d'accueillir l'ensemble des fonctions et nécessite d'arbitrer entre les différents usages, pouvant générer des contraintes pour l'exploitation de la ligne. La circulation routière doit potentiellement être déviée ou banalisée avec le tramway. Cette réflexion devra se faire sur un périmètre élargi et avec une vision globale afin d'apporter une plus-value urbaine. L'arrivée du tramway permettrait d'apaiser cet axe en le rendant moins routier.

	Les rues d'Avelghem et Jean-Lebas possèdent des emprises comprises entre 22m et 29m qui permettent des aménagements confortables pour tous les usagers. Tracé peu sinueux pour le système de transport, avec environ 3 girations serrées, de 25 à 50 m de rayon.
Coûts	Coût d'investissement : environ **70 M€ HT au total** hors tronc commun soit **22,5 M€HT/km** Coût d'exploitation : environ **2,8 M€HT/an** pour le tramway

2.8.2 Scénario 2



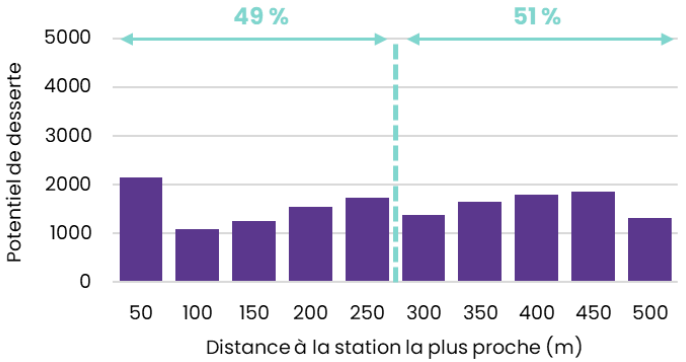
Ce scénario de tracé dessert le nouveau quartier de l'Hippodrome et assure une desserte rapprochée du centre-ville de Wattrelos. Ce tracé emprunte : boulevard Gambetta, pont Nyckes, rue d'Avelghem, rue Carnot, ancienne voie ferrée, impasse du chemin de fer, boulevard André Cambray.

3,8 km d'extension (dont 3,2 km hors tronc commun)

8 stations au total (dont 2 sur le tronc commun avec la ligne Neuville-en-Ferrain – Hem)

+ 7 400 voyages par jour sur la branche R du Mongy

Potentiel de desserte* à moins de 500 m réels des stations en 2035 :



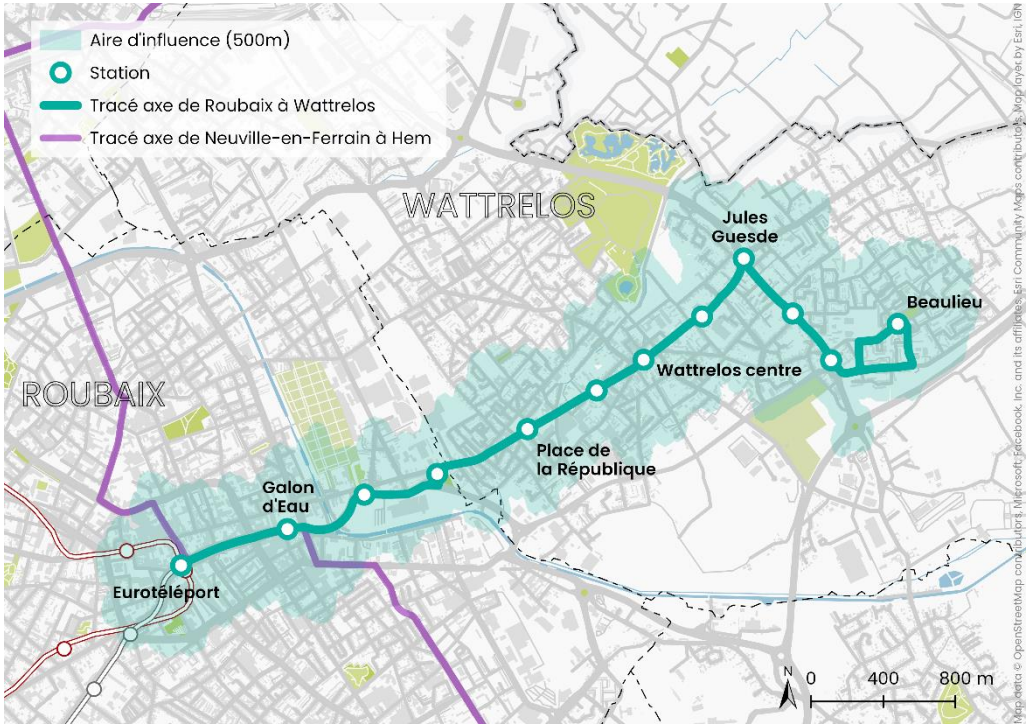
10 200 habitants | **3 700** emplois | **1 800** scolaires

** Habitants + emplois + scolaires desservis en 2035, hors stations du tronc commun avec la ligne Neuville-en-Ferrain - Hem*

Scénario 2 : jusqu'à l'Hippodrome, par Carnot et l'ancienne voie ferrée	
Potentiel de desserte	Potentiel de desserte : **15 700 P+E+S en 2035**, soit **4 900 PES/km**. Environ 50% du potentiel desservi se trouve à moins de 250m d'une station. Équipements : Mairie de Wattrelos, collège Pablo Neruda, parc du lion d'Or. Pas de Quartier Prioritaire de la Politique de la Ville desservi.
Projets urbains et d'aménagement	Ce tracé dessert directement le projet de l'Hippodrome. Il s'inscrit globalement dans un tissu urbain constitué sans mutation en cours.
Fréquentation estimée	+ 7 400 voyages par jour en 2035 sur la branche R du Mongy par rapport à la situation sans extension vers Wattrelos. Soit un ratio de 1 900 voyages/km. Au total, **32 000 voyages** en 2035 sur cette branche R du Mongy.
Performance transport et maillage	Temps de parcours Eurotéléport <> Wattrelos Centre : 15 minutes, y compris 5 minutes de marche à pied (aujourd'hui 12 minutes avec la Liane 3) avec une fiabilité plus importante des temps de parcours ainsi qu'une capacité et un confort augmentés, mais un éloignement des arrêts par rapport à l'axe principal du centre-ville. Temps de parcours Eurotéléport <> Hippodrome : 18 minutes. Ce tracé reprend l'itinéraire de la Liane 3 jusqu'au carrefour avec la rue Stephenson. La desserte de la rue Carnot à l'est de ce carrefour par la Liane 3 (notamment toute la partie centre-ville) devra être réinterrogée (la modélisation de fréquentation a pris comme hypothèse sa suppression), impactant ainsi la desserte de toute la partie au sud de cet axe et au-delà. Une desserte bus de rabattement vers le tramway depuis Beaulieu devra être étudiée. Ce tracé est en correspondance directe avec la ligne MWR et 35 dans leurs tracés actuels. À noter également la desserte directe avec le mini pôle de « Wattrelos Centre » (terminus CIT5, ligne 17, P+R existant).
Insertion, circulation et points durs techniques	La rue d'Avelghem possède une emprise comprise entre 23m et 29m qui permet des aménagements confortables pour tous les usagers. Sur la rue Carnot, la largeur disponible de 12 à 15 m ne permet pas d'accueillir l'ensemble des fonctions et nécessite d'arbitrer entre les différents usages, pouvant générer des contraintes pour l'exploitation de la ligne. La circulation routière doit potentiellement être déviée ou banalisée avec le tramway. Cette réflexion devra se faire sur un périmètre élargi et avec une

	vision globale afin d'apporter une plus-value urbaine. L'arrivée du tramway permettrait d'apaiser cet axe en le rendant moins routier. Sur l'ancienne voie ferrée, l'insertion urbaine comprend la plateforme du tramway, des aménagements paysagers structurants et les modes actifs. L'emprise disponible est variable et ponctuellement réduite ce qui impliquerait des achats fonciers. L'insertion sur la rue Denis Pollet, d'une largeur de 15 m environ, et les espaces attenants devra faire l'objet d'une réflexion urbaine approfondie. Les emprises disponibles permettent d'envisager la création d'un espace qualitatif ouvert à différents usages restant à définir. Pour permettre des aménagements urbains de qualité, l'élargissement de l'emprise pourrait être envisagé sur le boulevard André Cambray (emprise existante comprise entre 12m et 15m avec bâti en retrait) afin de porter l'emprise à près de 18m. L'insertion urbaine comprendrait ainsi le tramway, des aménagements paysagers structurants et les modes actifs. Tracé un peu sinueux pour le système de transport, avec environ 6 girations serrées, de 25 à 50 m de rayon.
Coûts	Coût d'investissement : environ **80 M€ HT au total** hors tronc commun soit **25,0 M€HT/km** Coût d'exploitation : environ **2,9 M€HT/an** pour le tramway

2.8.3 Scénario 3



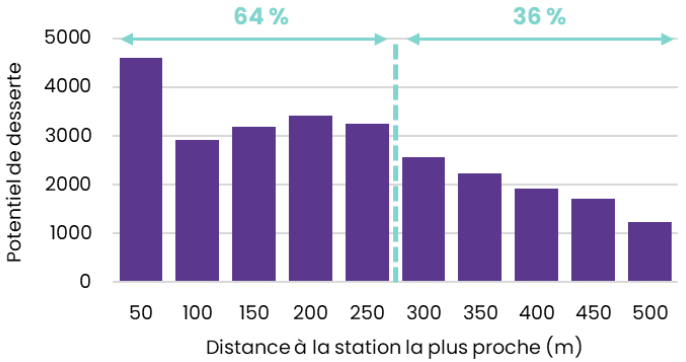
Ce scénario de tracé reprend pour l'essentiel l'itinéraire de la Liane 3 et assure ainsi la desserte du centre-ville de Wattrelos et du quartier de Beaulieu. Ce tracé emprunte : boulevard Gambetta, pont Nyckes, rue d'Avelghem, Grande Rue, rue Carnot, place Jean Delvainquière, rue Jean Jaurès rue Jean Lebas, contour Saint Liévin, rond-point, rue Vallon, avenue Aristide Briand, rue Pierre Brossolette, esplanade de Beaulieu, rue Emile Duhamel, avenue Pierre de Coubertin

5,7 km d'extension (dont 5,0 km hors tronc commun)

12 stations au total (dont 2 sur le tronc commun avec la ligne Neuville-en-Ferrain – Hem)

+ 13 300 voyages par jour sur la branche R du Mongy

Potentiel de desserte* à moins de 500 m réels des stations en 2035 :



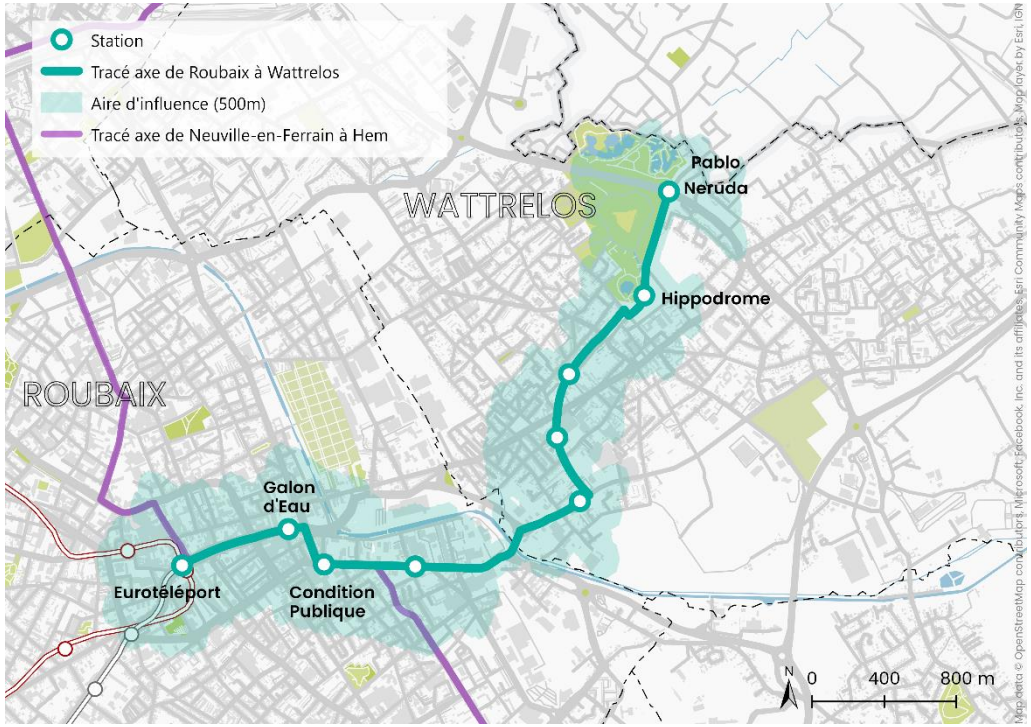
19 700 habitants | **4 700** emplois | **2 600** scolaires

** Habitants + emplois + scolaires desservis en 2035, hors stations du tronc commun avec la ligne Neuville-en-Ferrain - Hem*

Scénario 3 : à Beaulieu, passant par Carnot	
Potentiel de desserte et projets urbains	Potentiel de desserte : **27 000 P+E+S en 2035**, soit **5 400 PES/km**. Plus de 60% du potentiel desservi se trouve à moins de 250m d'une station. Équipements : Mairie de Wattrelos, trois établissements scolaires (collèges et lycées), centre hospitalier de Wattrelos, complexes sportifs. Quartier prioritaire de la Politique de la Ville : centralité de Beaulieu.
Projets urbains et d'aménagement	Ce tracé passe à proximité (moins de 500 m) du projet de l'Hippodrome. Il s'inscrit globalement dans un tissu urbain constitué sans mutation en cours
Fréquentation estimée	+ 13 300 voyages par jour en 2035 sur la branche R du Mongy par rapport à la situation sans extension vers Wattrelos. Soit un ratio de 2 300 voyages/km. Au total, **37 900 voyages** en 2035 sur cette branche R du Mongy.
Performance transport et maillage	Temps de parcours : Eurotéléport <> Wattrelos Centre : 10 minutes (aujourd'hui 12 minutes avec la Liane 3), Wattrelos Centre <> Beaulieu : 7 minutes (aujourd'hui 8 minutes avec la Liane 3). avec une fiabilité plus importante des temps de parcours ainsi qu'une capacité et un confort augmentés. La reprise de l'itinéraire de la Liane 3 d'Eurotéléport jusqu'à Beaulieu sur la majorité de son parcours permet de conforter la desserte de l'axe central et des zones les plus denses de la commune par le passage du tramway. Cela permet ainsi de répondre aux besoins de déplacements qui existent aujourd'hui et de renforcer l'offre de service actuelle. Ce tracé est en correspondance directe avec la ligne MWR et 3 au vu de leurs tracés actuels (qui seront revus pour éviter les superpositions de desserte entre le tramway et ces lignes). À noter également la correspondance possible (passage à proximité) avec le mini pôle de « Wattrelos Centre » (terminus CIT5, ligne 17, P+R existant).
Insertion, circulation et points durs techniques	D'Eurotéléport jusqu'au rond-point de la rue Vallon, par la rue Carnot, l'analyse est identique à celle du scénario 1. La rue Vallon possède une emprise existante comprise entre 25m et 29m qui permet des aménagements confortables pour tous les usagers.

	La boucle dans le quartier de Beaulieu (avenue Aristide Briand, avenue Pierre Brossolette, avenue Pierre de Coubertin) possède une emprise existante contrainte qui varie de 8m à 20m. Le tramway pourrait par exemple être inséré en voie unique s'agissant d'une boucle de terminus afin de maintenir les fonctions circulatoires en site propre et dédier un espace confortable aux modes actifs. D'autres solutions pourraient être envisagées. L'arrivée du tramway participera au désenclavement de ce quartier. Une réflexion urbaine autour de l'esplanade pourrait être menée afin de renforcer la qualité des espaces. Cela participerait à conforter les fonctions notamment commerciales. Tracé sinueux pour le système de transport, avec environ 9 girations serrées, de 25 à 50 m de rayon.
Coûts	Coût d'investissement : environ **110 M€ HT au total** hors tronc commun soit **22,0 M€ HT/km** Coût d'exploitation : environ **4,2 M€ HT/an**

2.8.4 Scénario 4



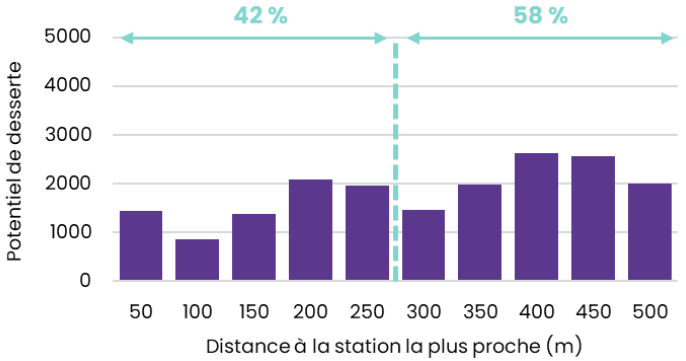
Ce scénario de tracé dessert le nouveau quartier de l'Hippodrome et assure une desserte rapprochée du centre-ville de Wattrelos, évitant le passage par la rue Carnot. Ce tracé emprunte : boulevard Gambetta, boulevard de Colmar, boulevard Beaurepaire, pont du Sartel, rue Albert 1er, boulevard Pierre Mendès France, rue Stephenson, ancienne voie ferrée, impasse du chemin de fer, boulevard André Cambray.

4,5 km d'extension (dont 3,3 km hors tronc commun)

9 stations au total (dont 3 sur le tronc commun avec la ligne Neuville-en-Ferrain – Hem)

+ 9 000 voyages par jour sur la branche R du Mongy

Potentiel de desserte* à moins de 500 m réels des stations en 2035 :



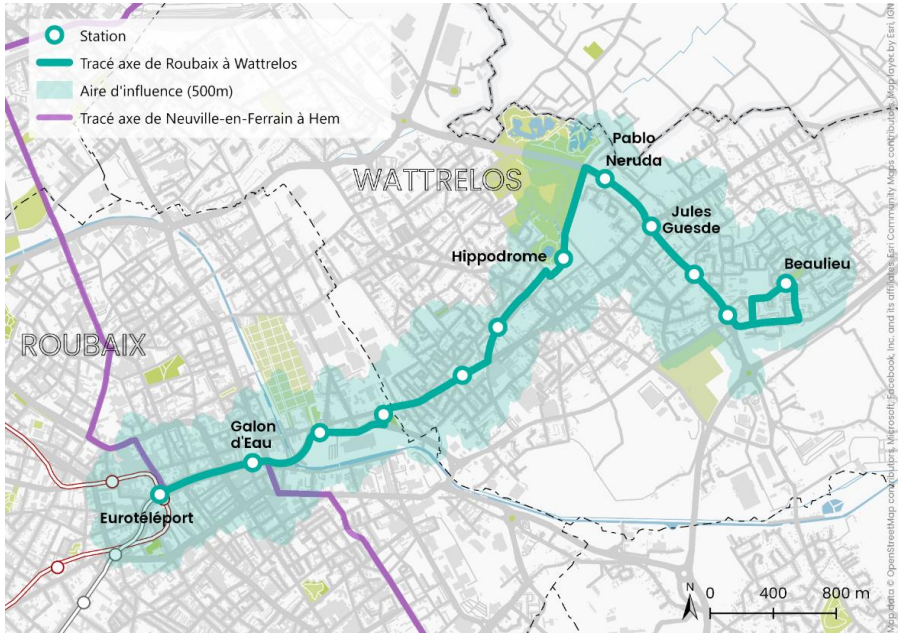
11 200 habitants | **4 800** emplois | **2 300** scolaires

** Habitants + emplois + scolaires desservis en 2035, hors stations du tronc commun avec la ligne Neuville-en-Ferrain - Hem*

Scénario 4 : à l'Hippodrome, par Mendès France et l'ancienne voie ferrée	
Potentiel de desserte	Potentiel de desserte : **18 300 P+E+S en 2035**, soit **5 500 PES/km**. Environ 40% du potentiel desservi se trouve à moins de 250m d'une station. Équipements : Mairie de Wattrelos, Parc du Lion, collège Pablo Neruda. Pas de Quartier Prioritaire de la Politique de la Ville desservi.
Projets urbains et d'aménagement	Ce tracé dessert directement le projet de l'Hippodrome. Il s'inscrit globalement dans un tissu urbain constitué.
Fréquentation estimée	+9 000 voyages par jour en 2035 sur la branche R du Mongy par rapport à la situation sans extension vers Wattrelos. Soit un ratio de 2 000 voyages/km. Au total, **33 600 voyages** en 2035 sur cette branche R du Mongy.
Performance transport et maillage	Temps de parcours Eurotéléport <> Wattrelos Centre : 18 minutes, y compris 5 minutes de marche (aujourd'hui 12 minutes avec la Liane 3) avec une fiabilité plus importante des temps de parcours ainsi qu'une capacité et un confort augmentés, mais un éloignement des arrêts par rapport à l'axe principal du centre-ville. Ce tracé a vocation à desservir le centre-ville et le nouveau quartier de l'Hippodrome sans emprunter l'axe Carnot. La desserte de la rue Carnot par la Liane 3 devra être réinterrogée (la modélisation de fréquentation a pris comme hypothèse sa suppression) compte tenu des besoins restants à assurer sur l'axe central de la ville. Une desserte bus de rabattement vers le tramway en particulier pour le quartier Beaulieu devra être étudiée. Ce tracé est en correspondance directe avec la ligne MWR et 35 au vu de leurs tracés actuels (qui seront revus pour éviter les superpositions de desserte entre le tramway et ces lignes). À noter également la desserte directe du mini pôle de « Wattrelos Centre » (terminus CIT5, ligne 17, P+R existant).
Insertion, circulation et points durs techniques	Sur Roubaix, ce tracé implique de prolonger jusqu'à la rue du Pile la mise à sens unique du boulevard de Beaurepaire. Le pont de Beaurepaire, ne supportera a priori pas les charges permanentes apportées par un tramway. Il devrait soit être reconstruit avec une largeur de l'ordre de plus de 20 mètres permettant d'assurer toutes les fonctions (plateforme tramway, circulation double sens, restitution des pistes cyclables et des trottoirs), soit doublé par un nouvel ouvrage d'une largeur similaire et supportant la plateforme tramway et une partie des modes actifs.

	Le boulevard Pierre Mendès-France possède une emprise comprise entre 18m et 20m sur cette section. Une telle largeur induirait de réinterroger les fonctions actuelles et éventuellement de les contraindre (la suppression d'une file de circulation pour chaque sens serait par exemple nécessaire). Pour une insertion qualitative du tramway, l'élargissement de l'emprise à près de 25m pourrait être envisagé (impliquant des achats fonciers avec l'impact de quelques bâtiments). Cela permettrait des espaces confortables pour tous les usagers et des aménagements paysagers, avec un maintien à une voie dans chaque sens pour la circulation routière. La rue Stephenson possède une emprise comprise entre 12m et 28m, avec rétrécissement dû à des pylônes électriques. Dès lors, des achats fonciers pourraient être envisagés pour élargir cette voie à 17m et permettre une insertion plus qualitative pour les différentes fonctions. Dans tous les cas, il sera nécessaire d'interroger les différents usages de la rue sur ces largeurs contraintes. Sur l'ancienne voie ferrée, l'insertion urbaine comprend la plateforme du tramway, des aménagements paysagers structurants et les modes actifs. L'emprise disponible est variable et ponctuellement réduite ce qui impliquerait des achats fonciers. Pour permettre des aménagements urbains de qualité, l'élargissement de l'emprise pourrait être envisagé sur le boulevard André Cambray (emprise existante comprise entre 12m et 15m avec bâti en retrait) afin de porter l'emprise à près de 18m. L'insertion urbaine comprendrait ainsi le tramway, des aménagements paysagers structurants et les modes actifs. Tracé un peu sinueux pour le système de transport, avec environ 6 girations serrées, de 25 à 50 m de rayon. Il emprunte de nombreux axes aux configurations très différentes.
Coûts	Coût d'investissement : environ **90 M€ HT au total** hors tronc commun soit **27,0 M€HT/km** Coût d'exploitation : environ **3,4 M€ HT/an** pour le tramway

2.8.6 Scénario 5



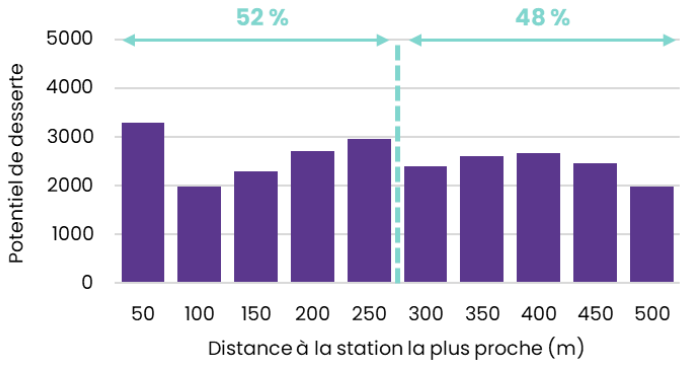
Ce scénario de tracé dessert le nouveau quartier de l'Hippodrome et le quartier Beaulieu, en assurant une desserte rapprochée du centre-ville de Wattrelos. Ce tracé emprunte : boulevard Gambetta, pont Nyckes, rue d'Avelghem, Grande Rue, rue Carnot, ancienne voie ferrée, impasse du chemin de fer, boulevard André Cambray, boulevard Pierre Mauroy, rond-point, rue Vallon, avenue Aristide Briand, rue Pierre Brossolette, esplanade de Beaulieu, rue Emile Duhamel, avenue Pierre de Coubertin.

6,4 km d'extension (dont 5,7 km hors tronc commun)

12 stations au total (dont 2 sur le tronc commun avec la ligne Neuville-en-Ferrain – Hem)

+ 10 300 voyages par jour sur la branche R du Mongy

Potentiel de desserte* à moins de 500 m réels des stations en 2035 :



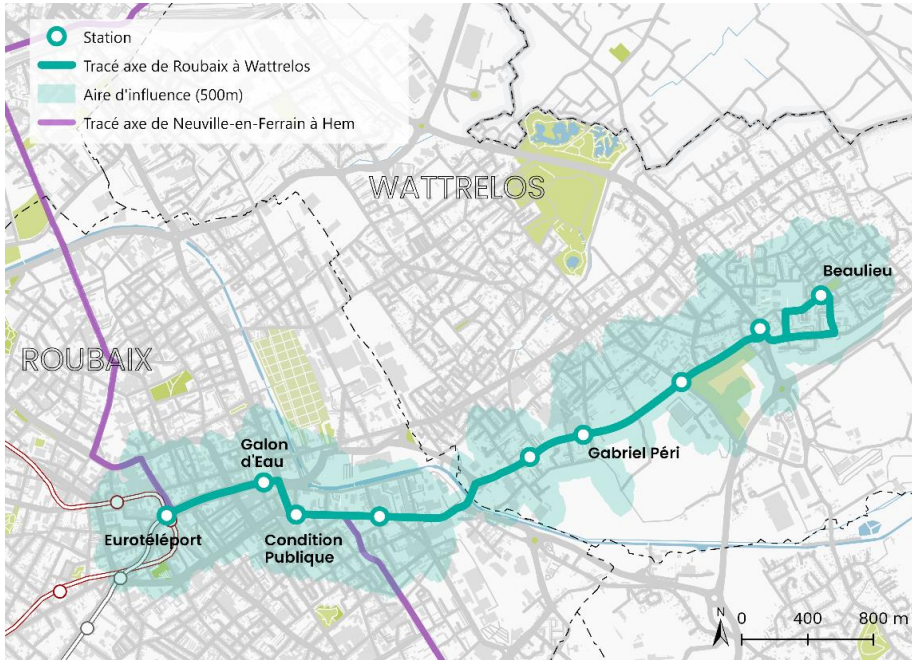
18 600 habitants | **4 100** emplois | **2 600** scolaires

** Habitants + emplois + scolaires desservis en 2035, hors stations du tronc commun avec la ligne Neuville-en-Ferrain - Hem*

Scénario 5 : à Beaulieu, passant par Carnot et l'Hippodrome	
Potentiel de desserte	Desserte de **25 300 P+E+S en 2035**, soit **4 400 PES/km**. Environ 50% du potentiel desservi se trouve à moins de 250m d'une station. Équipements : Mairie de Wattrelos, collège Pablo Neruda, un lycée, des complexes sportifs. Quartier prioritaire de la Politique de la Ville : Beaulieu.
Projets urbains et d'aménagement	Ce tracé dessert directement le projet de l'Hippodrome. Il s'inscrit globalement dans un tissu urbain constitué.
Fréquentation estimée	+ 10 300 voyages par jour en 2035 sur la branche R du Mongy par rapport à la situation sans extension vers Wattrelos. Soit un ratio de 1 600 voyages/km. Au total, **34 900 voyages** en 2035 sur cette branche R du Mongy.
Performance transport et maillage	Temps de parcours Eurotéléport <> Wattrelos Centre : 15 minutes (aujourd'hui 12 minutes avec la Liane 3) Wattrelos Centre <> Beaulieu : 14 minutes (aujourd'hui 8 minutes avec la Liane 3) Eurotéléport <> Beaulieu : 20 minutes (aujourd'hui 20 minutes avec la Liane 3) avec une meilleure fiabilité des temps de parcours ainsi qu'une capacité et un confort augmentés, mais un éloignement des arrêts par rapport à l'axe principal du centre-ville. Ainsi, les deux temps de parcours vers et depuis Wattrelos centre prennent en compte un trajet d'environ 5 minutes pour atteindre l'arrêt le plus proche (Hippodrome) depuis le centre-ville. Ce tracé reprend l'itinéraire de la Liane 3 jusqu'au carrefour avec la rue Stephenson. La desserte de la rue Carnot à l'est de ce carrefour par la Liane 3 (notamment toute la partie centre-ville) devra être réinterrogée (la modélisation de fréquentation a pris comme hypothèse sa suppression), impactant ainsi la desserte de toute la partie au sud de cet axe et au-delà. Une desserte bus de rabattement vers le tramway depuis Beaulieu devra être étudiée. Ce tracé est en correspondance directe avec la ligne MWR et 35 au vu de leurs tracés actuels (qui seront revus pour éviter les superpositions de desserte entre le tramway et ces lignes). À noter également la desserte directe avec le mini pôle de « Wattrelos Centre » (terminus CIT5, ligne 17, P+R existant).
Insertion, circulation et	La rue d'Avelghem possède une emprise comprise entre 23m et 29m qui permet des aménagements confortables pour tous les usagers.

points durs techniques	Sur la rue Carnot, la largeur disponible de 12 à 15 m ne permet pas d'accueillir l'ensemble des fonctions et nécessite d'arbitrer entre les différents usages, pouvant générer des contraintes pour l'exploitation de la ligne. La circulation routière doit potentiellement être déviée ou banalisée avec le tramway. Cette réflexion devra se faire sur un périmètre élargi et avec une vision globale afin d'apporter une plus-value urbaine. L'arrivée du tramway permettrait d'apaiser cet axe en le rendant moins routier. Sur l'ancienne voie ferrée, l'insertion urbaine comprend la plateforme du tramway des aménagements paysagers structurants et les modes actifs. L'emprise disponible est variable et ponctuellement réduite ce qui impliquerait des achats fonciers. L'insertion sur rue Denis Pollet, d'une largeur de 15 m environ, et les espaces attenants devra faire l'objet d'une réflexion urbaine approfondie. Les emprises disponibles permettent d'envisager la création d'un espace qualitatif ouvert à différents usages restant à définir. Pour permettre des aménagements urbains de qualité, l'élargissement de l'emprise pourrait être envisagé sur le boulevard André Cambray (emprise existante comprise entre 12m et 15m avec bâti en retrait) afin de porter l'emprise à près de 18m. L'insertion urbaine comprendrait ainsi le tramway, des aménagements paysagers structurants et les modes actifs. Le boulevard Pierre Mauroy et la rue Vallon possèdent une emprise existante comprise entre 25m et 29m qui permet des aménagements confortables pour tous les usagers. La boucle dans le quartier de Beaulieu (avenue Aristide Briand, avenue Pierre Brossolette, avenue Pierre de Coubertin) possède une emprise existante contrainte qui varie de 8m à 20m. Le tramway pourrait par exemple être inséré en voie unique s'agissant d'une boucle de terminus afin de maintenir les fonctions circulatoires en site propre et dédier un espace confortable aux modes actifs. D'autres solutions pourraient être envisagées. L'arrivée du tramway participera au désenclavement de ce quartier. Tracé très sinueux pour le système de transport, avec environ 12 girations serrées (entre 25 et 50m).
Coûts	Coût d'investissement : environ **140 M€ HT au total** hors tronc commun soit **24,5 M€ HT/km** Coût d'exploitation : environ **4,7 M€ HT/an** pour le tramway

2.8.7 Scénario 6



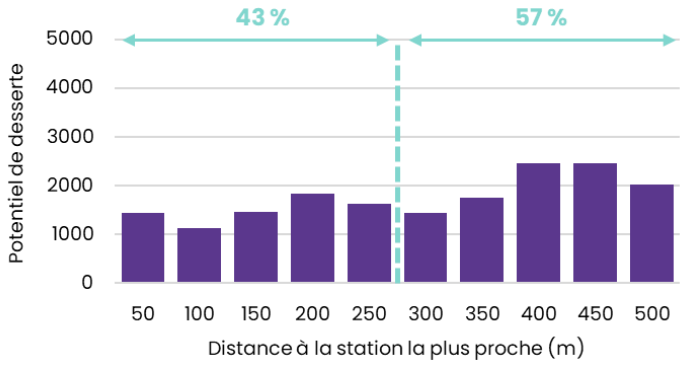
Ce scénario de tracé dessert le quartier de Beaulieu, en passant par Mendès France. Ce tracé emprunte : boulevard Gambetta, boulevard de Colmar, boulevard Beaurepaire, pont du Sartel, rue Albert 1er, boulevard Pierre Mendès-France, rue Aristide Briand, rue Pierre Brossolette, esplanade de Beaulieu, rue Emile Duhamel, rue Pierre de Coubertin.

5,3 km d'extension (dont 4,1 km hors tronc commun)

9 stations au total (dont 3 sur le tronc commun avec la ligne Neuville-en-Ferrain – Hem)

+ 11 300 voyages par jour sur la branche R du Mongy

Potentiel de desserte* à moins de 500 m réels des stations en 2035 :



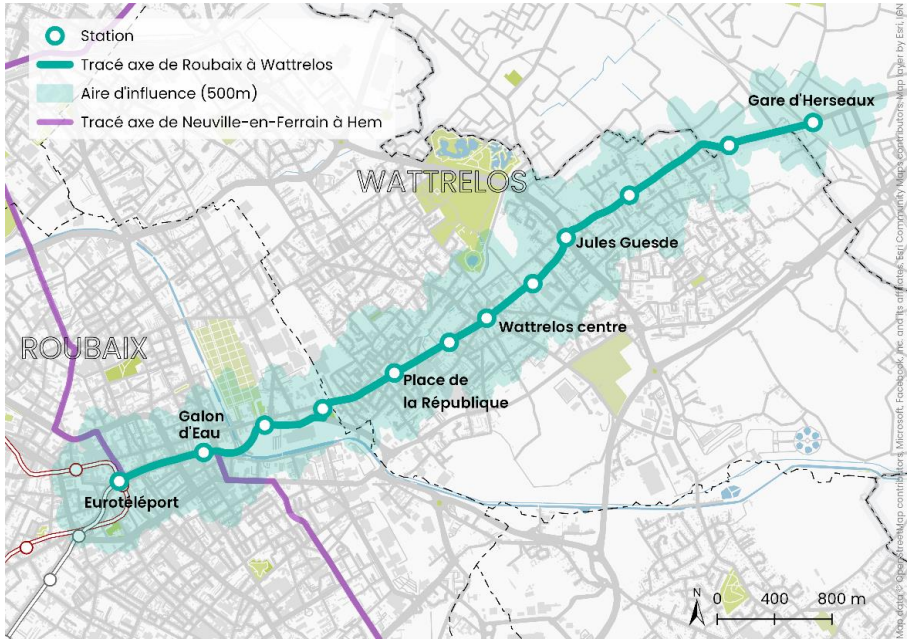
12 800 habitants | **2 900** emplois | **1 900** scolaires

** Habitants + emplois + scolaires desservis en 2035, hors stations du tronc commun avec la ligne Neuville-en-Ferrain - Hem*

Scénario 6 : à Beaulieu, par Mendès France	
Potentiel de desserte	Desserte de **17 600 P+E+S en 2035,** soit **4 300 PES/km**. Environ 40% du potentiel desservi se trouve à moins de 250m d'une station. Équipements : un lycée, des complexes sportifs, le centre hospitalier de Wattrelos, deux collèges. Quartier prioritaire de la Politique de la Ville : Beaulieu.
Projets urbains et d'aménagement	Ce tracé dessert la zone en mutation du Sartel.
Fréquentation estimée	+ 11 300 voyages par jour en 2035 sur la branche R du Mongy par rapport à la situation sans extension vers Wattrelos Soit un ratio de 2 100 voyages/km Au total, **35 900 voyages** en 2035 sur cette branche R du Mongy
Performance transport et maillage	Temps de parcours Eurotéléport <> Beaulieu : 15 minutes (aujourd'hui 20 minutes avec la Liane 3) Eurotéléport <> Wattrelos Centre : 20 minutes (aujourd'hui 12 minutes avec la Liane 3) Le temps de parcours vers et depuis Wattrelos centre prend en compte un trajet d'environ 10 minutes pour atteindre l'arrêt le plus proche (rue de Leers) depuis le centre-ville. Le tramway offre une fiabilité plus importante des temps de parcours ainsi qu'une capacité et un confort augmentés. Le tramway dessert la ville selon un axe Est Ouest en limite sud de la zone urbanisée, à une distance (cheminement) supérieur à 500 m (entre 500 et 700m de l'axe Carnot/Jean Jaurès). Il sera nécessaire d'interroger le niveau de desserte bus des rues Carnot, Jean Lebas et Jean Jaurès. Dans la modélisation, l'hypothèse d'une suppression dans la Liane 3 sur l'axe centre-ville a été retenue, le maintien d'une desserte de l'axe Carnot pouvant venir en concurrence avec le futur tramway. Un rabattement depuis le centre-ville vers le tramway et Beaulieu devra être étudié, en privilégiant les modes actifs. Ce tracé est en correspondance directe avec la ligne 35 au vu de son tracé actuel. Il ne dessert pas le mini pôle de « Wattrelos Centre » (terminus CIT5, ligne 17, P+R existant). Il n'est pas en correspondance avec la ligne MWR.

Insertion, circulation et points durs techniques	Sur Roubaix, ce tracé implique de prolonger jusqu'à la rue du Pile la mise à sens unique du boulevard de Beaurepaire. Le pont de Beaurepaire ne supportera a priori pas les charges permanentes apportées par un tramway. Il devra soit être reconstruit avec une largeur de l'ordre de plus de 20 mètres permettant d'assurer toutes les fonctions (plateforme tramway, circulation double sens, restitution des pistes cyclables et des trottoirs), soit doublé par un nouvel ouvrage d'une largeur similaire et supportant la plateforme tramway et une partie des modes actifs. Le boulevard Pierre Mendès-France possède une emprise comprise entre 18m et 20m sur cette section. Une telle largeur induirait de réinterroger les fonctions actuelles et éventuellement de les contraindre (la suppression d'une file de circulation pour chaque sens serait par exemple nécessaire). Pour une insertion qualitative du tramway, l'élargissement de l'emprise à près de 25m pourrait être envisagé (impliquant des achats fonciers avec l'impact de quelques bâtiments). Cela permettrait des espaces confortables pour tous les usagers et des aménagements paysagers, avec un maintien à une voie dans chaque sens pour la circulation routière. La boucle dans le quartier de Beaulieu (avenue Aristide Briand, avenue Pierre Brossolette, avenue Pierre de Coubertin) possède une emprise existante contrainte qui varie de 8m à 20m. Le tramway pourrait être par exemple inséré en voie unique s'agissant d'une boucle de terminus afin de maintenir les fonctions circulatoires en site propre et dédier un espace confortable aux modes actifs. D'autres solutions pourraient être envisagées. L'arrivée du tramway participera au désenclavement de ce quartier. Tracé sinueux pour le système de transport, avec environ 8 girations serrées (entre 25 et 50m de rayon).
Coûts	Coût d'investissement : environ **85 M€ HT au total** hors tronc commun soit **21,0 M€ HT/km** Coût d'exploitation : environ **3,9 M€ HT/an** pour le tramway

2.8.8 Scénario 7



Ce tracé assure la liaison entre Eurotéléport et la Gare d'Herseaux en Belgique, avec une desserte au cœur du centre-ville de Wattrelos. Ce tracé emprunte : boulevard Gambetta, pont Nyckes, rue d'Avelghem, Grande Rue, rue Carnot, place Jean Delvainquière, rue Jean Jaurès, rue Jean Lebas, contour Saint Liévin, rond-point, rue Jules Guesde, rue du Petit-Audenarde.

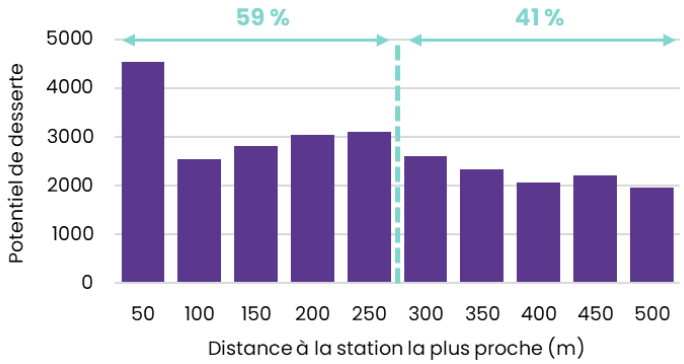
Ce scénario 7 est une extension du scénario 1 depuis le rond-point Vallon – Jules Guesde jusqu'à la gare d'Herseaux, soit 2 kilomètres supplémentaires.

5,7 km d'extension (dont 5,0 km hors tronc commun)

12 stations au total (dont 2 sur le tronc commun avec la ligne Neuville-en-Ferrain – Hem)

+ 13 500 voyages par jour sur la branche R du Mongy

Potentiel de desserte* à moins de 500 m réels des stations en 2035 :



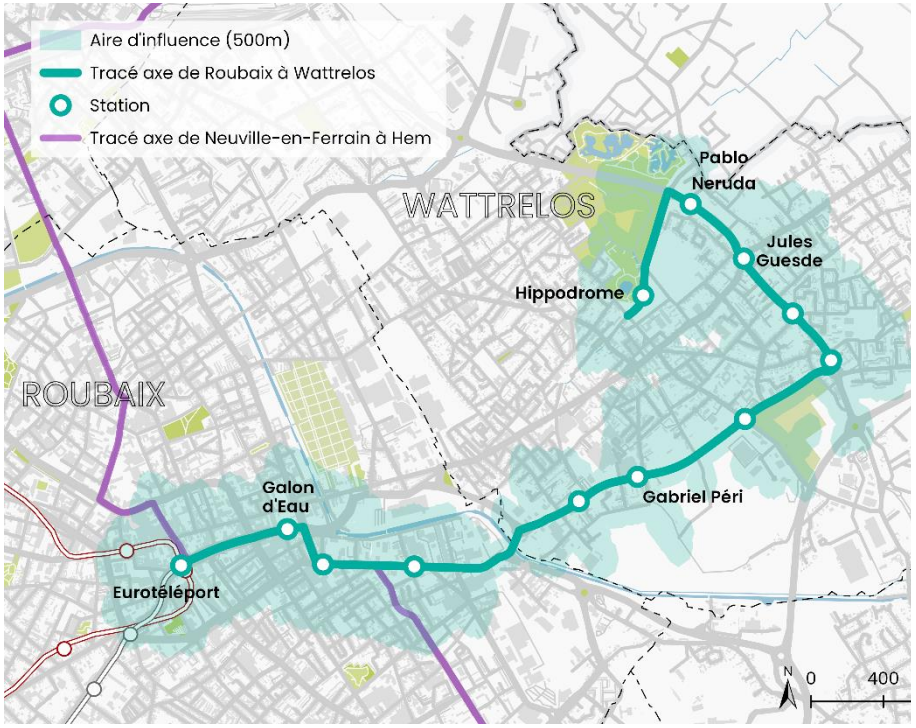
19 800 habitants | **5 200** emplois | **2 200** scolaires

** Habitants + emplois + scolaires desservis en 2035, hors stations du tronc commun avec la ligne Neuville-en-Ferrain – Hem*

Scénario 7 : à Herseaux, par la rue Carnot	
Potentiel de desserte	Desserte de **27 200 P+E+S en 2035**, soit **5 400 PES/km** hors tronc commun. Environ 60% du potentiel desservi se trouve à moins de 250m d'une station. Équipements : Mairie de Wattrelos, deux collèges, le centre hospitalier de Wattrelos, un lycée, la gare d'Herseaux. Pas de Quartier Prioritaire de la Politique de la Ville de desservi.
Projets urbains et d'aménagement	Ce tracé passe à proximité (moins de 500 m) du projet de l'Hippodrome. Il s'inscrit globalement dans un tissu urbain constitué sans mutation en cours.
Fréquentation estimée	+13 500 voyages par jour en 2035 sur la branche R du Mongy par rapport à la situation sans extension vers Wattrelos Soit un ratio de 2 400 voyages/km Au total, **38 100 voyages** en 2035 sur cette branche R du Mongy
Performance transport et maillage	Temps de parcours Eurotéléport <> Wattrelos Centre : 10 minutes (aujourd'hui 12 minutes avec la Liane 3), avec une fiabilité plus importante des temps de parcours ainsi qu'une capacité et un confort augmentés. Temps de parcours depuis Wattrelos Centre : Vers Herseaux : 10 minutes (aujourd'hui 10 minutes avec la ligne MWR) Vers Mouscron : 23 minutes avec le tramway puis le train avec une correspondance de 5 minutes (aujourd'hui 28 min avec la MWR) La reprise partielle de l'itinéraire de la Liane 3 permet de desservir le cœur du centre-ville de Wattrelos et les zones les plus denses de la commune. Cela permet ainsi de capter la clientèle actuelle de la Liane 3 jusqu'à la rue Vallon. Une desserte bus de rabattement vers le tramway depuis Beaulieu devra être étudiée. L'extension jusqu'à la gare d'Herseaux permet d'assurer une correspondance avec le réseau ferré belge. À noter également la correspondance possible (passage à proximité) avec le mini pôle de « Wattrelos Centre » (terminus CIT5, ligne 17, P+R existant).
Insertion, circulation et	Concernant la circulation, sur l'axe central de la ville depuis la limite communale à l'ouest jusqu'à la rue Jules Guesde, la mise à sens unique pour la circulation générale sera nécessaire. La mise en place de boucles locales de circulation permettrait aux riverains de quitter ou de revenir chez eux.

points durs techniques	D'Eurotéléport jusqu'au rond-point de la rue Vallon, les emprises disponibles sont variables : supérieur à 20m sur une partie de l'itinéraire, elles sont comprises entre 12m et 15m sur les rues Carnot et Jean Jaurès. L'élargissement de l'emprise n'est pas envisageable en section courante compte tenu du front bâti continu sauf quelques parkings notamment. Sur les rues Carnot et Jean Jaurès, la largeur disponible de 12 à 15 m ne permet pas d'accueillir l'ensemble des fonctions et nécessite d'arbitrer entre les différents usages, pouvant générer des contraintes pour l'exploitation de la ligne. La circulation routière doit potentiellement être déviée ou banalisée avec le tramway. Cette réflexion devra se faire sur un périmètre élargi et avec une vision globale afin d'apporter une plus-value urbaine. L'arrivée du tramway permettrait d'apaiser cet axe en le rendant moins routier. Les rues d'Avelghem et Jean-Lebas possèdent une emprise comprise entre 22m et 29m qui permettent des aménagements confortables pour tous les usagers. La rue Jules Guesde/contour Saint Liévin possède une emprise existante comprise entre 12m à 15m. L'élargissement de l'emprise n'est pas envisageable en section courante compte-tenu du front bâti continu. L'insertion urbaine se fait a minima, sans aménagements paysagers structurants. Elle suppose un arbitrage entre les différents usages, pouvant générer des contraintes pour l'exploitation de la ligne. La circulation routière doit potentiellement être déviée ou banalisée avec le tramway, les espaces seraient réduits pour les modes actifs avec potentiellement un itinéraire alternatif pour les cycles. La rue du Petit Audenarde possède une emprise existante de l'ordre de 21m qui permet des aménagements au plus juste pour tous les usagers, sans plantation. Tracé peu sinueux pour le système de transport, avec environ 4 girations serrées, de 25 à 50 m.
Coûts	Coût d'investissement : environ **110 M€ HT au total** hors tronc commun soit **22,0 M€ HT/km** Coût d'exploitation : environ **4,3 M€ HT /an** pour le tramway

2.8.9 Scénario 8



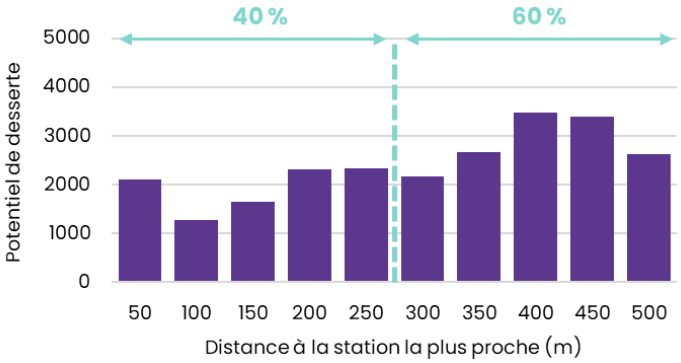
Ce scénario de tracé dessert le nouveau quartier de l'Hippodrome et assure une desserte rapprochée du centre-ville de Wattrelos et du quartier de Beaulieu. Ce tracé emprunte : boulevard Gambetta, boulevard de Colmar, boulevard de Beaurepaire, pont du Sartel, rue Albert 1er, boulevard Pierre Mendès France, rue Vallon, rond-point, boulevard Pierre Mauroy, boulevard André-Cambray.

6,2 km d'extension (dont 5,0 km hors tronc commun)

12 stations au total (dont 3 sur le tronc commun avec la ligne Neuville-en-Ferrain – Hem)

+ 12 300 voyages par jour sur la branche R du Mongy

Potentiel de desserte* à moins de 500 m réels des stations en 2035 :



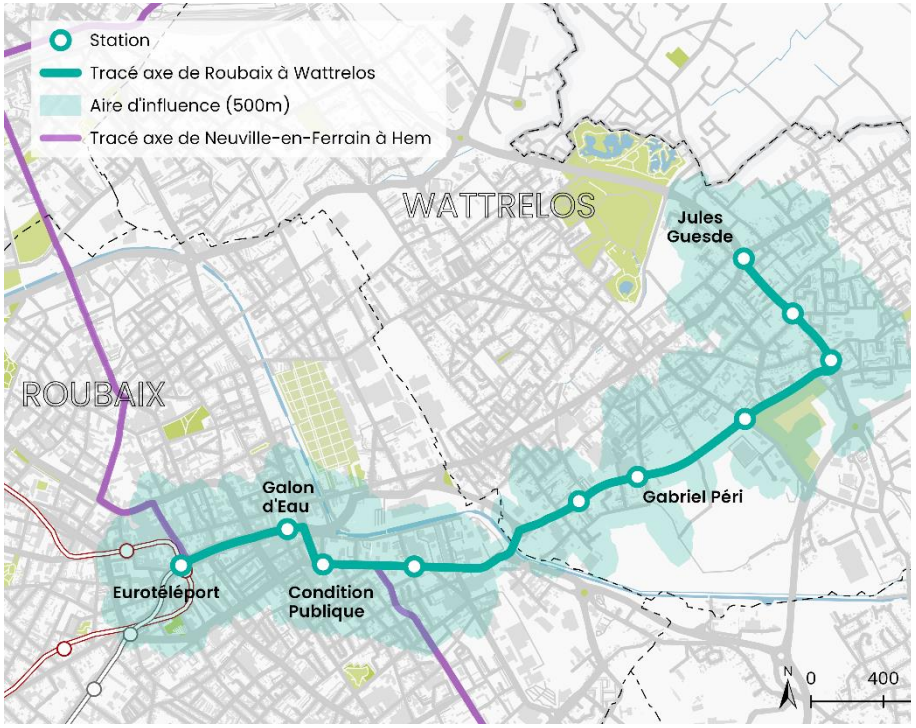
17 000 habitants | **4 700** emplois | **2 300** scolaires

** Habitants + emplois + scolaires desservis en 2035, hors stations du tronc commun avec la ligne Neuville-en-Ferrain - Hem*

Scénario 8 : à l'Hippodrome, par Mendès France	
Potentiel de desserte	Desserte de **24 000 P+E+S en 2035**, soit **4 800 PES/km**. Environ 40% du potentiel desservi se trouve à moins de 250m d'une station. Équipements : Mairie de Wattrelos, des complexes sportifs, collège Pablo Neruda, centre hospitalier de Wattrelos, deux collèges. Quartier Prioritaire de la Politique de la Ville : périphérie de Beaulieu.
Projets urbains et d'aménagement	Ce tracé dessert les projets de l'Hippodrome et la zone du Sartel.
Fréquentation estimée	+ 12 300 voyages par jour en 2035 sur la branche R du Mongy par rapport à la situation sans extension vers Wattrelos Soit un ratio de 2 000 voyages/km Au total, **36 900 voyages** en 2035 sur cette branche R du Mongy
Performance transport et maillage	Le tracé emprunte, après un parcours de 1,2 km commun avec la ligne Neuville-en-Ferrain – Hem, le boulevard Pierre Mendès-France afin de desservir le quartier de l'Hippodrome. Temps de parcours Eurotéléport <> Beaulieu : 20 minutes (aujourd'hui 20 minutes avec la Liane 3) Beaulieu <> Wattrelos Centre : 18 minutes (aujourd'hui 8 minutes avec la Liane 3) Eurotéléport <> Wattrelos Centre : 24 minutes (aujourd'hui 12 minutes avec la Liane 3) Les deux temps de parcours vers et depuis Wattrelos centre prennent en compte un trajet d'environ 5 minutes pour atteindre l'arrêt le plus proche (Hippodrome) depuis le centre-ville. Le temps de parcours depuis et vers Beaulieu prend en compte un trajet d'environ 7 minutes pour atteindre l'arrêt le plus proche (rue Vallon). Le tramway offre une fiabilité plus importante des temps de parcours ainsi qu'une capacité et un confort augmentés. La desserte de la rue Carnot et du quartier Beaulieu par la Liane 3 devra être réinterrogée (la modélisation de fréquentation a pris comme hypothèse sa suppression, celle-ci pouvant venir en concurrence avec le futur tramway). Le rabattement vers le tramway depuis le centre-ville et Beaulieu sera à étudier, en privilégiant les modes actifs.

Insertion, circulation et points durs techniques	Sur Roubaix, ce tracé implique de prolonger jusqu'à la rue du Pile la mise à sens unique du boulevard de Beaurepaire. Le pont de Beaurepaire ne supportera a priori pas les charges permanentes apportées par un tramway. Il devra soit être reconstruit avec une largeur de l'ordre de plus de 20 mètres permettant d'assurer toutes les fonctions (plateforme tramway, circulation double sens, restitution des pistes cyclables et des trottoirs), soit doublé par un nouvel ouvrage d'une largeur similaire et supportant la plateforme tramway et une partie des modes actifs. Le boulevard Pierre Mendès-France possède une emprise comprise entre 18m et 20m sur cette section. Une telle largeur induirait de réinterroger les fonctions actuelles et éventuellement de les contraindre (la suppression d'une file de circulation pour chaque sens serait par exemple nécessaire). Pour une insertion qualitative du tramway, l'élargissement de l'emprise à près de 25m pourrait être envisagé (impliquant des achats fonciers avec l'impact de quelques bâtiments). Cela permettrait des espaces confortables pour tous les usagers et des aménagements paysagers, avec un maintien à une voie dans chaque sens pour la circulation routière. Le boulevard Pierre Mauroy et la rue Vallon possèdent une emprise existante comprise entre 25m et 29m qui permet des aménagements confortables pour tous les usagers. Pour permettre des aménagements urbains de qualité, l'élargissement de l'emprise pourrait être envisagé sur le boulevard André Cambray (emprise existante comprise entre 12m et 15m avec bâti en retrait) afin de porter l'emprise à près de 18m. L'insertion urbaine comprendrait ainsi le tramway, des aménagements paysagers structurants et les modes actifs. Tracé un peu sinueux pour le système de transport, avec environ 5 girations serrées (entre 25 et 50m de rayon).
Coûts	Coût d'investissement : environ **120 M€ HT au total** hors tronc commun soit **24,0 M€ HT/km** Coût d'exploitation : environ **4,7 M€ HT/an** pour le tramway

2.8.10 Scénario 9



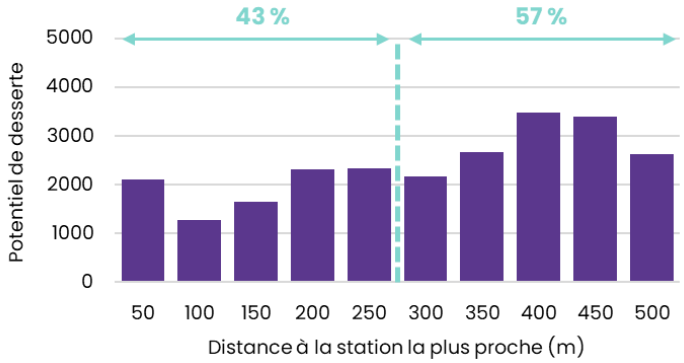
Ce tracé reprend partiellement l'itinéraire du scénario 8, jusqu'au rond-point avec la rue Jules Guesde. Il cherche à desservir les proximités du centre-ville et du quartier Beaulieu avec un linéaire moins important. Ce tracé emprunte : boulevard Gambetta, boulevard de Colmar, boulevard Beaurepaire, pont du Sartel, rue Albert 1er, boulevard Pierre Mendès France, rue Vallon, rond-point.

4,9 km d'extension (dont 3,7 km hors tronc commun)

10 stations au total (dont 3 sur le tronc commun avec la ligne Neuville-en-Ferrain – Hem)

+ 11 300 voyages par jour sur la branche R du Mongy

Potentiel de desserte* à moins de 500 m réels des stations en 2035 :



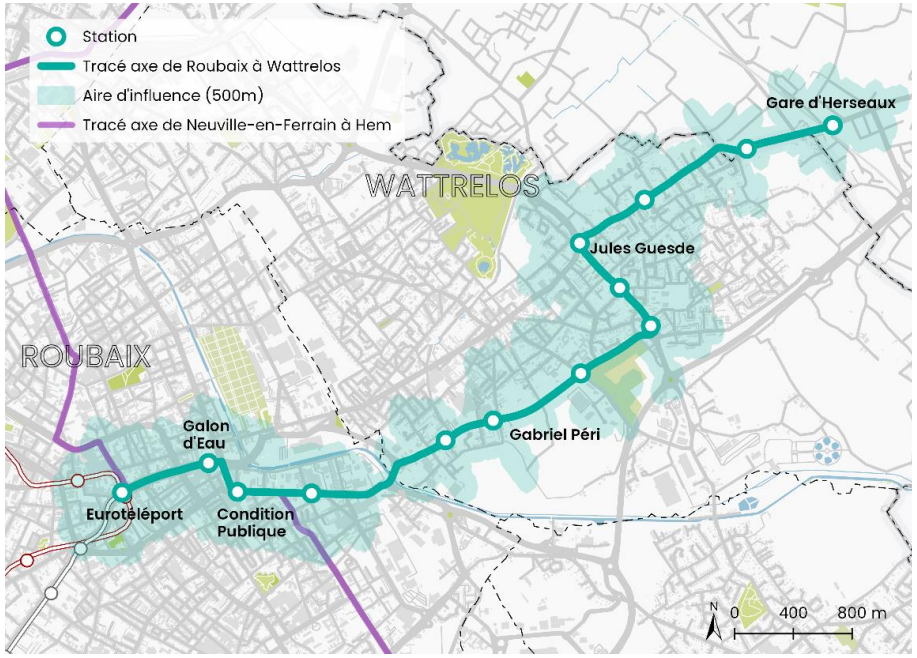
14 000 habitants | **3 100** emplois | **1 400** scolaires

** Habitants + emplois + scolaires desservis en 2035, hors stations du tronc commun avec la ligne Neuville-en-Ferrain - Hem*

Scénario 9 : au rond-point de la rue Vallon, par Mendès France	
Potentiel de desserte	Desserte de **18 500 P+E+S en 2035**, soit **5 000 PES/km**. Environ 40% du potentiel desservi se trouve à moins de 250m d'une station. Équipements : des complexes sportifs, collège Pablo Neruda, centre hospitalier de Wattrelos. Quartier prioritaire de la Politique de la Ville : périphérie de Beaulieu.
Projets urbains et d'aménagement	Ce tracé dessert la zone du Sartel. Le terminus est à 600 m du projet urbain de l'Hippodrome.
Fréquentation estimée	+ 11 300 voyages par jour en 2035 sur la branche R du Mongy par rapport à la situation sans extension vers Wattrelos Soit un ratio de 2 300 voyages/km Au total, **35 900 voyages** en 2035 sur cette branche R du Mongy
Performance transport et maillage	Le tracé emprunte, après un parcours de 1,2 km commun avec la ligne Neuville-en-Ferrain – Hem, le boulevard Pierre Mendès-France afin de desservir le secteur sud de Wattrelos. Temps de parcours Eurotéléport <> Beaulieu : 20 minutes (aujourd'hui 20 minutes avec la Liane 3) Eurotéléport <> Wattrelos Centre : 21 minutes (aujourd'hui 12 minutes avec la Liane 3) Beaulieu <> Wattrelos Centre : 16 minutes (aujourd'hui 8 minutes avec la Liane 3) Le temps de parcours vers et depuis Wattrelos centre prend en compte un trajet d'environ 6 minutes pour atteindre l'arrêt le plus proche (Jules Guesde) depuis le centre-ville. Le temps de parcours depuis et vers Beaulieu prend en compte un trajet d'environ 7 minutes pour atteindre l'arrêt le plus proche (rue Vallon). Le tramway offre une fiabilité plus importante des temps de parcours ainsi qu'une capacité et un confort augmentés. La desserte de la rue Carnot et du quartier Beaulieu par la Liane 3 devra être réinterrogée (la modélisation de fréquentation a pris comme hypothèse sa suppression, celle-ci pouvant venir en concurrence avec le futur tramway). Le rabattement vers le tramway depuis le centre-ville et Beaulieu sera à étudier, en privilégiant les modes actifs.

Insertion, circulation et points durs techniques	Sur Roubaix, ce tracé implique de prolonger jusqu'à la rue du Pile la mise à sens unique du boulevard de Beaurepaire. Le pont de Beaurepaire ne supportera a priori pas les charges permanentes apportées par un tramway. Il devra soit être reconstruit avec une largeur de l'ordre de plus de 20 mètres permettant d'assurer toutes les fonctions (plateforme tramway, circulation double sens, restitution des pistes cyclables et des trottoirs), soit doublé par un nouvel ouvrage d'une largeur similaire et supportant la plateforme tramway et une partie des modes actifs. Le boulevard Pierre Mendès-France possède une emprise comprise entre 18m et 20m sur cette section. Une telle largeur induirait de réinterroger les fonctions actuelles et éventuellement de les contraindre (la suppression d'une file de circulation pour chaque sens serait par exemple nécessaire). Pour une insertion qualitative du tramway, l'élargissement de l'emprise à près de 25m pourrait être envisagé (impliquant des achats fonciers avec l'impact de quelques bâtiments). Cela permettrait des espaces confortables pour tous les usagers et des aménagements paysagers, avec un maintien à une voie dans chaque sens pour la circulation routière. Le boulevard Pierre Mauroy et la rue Vallon possèdent une emprise existante comprise entre 25m et 29m qui permet des aménagements confortables pour tous les usagers. Tracé peu sinueux pour le système de transport, avec environ 4 girations serrées, de 25 à 50 m de rayon.
Coûts	Coût d'investissement : environ **90 M€ au total** hors tronc commun soit **24,0 M€HT/km** Coût d'exploitation : environ **3,7 M€ HT/an** pour le tramway

2.8.11 Scénario 10



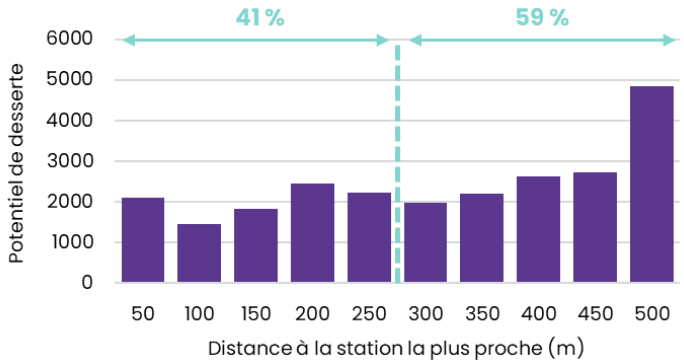
Ce scénario de tracé est une extension du scénario 9 jusqu'à la gare d'Herseaux, en Belgique, soit 2 km supplémentaires. Ce tracé emprunte : boulevard Gambetta, boulevard de Colmar, boulevard de Beaurepaire, pont du Sartel, rue Albert Premier, boulevard Pierre Mendès France, rue Vallon, rond-point, rue Jules Guesde, rue du Petit-Audenarde.

6,9 km d'extension (dont 5,7 km hors tronc commun)

13 stations au total (dont 3 sur le tronc commun avec la ligne Neuville-en-Ferrain – Hem)

+ 14 200 voyages par jour sur la branche R du Mongy

Potentiel de desserte* à moins de 500 m réels des stations en 2035 :



16 900 habitants | **3 500** emplois | **1 700** scolaires

** Habitants + emplois + scolaires desservis en 2035, hors stations du tronc commun avec la ligne Neuville-en-Ferrain - Hem*

Scénario 10 : à Herseaux, par Mendès France	
Potentiel de desserte	Desserte de **24 400 P+E+S en 2035**, soit **4 300 PES/km** (hors tronc commun). Environ 40% du potentiel desservi se trouve à moins de 250m d'une station. Équipements : complexes sportifs, collège Pablo Neruda, centre hospitalier de Wattrelos, un lycée, la gare d'Herseaux. Quartier Prioritaire de la Politique de la Ville : périphérie de Beaulieu
Projets urbains et d'aménagement	Ce tracé dessert la zone du Sartel. Il passe à 600 m du projet de l'Hippodrome.
Fréquentation estimée	+ 14 200 voyages par jour en 2035 sur la branche R du Mongy par rapport à la situation sans extension vers Wattrelos Soit un ratio de 2 100 voyages/km Au total, **38 800 voyages** en 2035 sur cette branche
Performance transport et maillage	Le tracé emprunte, après un parcours de 1,2 km commun avec la ligne Neuville-en-Ferrain – Hem, le boulevard Pierre Mendès-France afin de desservir le secteur sud de Wattrelos. L'extension jusqu'à la gare d'Herseaux permet d'assurer une correspondance avec le réseau ferré belge. Temps de parcours Eurotéléport <> Beaulieu : 20 min (aujourd'hui 20 min avec la Liane 3) Eurotéléport <> Wattrelos Centre : 21 min (aujourd'hui 12 min avec la Liane 3) Eurotéléport <> Herseaux : 21 min (aujourd'hui 22 min avec la ligne MWR) Eurotéléport <> Mouscron : 34 min avec une correspondance avec le train à Herseaux (aujourd'hui 40 min en trajet direct avec la MWR). Le temps de parcours vers et depuis Wattrelos centre prend en compte un trajet d'environ 6 minutes pour atteindre l'arrêt le plus proche (Jules Guesde) depuis le centre-ville. Le temps de parcours depuis et vers Beaulieu prend en compte un trajet d'environ 7 minutes pour atteindre l'arrêt le plus proche (rue Vallon). Le tramway offre une fiabilité plus importante des temps de parcours ainsi qu'une capacité et un confort augmentés. La desserte de la rue Carnot et du quartier Beaulieu par la Liane 3 devra être réinterrogée (la modélisation de fréquentation a pris comme hypothèse sa suppression, celle-ci pouvant venir en concurrence avec le futur tramway). Le rabattement vers le tramway depuis le centre-ville et Beaulieu sera à étudier, en privilégiant les modes actifs

Insertion, circulation et points durs techniques	Sur Roubaix, ce tracé implique de prolonger jusqu'à la rue du Pile la mise à sens unique du boulevard de Beaurepaire. Le pont de Beaurepaire ne supportera a priori pas les charges permanentes apportées par un tramway. Il devra soit être reconstruit avec une largeur de l'ordre de plus de 20 mètres permettant d'assurer toutes les fonctions (plateforme tramway, circulation double sens, restitution des pistes cyclables et des trottoirs), soit doublé par un nouvel ouvrage d'une largeur similaire et supportant la plateforme tramway et une partie des modes actifs. Le boulevard Pierre Mendès-France possède une emprise comprise entre 18m et 20m sur cette section. Une telle largeur induirait de réinterroger les fonctions actuelles et éventuellement de les contraindre (la suppression d'une file de circulation pour chaque sens serait par exemple nécessaire). Pour une insertion qualitative du tramway, l'élargissement de l'emprise à près de 25m pourrait être envisagé (impliquant des achats fonciers avec l'impact de quelques bâtiments). Cela permettrait des espaces confortables pour tous les usagers et des aménagements paysagers, avec un maintien à une voie dans chaque sens pour la circulation routière. Le boulevard Pierre Mauroy et la rue Vallon possèdent une emprise existante comprise entre 25m et 29m qui permet des aménagements confortables pour tous les usagers. La rue Jules Guesde/contour Saint Liévin possède une emprise existante comprise entre 12m à 15m. L'élargissement de l'emprise n'est pas envisageable en section courante compte-tenu du front bâti continu. L'insertion urbaine se fait a minima, sans aménagements paysagers structurants. Elle suppose un arbitrage entre les différents usages, pouvant générer des contraintes pour l'exploitation de la ligne. La circulation routière doit potentiellement être déviée ou banalisée avec le tramway, les espaces seraient réduits pour les modes actifs avec potentiellement un itinéraire alternatif pour les cycles. La rue du Petit Audenarde possède une emprise existante de l'ordre de 21m qui permet des aménagements au plus juste pour tous les usagers, sans plantation. Tracé un peu sinueux pour le système de transport, avec environ 6 girations serrées (25 à 50m de rayon).
Coûts	Coût d'investissement : environ **125 M€ HT au total** hors tronc commun **22,0 M€ HT/km** Coût d'exploitation : environ **5,2 M€ HT/an** pour le tramway

2.9 Opportunité d'une liaison transfrontalière jusque Herseaux

2.9.1 Herseaux

Herseaux est une entité urbaine de la commune de Mouscron contiguë à Wattrelos. Elle comporte 8 000 habitants et sa densité est de 2 300 habitants par km², soit une valeur environ 0,5 fois moindre que celle de Wattrelos et plus de 3 fois inférieure à celle de Roubaix et Tourcoing.

La population de Mouscron s'élève au total à 58 200 habitants (2018).

Le terminus de la ligne de tramway serait envisagé à proximité immédiate de la gare d'Herseaux. Ce point est à environ 4km à vol d'oiseau du centre de Mouscron, ce qui représente une distance équivalente à celle entre le centre-ville de Mouscron et la gare de Tourcoing.

La gare du réseau SNCB d'Herseaux, dite halte d'Herseaux, est un point d'arrêt sans personnel permanent.

Elle est desservie par des trains InterCity (IC) et d'Heure de pointe (P) de la SNCB, qui effectuent des missions sur la liaison Bruxelles - Hal – Mouscron.

Les jours ouvrés, le service nominal comporte :

- 24 trains IC-26 reliant Courtrai à Saint-Nicolas, via Bruxelles,
- Une vingtaine de trains L reliant Mouscron à Mons,
- Deux trains P par sens reliant Mouscron à Bruxelles (Schaerbeek),
- Deux trains P par sens reliant Mouscron à Tournai.

Ainsi, par exemple, entre 6h30 et 8h30, la gare d'Herseaux est desservie par 5 trains en direction de Tournai (16 min de temps de parcours) et 3 trains en direction de Mouscron (8 min de temps de parcours).

La liaison transfrontalière vers Herseaux et Mouscron depuis Roubaix et Wattrelos est assurée aujourd'hui par la ligne de bus MWR d'Ilévia et TEC Hainaut qui relie Eurotéléport à Mouscron en 30 minutes environ. Actuellement cette ligne absorbe 1 100 voyages lors des jours ouvrés, dont 36% sont transfrontaliers. Cette fréquentation n'a pas évolué depuis les années 2000.

2.9.2 Déplacements entre la Métropole Européenne de Lille et la Belgique

L'enquête déplacements réalisée en 2016 sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille indique que le nombre de déplacements quotidiens entre la métropole lilloise et la Belgique est de 79 800 dont 78 % avec la Wallonie (62 000).

Le tableau ci-après précise les différents déplacements entre la Métropole Européenne de Lille ou le secteur de Wattrelos/Roubaix et les principaux pôles d'attractivités belges à proximité :

Déplacements quotidiens tous modes depuis	Vers Mouscron / Herseaux	Vers Tournai	Vers Courtrai	Belgique
Métropole lilloise	37 000	9 000	1 200	79 800
Secteur Roubaix / Wattrelos	10 500 (80% des déplacements vers la Belgique)	1 500	530	15 000

Mouscron et Herseaux apparaissent ainsi comme des secteurs beaucoup plus attractifs que les secteurs de Tournai ou de Courtrai.

Les autres déplacements entre la Belgique et la métropole de Lille concernent Bruxelles et les autres grands centres urbains. Ainsi, de l'ordre de 500 à 600 personnes venant ou allant à Bruxelles quotidiennement depuis la métropole de Lille en TGV transitent par Lille Europe.

Cette enquête ne recense néanmoins que les déplacements des personnes de plus de 5 ans habitant dans la métropole lilloise et ne tient donc pas compte des Belges travaillant ou étudiant en France.

À proximité de Lille, sur les secteurs de Mouscron, Courtrai et Tournai, les lieux d'attractivité sont multiples.

Parmi eux, les établissements scolaires et universitaires sont à souligner avec 2 grandes polarités :

- École Saint-Luc à Tournai avec environ 1 000 élèves français en partie internes (source : site internet de l'établissement),
- Les établissements de Mouscron avec une moyenne de 30% d'élèves français pour les principaux établissements, ce qui représente plus de 1500 élèves, dont certains internes (source : Plan Communal de Mobilité Mouscron).

La base de données déplacement Domicile Lieu d'étude 2017 INSEE (2022) indique qu'un total de 700 étudiants/scolaires originaires de Roubaix/Wattrelos étudient à Mouscron. Ils sont 600 environ en provenance de Tourcoing.

Ces établissements sont accessibles depuis les gares ferroviaires de Froyennes et de Mouscron. Néanmoins les flux de ces étudiants ne représentent qu'un nombre limité de déplacements.

De grands pôles économiques et commerciaux sont également présents dans ces secteurs :

- Pôles d'emplois industriel notamment autour de Courtrai,
- Nombreuses zones commerciales comme Floralux à Dadizel ou Famiflora à Mouscron.

Ces sites sont disséminés sur le territoire et difficilement accessibles pour la plupart depuis les gares ferroviaires. Ils sont

généralement pensés pour une desserte routière et difficilement captables par des transports en commun.

En conclusion, si la zone de Mouscron/Herseaux est la plus attractive en Belgique pour les habitants de la métropole, elle ne représente qu'un potentiel limité pour les déplacements depuis le secteur de Roubaix/Wattrelos, avec un flux de 10 500 déplacements/jour tous modes confondus. À titre de comparaison, les flux journaliers tous modes entre Wattrelos et Roubaix sont de 30 000 déplacements par jour.

2.9.3 Liaisons métropole lilloise – Belgique actuelles

L'offre de transport transfrontalière entre le versant Est de la métropole lilloise et la Belgique est constituée par la ligne de bus MWR et le réseau ferroviaire.

Les gares de Mouscron, Tournai et Courtrai offrent des possibilités de correspondance avec le réseau de transport en commun belge et permettent ainsi d'offrir une chaîne de déplacement complète.

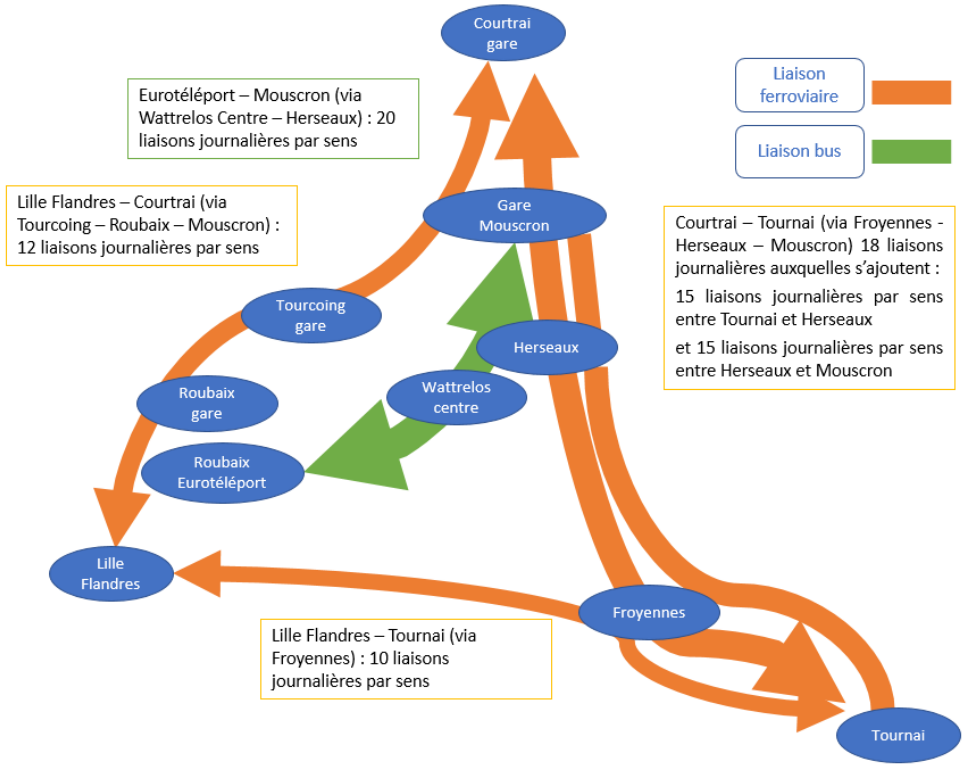


FIGURE 15 : PRINCIPALES LIAISONS MÉTROPOLE LILLOISE –BELGIQUE (NORD EST) EN TRANSPORTS EN COMMUN | SOURCE : MEL

Sur l'axe Lille – Courtrai, le nombre de trains par jour ouvré et par sens est d'une douzaine. Tous ces trains s'arrêtent à Roubaix, Tourcoing et Mouscron. Des correspondances sont ainsi ensuite possibles avec le réseau de métro et de tramway existant à Lille, Roubaix et Tourcoing. Sur le tronçon entre Mouscron et Courtrai, une offre complémentaire de train existe multipliant par 3 le nombre de liaisons.

Entre Lille et Tournai, une dizaine de liaisons par sens sont proposées par jour, toutes s'arrêtant à Froyennes. Sur le tronçon entre Froyennes et Tournai, une offre complémentaire multiplie par 5 le nombre de liaisons.

Entre Courtrai et Tournai, 18 liaisons directes sont proposées qui s'arrêtent toutes à Mouscron, Herseaux et Froyennes. Entre Herseaux et Tournai d'une part, et, Herseaux et Mouscron d'autre part, une quinzaine de voyage directs supplémentaires sont possibles.

S'ajoute également la ligne de bus MWR, avec 20 passages par jour et par sens, reliant Roubaix à Mouscron en desservant le centre-ville de Wattrelos.

2.9.4 Perspectives liées au projet de Service Express Métropolitain

Le Service Express Métropolitain (SEM), projet porté par l'État, la Région Hauts-de-France, la Métropole Européenne de Lille et SNCF Réseau, renforcera le rôle du train dans l'accessibilité à la métropole.

Son objectif est de doubler les fréquences en heures de pointe des trains de l'étoile ferroviaire de Lille (comprenant les liaisons Lille-Courtrai et Lille – Tournai) à l'horizon 2040 pour évoluer vers une forme de RER métropolitain et une desserte au quart d'heure, en exploitant plus largement l'étoile ferroviaire existante, en améliorant ses infrastructures, en créant de nouvelles haltes et en rendant plus attractifs les points d'arrêts existants situés sur la Métropole.

Les études de faisabilité sont en cours par SNCF Réseau, et le nombre de liaisons reste à confirmer, néanmoins elles visent à une augmentation de la desserte sur ces différents barreaux et ainsi un renforcement des liaisons de l'étoile ferroviaire.

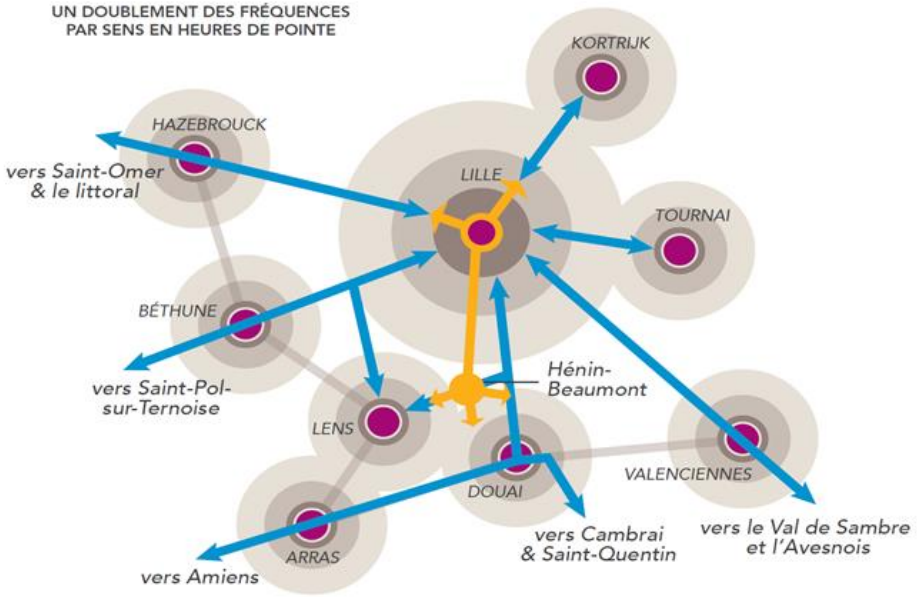


FIGURE 16 : SCHÉMA DU PROJET DE SERVICE EXPRESS MÉTROPOLITAIN | SOURCE : SNCF

2.9.5 Comparaison des temps de parcours en tramway

Pour la comparaison des temps de parcours sur les liaisons présentées ci-après, l'hypothèse la plus favorable pour le temps de parcours du tramway a été prise en compte, à savoir celle d'un tracé de tramway direct passant par l'axe Carnot entre Eurotéléport et Herseaux (Scénario 7).

2.9.5.1 Liaison métropole de Lille – Mouscron

- Temps de parcours de Roubaix Eurotéléport à Mouscron via Herseaux :
  - Actuellement 40 min via la ligne de bus MWR,
  - 33 min via le futur tramway (avec une correspondance de 5 min à Herseaux).
- Par comparaison, le temps de parcours Gare de Roubaix – Mouscron par le train est aujourd'hui de 17 min.

Aussi, le trajet de Roubaix vers Mouscron est moins attractif en tramway que par la liaison ferroviaire actuelle.

- Temps de parcours de Wattrelos-Centre à Mouscron via Herseaux :
  - Actuellement 28 min via la ligne de bus MWR,
  - 23 min via le futur tramway (avec une correspondance de 5 min à Herseaux).

Ainsi, depuis le centre-ville de Wattrelos, le nouveau tramway ne fait gagner que 5 min de temps de parcours par rapport à la ligne de bus MWR mais il permet une augmentation de la fréquence (33 liaisons possibles avec le nouveau tramway et train à Herseaux, contre 18 avec la ligne de bus MWR). Ce parcours induit par contre une rupture de charge en gare d'Herseaux, nécessitant pour le voyageur de passer du mode tramway au mode train (alors que la ligne MWR relie directement Wattrelos à Mouscron).

Sur les autres secteurs de la métropole, un trajet utilisant l'une des gares du territoire, via la liaison ferroviaire vers Mouscron est plus attractive qu'un trajet via Herseaux et le nouveau tramway, du fait de temps de parcours inférieurs et des ruptures de charge moins nombreuses.

En conclusion, en temps de parcours, la liaison vers Mouscron en tramway depuis la métropole lilloise n'est avantageuse que pour les usagers au départ de Wattrelos. Pour les autres origines de la métropole lilloise, le temps de parcours est réduit par les liaisons ferroviaires existantes.

2.9.5.2 Liaison métropole de Lille – Courtrai

- Temps de parcours de Roubaix Eurotéléport à Courtrai :
  - 60 min via la ligne de bus MWR puis le train Mouscron-Courtrai (avec une correspondance de 10 min),

- 50 min via la ligne de bus MWR jusque Herseaux puis le train Herseaux-Courtrai (avec une correspondance de 10 min),
- 43 min via le nouveau tramway jusque Herseaux puis le train Herseaux-Courtrai (avec une correspondance de 5 min).

- Par comparaison, le temps de parcours Gare de Roubaix – Courtrai par le train est de 27 min sans rupture de charge.

Pour se rendre à Courtrai depuis Roubaix, la liaison ferroviaire présente un temps de parcours fortement inférieur au temps de parcours via le nouveau tramway et la gare d'Herseaux, et ce, sans rupture de charge. Ainsi, l'utilisation de la liaison ferroviaire depuis Roubaix pour se rendre à Courtrai reste plus attractive qu'un trajet via Herseaux et ce, malgré l'arrivée du nouveau tramway et l'augmentation de la fréquence.

- Temps de parcours de Wattrelos-Centre à Courtrai :
  - 48 min via la ligne de bus MWR puis le train Mouscron-Courtrai (avec une correspondance de 10 min),
  - 38 min via la ligne de bus MWR jusque Herseaux puis le train Herseaux-Courtrai (avec une correspondance de 10 min),
  - 33 min via le nouveau tramway jusque Herseaux puis le train Herseaux-Courtrai (avec une correspondance de 5 min).

Pour se rendre à Courtrai, depuis le centre-ville de Wattrelos l'arrivée du tramway n'apporterait qu'un gain de 5 min par rapport au trajet via la ligne de bus MWR sur un trajet total de 33 min environ.

Pour tous les autres usagers de la métropole lilloise, l'utilisation du train direct vers Courtrai apparait comme plus attractive car limitant les ruptures de charge et le temps de parcours, qu'un trajet via Herseaux. Le projet de Service Express Métropolitain est par ailleurs de nature à venir renforcer ce constat.

En conclusion, en temps de parcours, la liaison vers Courtrai en tramway depuis la métropole lilloise n'est avantageuse que pour les usagers au départ de Wattrelos. Pour les autres origines de la métropole lilloise, le temps de parcours est réduit par les liaisons ferroviaires existantes. Ce raisonnement vaut également pour les dessertes au-delà de Courtrai vers Gand ou Bruxelles.

2.9.5.3 Liaison métropole de Lille - Tournai

- Temps de parcours de Roubaix Eurotéléport à Tournai :
  - 48 min via la ligne de bus MWR jusque Herseaux puis le train à Herseaux (avec une correspondance de 10 min),
  - 41 min via le nouveau tramway jusque Herseaux puis le train à Herseaux (avec une correspondance de 5 min).

- Par comparaison, le temps de parcours Gare de Roubaix – Tournai par le train via Lille Flandres est de 50 min en considérant 10 min de correspondance.

Depuis Roubaix, un trajet via le nouveau tramway et Herseaux permet ainsi de gagner quelques minutes par rapport à un trajet passant par la gare Lille Flandres, avec le même nombre de ruptures de charge.

- Temps de parcours de Wattrelos-Centre à Tournai :
  - 36 min via la ligne de bus MWR jusque Herseaux puis le train (avec une correspondance de 10 min),
  - 31 min via le nouveau tramway jusque Herseaux puis le train (avec une correspondance de 5 min).

Ainsi, depuis le centre-ville de Wattrelos, le nouveau tramway ne fait gagner que 5 min de temps de parcours par rapport à la ligne de bus MWR.

Pour tous les autres usagers de la métropole lilloise, passer par la gare Lille Flandres pour se rendre à Tournai est un trajet plus attractif que de passer par Herseaux, tout particulièrement dans la perspective du projet de Service Express Métropolitain.

En conclusion, en temps de parcours, la liaison vers Tournai en tramway depuis la métropole lilloise n'est avantageuse que pour les usagers au départ de Wattrelos et de Roubaix. Pour les autres origines de la métropole lilloise, le temps de parcours est réduit par les liaisons ferroviaires existantes depuis la gare Lille Flandres.

2.9.6 Opportunité d'une liaison tramway transfrontalière jusque Herseaux

Au-delà du symbole d'une liaison transfrontalière, un terminus du tramway à Herseaux ne pourrait ainsi se justifier que par :

- *Des potentiels de desserte et des points d'attractivité particuliers à Herseaux, à proximité de la ligne de tramway*

  Dans les faits, la densité à Herseaux est faible et il n'y a pas de générateurs d'attractivité majeurs à même de générer un usage substantiel du tramway. Ainsi, la desserte même du secteur de la gare d'Herseaux ne générera qu'une faible fréquentation du tramway ne justifiant pas l'aménagement d'une nouvelle ligne.

  En outre, la densité est assez faible tout au long du parcours entre le centre-ville de Wattrelos et la gare d'Herseaux. La continuité de densité urbaine entre la métropole lilloise et la Belgique se situe plutôt entre Tourcoing et Mouscron d'une part, et Halluin et Menin d'autre part.

- *L'intermodalité avec la gare d'Herseaux et la possibilité, depuis cette gare, de rejoindre les centres urbains de Mouscron, Courtrai ou Tournai*

  L'enquête déplacements réalisée en 2016 sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille indique que le nombre de déplacements quotidiens entre la métropole lilloise et

la Belgique est de 79 800 dont 37 000 (46%) vers Mouscron/Herseaux et une attractivité plus relative vers Tournai (9 000 déplacements soit 11%) et vers Courtrai (1 200 déplacements soit moins de 2%).

Selon l'analyse des temps de parcours, seuls les usagers en provenance de Wattrelos bénéficieraient d'un léger gain de temps de trajet, en utilisant le tramway puis le train depuis Herseaux, pour rejoindre Mouscron et Courtrai. De même, seuls les usagers en provenance de Roubaix et Wattrelos bénéficieraient d'un léger gain de temps de trajet, en utilisant le tramway puis le train depuis Herseaux, pour rejoindre Tournai.

Pour le reste des métropolitains, les liaisons ferroviaires existantes depuis les gares de Lille, Roubaix et Tourcoing demeurent plus performantes. À horizon 2040, la fréquence de ces liaisons de l'étoile ferroviaire de Lille sera par ailleurs renforcée dans le cadre du projet de Service Express Métropolitain (SEM).

Or, selon l'enquête déplacements de 2016, le nombre de déplacements quotidiens entre le secteur de Roubaix/Wattrelos et la Belgique est de 15 000 dont une majorité s'effectuent vers Mouscron/Herseaux (10 500 soit 80%), les destinations vers Tournai (1 500) et Courtrai (530) n'étant pas représentatives.

Ainsi, la réalisation d'une liaison en tramway jusqu'à la gare d'Herseaux n'améliorerait que de façon limitée l'offre de transport en commun entre la Métropole Européenne de Lille et les pôles belges de Mouscron, Courtai ou Tournai pour un nombre limité d'usagers et de déplacements journaliers.

Ainsi, l'opportunité d'une liaison transfrontalière en tramway jusqu'à la gare d'Herseaux est à considérer au regard du surcoût d'investissement conséquent pour une liaison au potentiel d'usagers limité.

2.10 Alternatives

Sans tramway, la Liane 3 continuerait à exercer son rôle de ligne structurante reliant Wattrelos à Eurotéléport. Aujourd'hui cette ligne propose déjà une fréquence de passage aux heures de pointe élevée qui permet de proposer une offre capacitaire aux usagers.

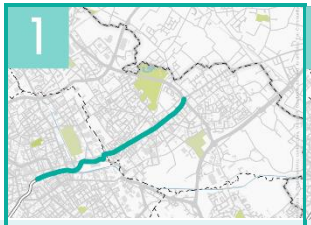
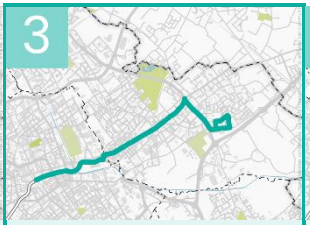
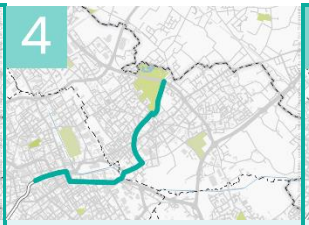
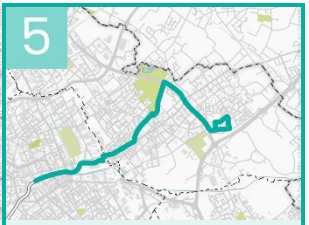
La performance et le niveau de service de cette ligne pourraient être améliorés. Il s'agirait de poursuivre les efforts déjà engagés et de renforcer en particulier le confort, l'attractivité, l'image et la régularité de la ligne existante. Une analyse fine de son fonctionnement actuel et des études spécifiques permettraient de déterminer les axes et aménagements nécessaires à cette amélioration. Le renforcement de voies dédiées aux bus ou des couloirs d'approche aux feux pourraient diminuer les aléas existants aujourd'hui sur cette ligne et en fiabiliser encore le service. Une étude du fonctionnement des carrefours à feu serait également menée. D'autres pistes sont enfin à envisager : le type de matériel roulant et sa motorisation, les services et le confort en station, l'information voyageurs…

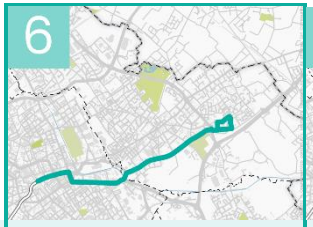
La réflexion sur l'offre en transports en commun serait à mener à une échelle élargie du secteur en considérant l'ensemble des lignes et correspondances.

FIGURE 17 : LIANE 3 SUR AXE CARNOT | SOURCE : MEL

3 - Synthèse

Le tableau suivant synthétise l'analyse de chaque scénario de tracé :

	1 	2	3 	4 	5 
Scénario	Jusqu'au rond-point de la rue Vallon, par la rue Carnot	Jusqu'à l'Hippodrome, par Carnot et l'ancienne voie ferrée	À Beaulieu, passant par Carnot	À l'Hippodrome, par Mendès France et l'ancienne voie ferrée	À Beaulieu, passant par Carnot et l'Hippodrome
Longueur totale (hors tronc commun)	3,7 km (3,1 km)	3,8 km (3,2 km)	5,7 km (5,0 km)	4,5 km (3,3 km)	6,4 km (5,7 km)
Nombre de stations (hors tronc commun)	9 stations (7 stations)	8 stations (6 stations)	12 stations (10 stations)	9 stations (6 stations)	12 stations (10 stations)
Potentiel de desserte total (ratio)	21 000 PES (6 800 PES/km)	15 700 PES (4 900 PES/km)	27 000 PES (5 400 PES/km)	18 300 PES (5 500 PES/km)	25 300 PES (4 400 PES/km)
Fréquentation journalière totale sur la branche R du Mongy	35 000 voyages	32 000 voyages	37 900 voyages	33 600 voyages	34 900 voyages
Augmentation de la fréquentation sur la branche due à l'extension du Mongy (ratio)	+ 10 400 voyages (2 800 voyages/km)	+ 7 400 voyages (1 900 voyages/km)	+ 13 300 voyages (2 300 voyages/km)	+ 9 000 voyages (2 000 voyages/km)	+ 10 300 voyages (1 600 voyages/km)
Temps de parcours Eurotéléport – Wattrelos Centre Eurotéléport – Beaulieu Wattrelos Centre - Beaulieu	 10 min - -	 15 min - -	 10 min 17 min 7 min	 18 min - -	 15 min 20 min 14 min
Coût d'investissement total (ratio HT)	70 M€ (22,5 M€/km)	80 M€/km (25,0 M€/km)	110 M€/km (22,0 M€/km)	90 M€ (27,0 M€/km)	140 M€ (24,5 M€/km)
Coût d'exploitation total	2,8 M€/an	2,9 M€/an	4,2 M€/an	3,4 M€/an	4,7 M€/an

	6 	7	8	9	10
Scénario	À Beaulieu, par Mendès France	À Herseaux, par la rue Carnot	À l'Hippodrome, par Mendès France	Au rond-point de la rue Vallon, par Mendès France	À Herseaux, par Mendès France
Longueur totale (hors tronc commun)	5,3 km (4,1 km)	5,7 km (5,0 km)	6,2 km (5,0 km)	4,9 km (3,7 km)	6,9 km (5,7 km)
Nombre de stations (hors tronc commun)	9 stations (6 stations)	12 stations (10 stations)	12 stations (9 stations)	10 stations (7 stations)	13 stations (10 stations)
Potentiel de desserte total (ratio)	17 600 PES (4 300 PES/km)	27 200 PES (5 400 PES/km)	24 000 PES (4 800 PES/km)	18 500 PES (5 000 PES/km)	24 400 PES (4 300 PES/km)
Fréquentation journalière totale sur la branche R du Mongy	35 900 voyages	38 100 voyages	36 900 voyages	35 900 voyages	38 800 voyages
Augmentation de la fréquentation sur la branche due à l'extension du Mongy (ratio)	+ 11 300 voyages (2 100 voyages/km)	+ 13 500 voyages (2 400 voyages/km)	+ 12 300 voyages (2 000 voyages/km)	+11 300 voyages (2 300 voyages/km)	+14 200 voyages (2 100 voyages)
Temps de parcours Eurotéléport – Wattrelos Centre Eurotéléport – Beaulieu Wattrelos Centre - Beaulieu	 20 min 15 min -	 10 min - -	 24 min 20 min 18 min	 21 min 20 min 16 min	 21 min 20 min 16 min
Coût d'investissement total (ratio)	85 M€ (21,0 M€/km)	110 M€ (22,0 M€/km)	120 M€ (24,0 M€/km)	90 M€ (24,0 M€/km)	125 M€ (22,0 M€/km)
Coût d'exploitation	3,9 M€/an	4,3 M€/an	4,7 M€/an	3,7 M€/an	5,2 M€/an

Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Nombre de membres en exercice : 188
Quorum minimum requis : 95
Date de la convocation à la réunion : 09 décembre 2022

Président : DAMIEN CASTELAIN
(Secrétaire de Séance : Nicolas DETERPIGNY)

Présents (166) :

M. ACHIBA (à partir de 18h00), M. AL DANDACHI, M. AMBROZIEWICZ, M. AMROUNI, M. ANDRIES, M. BAERT, Mme BALMELLE, M. BALY, Mme BARISEAU, Mme BECUE, M. BEHARELLE, Mme BELGACEM, M. BERNARD, M. BLONDEAU, M. BOCQUET, Mme BODIER, M. BONNET, M. BORREWATER, M. BOUCHE, M. BREHON, Mme BRESSON, M. BROGNIART, Mme BRULANT-FORTIN, Mme BRUN (pouvoir à M. CAREMELLE jusqu'à 17h30), M. CADART, Mme CAMARA, M. CAMBIEN, M. CANESSE (pouvoir à M. BLONDEAU à partir de 20h00), M. CAREMELLE, Mme CASIER, M. CASTELAIN, M. CATHELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDERLIER, M. Christophe CAUDRON, M. Gérard CAUDRON, M. CHALAH (pouvoir à M. AMROUNI à partie de 19h55), Mme CHANTELOUP, M. CHARPENTIER, Mme COEVOET, M. COLIN, M. CORBILLON, M.COSTEUR (à partir de 18h15), M. DAVID-BROCHEN, M. DEHAUT, Mme DE SMEDT, M. DEBEER, Mme DELACROIX, M. DELANGHE, M. DELBAR, M. DELEBARRE, M. DELEPAUL, M. DENDIEVEL, M. DENOEUD (pouvoir à M. VUYLSTEKER jusqu'à 18h30) Mme DEPREZ-LEFEBVRE, M.DESLANDES (pouvoir à M. DENDIEVEL à partir de 22h00), M. DESMET, M. DESMETTRE, M. DETERPIGNY, Mme DOIGNIES, Mme DOMRAULT-TANGUY, M. DUBOIS, Mme DUCRET (pouvoir à M. GERARD à partir de 20 h10), M. DUCROCQ (pouvoir à M. Frédéric LEFEBVRE à partir de 20h10), M. DUFOUR, M. DURAND, Mme DURET (pouvoir à M. DENOEUD à partir de 20h05), M. ELEGEEST, M. FITAMANT, M. FLINOIS, M. GADAUT, Mme GANTIEZ, M. GARCIN, Mme GAUTIER , M. GEENENS, M. GERARD, M. GHERBI, Mme GILME, Mme GIRARD, Mme GLADYSZ-SEBILLE, Mme GOFFARD (pouvoir à M. RICHIR jusqu'à 18h00), M. GONCE, Mme GOUBE, M. HAESEBROECK, Mme HALLYNCK, M. HANOH, M. HAYART (pouvoir à M. PAU à partir de 20h00), M. HOUSET, M. HUTCHINSON, Mme JANSSENS, Mme KHATIR, Mme KRAMARZ, M. LEBARGY, M. LECLERCQ, M. LEDE, Mme Catherine LEFEBVRE, M. Frédéric LEFEBVRE, M. Joseph LEFEBVRE, M. Dominique LEGRAND, M. Jean-François LEGRAND, M. LEPRETRE, M. LEWILLE, Mme LHERBIER (pouvoir à M. ACHIBA à partir de 21h00), M. LIENART, M. LIMOUSIN, Mme LINKENHELD, M. MAENHOUT, M. MANIER, M. MARCY, Mme MARIAGE-DESREUX, Mme MASSE, Mme MASSIET, M. MASSON, M. MATHON, Mme MAZZOLINI, M. MENAULT, Mme MEZOUANE-RAHMI, M. MINARD, Mme MOENECLAEY, M. MOLLE, M. MONTOIS, Mme MOREAUX, M. MOUVEAU, Mme NIREL, Mme OSSON (à partir de 17h30), M. PASTOUR, M. PAU, M. PAURON, M. PETRONIN, M. PICK, Mme PIERRE-RENARD, M. PILETTE, M. PLANCKE, M. PLOUY, Mme POLLET, Mme PONCHAUX, M. POSMYK, M. Ludovic PROISY, M. Patrick PROISY, M. PROKOPOWICZ, Mme PROVO, Mme RENGOT, M. RICHIR, Mme RODES (pouvoir à M.GEENENS à partir de 19h55), Mme ROUSSEL, Mme RUBIO-COQUEMPOT (à partir de 17h30), Mme SABE (à partir de 17h30), Mme SEDOU, Mme SEGARD (pouvoir à M. BALY à partir de 22h00), M. SKYRONKA, M. SONNTAG, Mme SPILLEBOUT (pouvoir à Mme TONNERRE-DESMET à partir de 20h20), Mme STANIEC-WAVRANT (pouvoir à M. VICOT à partir de 22h00), M. TAISNE (pouvoir à M. DAVID-BROCHEN à partir de 19h30), M. TALPAERT, Mme THOMAS, Mme TONNERRE, M. TURPIN, M. VANBEUGHEN, M. VERCAMER, M. VICOT, Mme VOITURIEZ (à partir de 17h30), M. VUYLSTEKER, M. WOLFCARIUS, M. ZBIERSKI (pouvoir à M. DETERPIGNY à partir de 21h25), Mme ZOUGGAGH.

Élus absents ayant donné pouvoir (22) :

Mme AUBRY (pouvoir à Mme LINKENHELD), Mme BADERI (pouvoir à Mme GAUTIER), M. BELABBES (pouvoir à M. DEBEER), M. BEZIRARD (pouvoir à M. BERNARD), M. BONTE (pouvoir à M. LIENART), M. BRAURE (pouvoir à M. BREHON), M. BUISSE (pouvoir à Mme MAZZOLINI), M. BUYSSECHAERT (pouvoir à Mme MARIAGE), M. DARMANIN (pouvoir à Mme BECUE), Mme DEBOOSERE (pouvoir à Mme CHANTELOUP), M. DESBONNET (pouvoir à M. MAENHOUT), M. DESTAILLEUR (pouvoir à Mme GILME), M. Ali DOUFFI (pouvoir à Mme BRULANT-FORTIN), Mme FURNE (pouvoir à M. COSTEUR), M. GRAS (pouvoir à M. MARCY), M. HEIREMANS (pouvoir à M. HUTCHINSON), M. LENFANT (pouvoir à Mme PONCHAUX), M. MAYOR (pouvoir à M. ELEGEEST), Mme PARIS (pouvoir à M. GARCIN), M. PLUSS (pouvoir à Mme MOREAUX), M. ROLLAND (pouvoir à M. SKYRONKA), Mme WENDERBECQ (pouvoir à Mme GLADYSZ-SEBILLE).

Le quorum étant atteint, le Conseil de la MEL peut valablement délibérer.

Le secrétaire de séance

Nicolas DETERPIGNY

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Damien CASTELAIN

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 024

Pour rendu exécutoire

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Vice-président délégué

Le 19/12/2022
Alain BERNARD

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
ID : 059-200093201-20221216-lmc100000096720-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 19/12/2022
Retour préfecture le 19/12/2022
Publié le 20/12/2022

22-C-0400

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

LILLE -

ETUDE SUR LE SECTEUR DE LA PORTE DES POSTES - CONVENTIONS DE PARTENARIAT FINANCIER - AUTORISATION DE SIGNATURE

I. Rappel du contexte

Le secteur de la ville de Lille compris entre la Porte d'Arras et la Porte de Béthune intégrant également la Porte des Postes, fait l'objet d'une véritable recomposition urbaine, inscrite sur le long terme, combinant à la fois des interventions de la puissance publique et des opérations privées.

Le site de la Porte des Postes (Place Barthélémy Dorez), est notamment le point d'ancrage d'opérations de renouvellement urbain et de nouvelles solutions de transports en site propre : programme de renouvellement urbain du quartier « Concorde », programme de renouvellement urbain des quartiers anciens (secteurs de Wazemmes, de Bois Blancs, de Faubourg de Béthune), projet d'implantation de la Nouvelle Cité Administrative (NCA) et de requalification des espaces publics associés, projet de ligne de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne et enfin projet de création d'une nouvelle halte/gare « Lille Sud » et d'une passerelle la desservant.

Ce foisonnement de projets aux différentes échéances de mises en service et de maîtrises d'ouvrage, a amené la métropole européenne de Lille (MEL) à questionner le fonctionnement du système de mobilité actuel pour imaginer un schéma fonctionnel des mobilités repensé à l'aune de ces différents projets en cours et à venir.

Dans ce contexte, il a été proposé aux partenaires État, Région des hauts de France, et Ville de Lille de lancer une étude multimodale de mobilité sous maitrise d'ouvrage de la Métropole, dans le cadre d'un marché accord cadre à bons de commandes et marchés subséquents.

En effet, l'accueil de fonctions urbaines renouvelées, d'infrastructures et de services de transports, au sein du périmètre élargi Porte d'Arras, Porte des Postes, Porte de Béthune, modifiera les besoins de mobilité, par étapes et dès le court terme.

Cette évolution interpelle plusieurs maitrises d'ouvrages publiques porteuses de projets au sein de ce secteur, en premier lieu la MEL, eu égard à ses compétences en aménagement et en transports/voirie, mais également la ville de Lille, la Région Hauts de France et l'État.

Par ailleurs les échanges entre les partenaires ont permis d'avancer sur la perspective de l'étude de la réalisation d'une halte ferroviaire à Lille Sud en cohérence avec les études du Service Express Métropolitain. L'étude de cette halte et la passerelle associée a vocation à être portée par SNCF Gares et Connexions dans le cadre des missions qui lui sont dévolues. Là encore les enjeux multiples conduisent à prévoir un cofinancement de cette étude avec les partenaires précédemment cités.

II. Objet de la délibération

Afin d'établir un schéma de mobilité à l'échelle de ce secteur, une étude multimodale de mobilité a été lancée en aout 2022, via un marché accord cadre piloté par la Métropole et relatif aux études de déplacements dont le mandataire et le bureau d'études.

L'étude multimodale de mobilité est centrée sur la Porte des Postes et vise dans un premier temps, à évaluer les besoins de mobilité au sein d'un périmètre intégrant Porte d'Arras, des Postes et de Béthune, au regard de l'offre de transports en présence et future, et des mutations urbaines. Dans un second temps, l'étude définira un programme et un schéma fonctionnel des mobilités, sur l'ensemble du secteur concerné. Le calendrier de l'étude vise à livrer le schéma fonctionnel pour mai 2023. Le coût de l'étude multimodale de mobilité pilotée par la MEL est de 108.000€ TTC.

Au regard des bénéfices partagés qu'apporteront les résultats de cette étude et la production d'un schéma fonctionnel de mobilités sur le secteur de la Porte des Postes, la ville de Lille a confirmé son accord pour un co-financement.

Par ailleurs, SNCF Gares et Connexions sollicite les partenaires État, Région et Ville de Lille pour le cofinancement et la signature de la convention afférente pour la réalisation des études de faisabilité de la création de la halte TER Porte des Postes, la passerelle desservant la halte et les liaisons verticales entre la halte et la passerelle. Le coût de cette étude est évalué à 400.000 € HT. La MEL est sollicitée à hauteur de 75.000 € HT maximum soit 18,75% du montant global. Les participations financières sollicitées auprès de l'État et de la Région Hauts de France sont respectivement de 125.000 € HT soit 31,25%, la Ville de Lille est sollicitée à hauteur de 75.000 € HT soit 18,75%.

La création de la halte TER, et de la passerelle la desservant représente un enjeu en termes de mobilités et d'intermodalités avec les infrastructures de transport existantes et à venir et participe à faire de la Porte des Postes un hub de mobilités. Aussi au regard des bénéfices pour l'ensemble des partenaires, il est proposé de répondre positivement à la sollicitation de SNCF Gares et connexions et de participer financièrement à hauteur de 18,75% maximum du coût de l'étude.

Par conséquent, la commission principale Transports, Mobilité, Accessibilité, Prévention, Sécurité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer les conventions de partenariat financier avec la ville de Lille concernant l'étude des mobilités ;

2) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer la convention de partenariat financier avec SNCF Gares et Connexions concernant la halte ferroviaire et la passerelle associée ;

3) d'imputer les recettes correspondantes à l'étude des mobilités aux crédits inscrits au budget annexe Transports en section de fonctionnement ;

4) d'imputer les dépenses d'un montant de 75.000 € HT maximum correspondant à l'étude de la halte ferroviaire et de la passerelle aux crédits inscrits au budget général en section de investissement.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS
Mme Violette SPILLEBOUT n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

Pour rendu exécutoire

22-C-0400

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

LILLE -

ETUDE SUR LE SECTEUR DE LA PORTE DES POSTES - CONVENTIONS DE PARTENARIAT FINANCIER - AUTORISATION DE SIGNATURE

I. Rappel du contexte

Le secteur de la ville de Lille compris entre la Porte d'Arras et la Porte de Béthune intégrant également la Porte des Postes, fait l'objet d'une véritable recomposition urbaine, inscrite sur le long terme, combinant à la fois des interventions de la puissance publique et des opérations privées.

Le site de la Porte des Postes (Place Barthélémy Dorez), est notamment le point d'ancrage d'opérations de renouvellement urbain et de nouvelles solutions de transports en site propre : programme de renouvellement urbain du quartier « Concorde », programme de renouvellement urbain des quartiers anciens (secteurs de Wazemmes, de Bois Blancs, de Faubourg de Béthune), projet d'implantation de la Nouvelle Cité Administrative (NCA) et de requalification des espaces publics associés, projet de ligne de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne et enfin projet de création d'une nouvelle halte/gare « Lille Sud » et d'une passerelle la desservant.

Ce foisonnement de projets aux différentes échéances de mises en service et de maîtrises d'ouvrage, a amené la métropole européenne de Lille (MEL) à questionner le fonctionnement du système de mobilité actuel pour imaginer un schéma fonctionnel des mobilités repensé à l'aune de ces différents projets en cours et à venir.

Dans ce contexte, il a été proposé aux partenaires État, Région des hauts de France, et Ville de Lille de lancer une étude multimodale de mobilité sous maitrise d'ouvrage de la Métropole, dans le cadre d'un marché accord cadre à bons de commandes et marchés subséquents.

En effet, l'accueil de fonctions urbaines renouvelées, d'infrastructures et de services de transports, au sein du périmètre élargi Porte d'Arras, Porte des Postes, Porte de Béthune, modifiera les besoins de mobilité, par étapes et dès le court terme.

Cette évolution interpelle plusieurs maitrises d'ouvrages publiques porteuses de projets au sein de ce secteur, en premier lieu la MEL, eu égard à ses compétences en aménagement et en transports/voirie, mais également la ville de Lille, la Région Hauts de France et l'État.

Par ailleurs les échanges entre les partenaires ont permis d'avancer sur la perspective de l'étude de la réalisation d'une halte ferroviaire à Lille Sud en cohérence avec les études du Service Express Métropolitain. L'étude de cette halte et la passerelle associée a vocation à être portée par SNCF Gares et Connexions dans le cadre des missions qui lui sont dévolues. Là encore les enjeux multiples conduisent à prévoir un cofinancement de cette étude avec les partenaires précédemment cités.

II. Objet de la délibération

Afin d'établir un schéma de mobilité à l'échelle de ce secteur, une étude multimodale de mobilité a été lancée en aout 2022, via un marché accord cadre piloté par la Métropole et relatif aux études de déplacements dont le mandataire et le bureau d'études.

L'étude multimodale de mobilité est centrée sur la Porte des Postes et vise dans un premier temps, à évaluer les besoins de mobilité au sein d'un périmètre intégrant Porte d'Arras, des Postes et de Béthune, au regard de l'offre de transports en présence et future, et des mutations urbaines. Dans un second temps, l'étude définira un programme et un schéma fonctionnel des mobilités, sur l'ensemble du secteur concerné. Le calendrier de l'étude vise à livrer le schéma fonctionnel pour mai 2023. Le coût de l'étude multimodale de mobilité pilotée par la MEL est de 108.000€ TTC.

Au regard des bénéfices partagés qu'apporteront les résultats de cette étude et la production d'un schéma fonctionnel de mobilités sur le secteur de la Porte des Postes, la ville de Lille a confirmé son accord pour un co-financement.

Par ailleurs, SNCF Gares et Connexions sollicite les partenaires État, Région et Ville de Lille pour le cofinancement et la signature de la convention afférente pour la réalisation des études de faisabilité de la création de la halte TER Porte des Postes, la passerelle desservant la halte et les liaisons verticales entre la halte et la passerelle. Le coût de cette étude est évalué à 400.000 € HT. La MEL est sollicitée à hauteur de 75.000 € HT maximum soit 18,75% du montant global. Les participations financières sollicitées auprès de l'État et de la Région Hauts de France sont respectivement de 125.000 € HT soit 31,25%, la Ville de Lille est sollicitée à hauteur de 75.000 € HT soit 18,75%.

La création de la halte TER, et de la passerelle la desservant représente un enjeu en termes de mobilités et d'intermodalités avec les infrastructures de transport existantes et à venir et participe à faire de la Porte des Postes un hub de mobilités. Aussi au regard des bénéfices pour l'ensemble des partenaires, il est proposé de répondre positivement à la sollicitation de SNCF Gares et connexions et de participer financièrement à hauteur de 18,75% maximum du coût de l'étude.

Par conséquent, la commission principale Transports, Mobilité, Accessibilité, Prévention, Sécurité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer les conventions de partenariat financier avec la ville de Lille concernant l'étude des mobilités ;

2) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer la convention de partenariat financier avec SNCF Gares et Connexions concernant la halte ferroviaire et la passerelle associée ;

3) d'imputer les recettes correspondantes à l'étude des mobilités aux crédits inscrits au budget annexe Transports en section de fonctionnement ;

4) d'imputer les dépenses d'un montant de 75.000 € HT maximum correspondant à l'étude de la halte ferroviaire et de la passerelle aux crédits inscrits au budget général en section de investissement.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS
Mme Violette SPILLEBOUT n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Nombre de membres en exercice : 188
Quorum minimum requis : 95
Date de la convocation à la réunion : 09 décembre 2022

Président : DAMIEN CASTELAIN
(Secrétaire de Séance : Nicolas DETERPIGNY)

Présents (166) :

M. ACHIBA (à partir de 18h00), M. AL DANDACHI, M. AMBROZIEWICZ, M. AMROUNI, M. ANDRIES, M. BAERT, Mme BALMELLE, M. BALY, Mme BARISEAU, Mme BECUE, M. BEHARELLE, Mme BELGACEM, M. BERNARD, M. BLONDEAU, M. BOCQUET, Mme BODIER, M. BONNET, M. BORREWATER, M. BOUCHE, M. BREHON, Mme BRESSON, M. BROGNIART, Mme BRULANT-FORTIN, Mme BRUN (pouvoir à M. CAREMELLE jusqu'à 17h30), M. CADART, Mme CAMARA, M. CAMBIEN, M. CANESSE (pouvoir à M. BLONDEAU à partir de 20h00), M. CAREMELLE, Mme CASIER, M. CASTELAIN, M. CATHELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDERLIER, M. Christophe CAUDRON, M. Gérard CAUDRON, M. CHALAH (pouvoir à M. AMROUNI à partie de 19h55), Mme CHANTELOUP, M. CHARPENTIER, Mme COEVOET, M. COLIN, M. CORBILLON, M.COSTEUR (à partir de 18h15), M. DAVID-BROCHEN, M. DEHAUT, Mme DE SMEDT, M. DEBEER, Mme DELACROIX, M. DELANGHE, M. DELBAR, M. DELEBARRE, M. DELEPAUL, M. DENDIEVEL, M. DENOEUD (pouvoir à M. VUYLSTEKER jusqu'à 18h30) Mme DEPREZ-LEFEBVRE, M.DESLANDES (pouvoir à M. DENDIEVEL à partir de 22h00), M. DESMET, M. DESMETTRE, M. DETERPIGNY, Mme DOIGNIES, Mme DOMRAULT-TANGUY, M. DUBOIS, Mme DUCRET (pouvoir à M. GERARD à partir de 20 h10), M. DUCROCQ (pouvoir à M. Frédéric LEFEBVRE à partir de 20h10), M. DUFOUR, M. DURAND, Mme DURET (pouvoir à M. DENOEUD à partir de 20h05), M. ELEGEEST, M. FITAMANT, M. FLINOIS, M. GADAUT, Mme GANTIEZ, M. GARCIN, Mme GAUTIER , M. GEENENS, M. GERARD, M. GHERBI, Mme GILME, Mme GIRARD, Mme GLADYSZ-SEBILLE, Mme GOFFARD (pouvoir à M. RICHIR jusqu'à 18h00), M. GONCE, Mme GOUBE, M. HAESEBROECK, Mme HALLYNCK, M. HANOH, M. HAYART (pouvoir à M. PAU à partir de 20h00), M. HOUSET, M. HUTCHINSON, Mme JANSSENS, Mme KHATIR, Mme KRAMARZ, M. LEBARGY, M. LECLERCQ, M. LEDE, Mme Catherine LEFEBVRE, M. Frédéric LEFEBVRE, M. Joseph LEFEBVRE, M. Dominique LEGRAND, M. Jean-François LEGRAND, M. LEPRETRE, M. LEWILLE, Mme LHERBIER (pouvoir à M. ACHIBA à partir de 21h00), M. LIENART, M. LIMOUSIN, Mme LINKENHELD, M. MAENHOUT, M. MANIER, M. MARCY, Mme MARIAGE-DESREUX, Mme MASSE, Mme MASSIET, M. MASSON, M. MATHON, Mme MAZZOLINI, M. MENAULT, Mme MEZOUANE-RAHMI, M. MINARD, Mme MOENECLAEY, M. MOLLE, M. MONTOIS, Mme MOREAUX, M. MOUVEAU, Mme NIREL, Mme OSSON (à partir de 17h30), M. PASTOUR, M. PAU, M. PAURON, M. PETRONIN, M. PICK, Mme PIERRE-RENARD, M. PILETTE, M. PLANCKE, M. PLOUY, Mme POLLET, Mme PONCHAUX, M. POSMYK, M. Ludovic PROISY, M. Patrick PROISY, M. PROKOPOWICZ, Mme PROVO, Mme RENGOT, M. RICHIR, Mme RODES (pouvoir à M.GEENENS à partir de 19h55), Mme ROUSSEL, Mme RUBIO-COQUEMPOT (à partir de 17h30), Mme SABE (à partir de 17h30), Mme SEDOU, Mme SEGARD (pouvoir à M. BALY à partir de 22h00), M. SKYRONKA, M. SONNTAG, Mme SPILLEBOUT (pouvoir à Mme TONNERRE-DESMET à partir de 20h20), Mme STANIEC-WAVRANT (pouvoir à M. VICOT à partir de 22h00), M. TAISNE (pouvoir à M. DAVID-BROCHEN à partir de 19h30), M. TALPAERT, Mme THOMAS, Mme TONNERRE, M. TURPIN, M. VANBEUGHEN, M. VERCAMER, M. VICOT, Mme VOITURIEZ (à partir de 17h30), M. VUYLSTEKER, M. WOLFCARIUS, M. ZBIERSKI (pouvoir à M. DETERPIGNY à partir de 21h25), Mme ZOUGGAGH.

Élus absents ayant donné pouvoir (22) :

Mme AUBRY (pouvoir à Mme LINKENHELD), Mme BADERI (pouvoir à Mme GAUTIER), M. BELABBES (pouvoir à M. DEBEER), M. BEZIRARD (pouvoir à M. BERNARD), M. BONTE (pouvoir à M. LIENART), M. BRAURE (pouvoir à M. BREHON), M. BUISSE (pouvoir à Mme MAZZOLINI), M. BUYSSECHAERT (pouvoir à Mme MARIAGE), M. DARMANIN (pouvoir à Mme BECUE), Mme DEBOOSERE (pouvoir à Mme CHANTELOUP), M. DESBONNET (pouvoir à M. MAENHOUT), M. DESTAILLEUR (pouvoir à Mme GILME), M. Ali DOUFFI (pouvoir à Mme BRULANT-FORTIN), Mme FURNE (pouvoir à M. COSTEUR), M. GRAS (pouvoir à M. MARCY), M. HEIREMANS (pouvoir à M. HUTCHINSON), M. LENFANT (pouvoir à Mme PONCHAUX), M. MAYOR (pouvoir à M. ELEGEEST), Mme PARIS (pouvoir à M. GARCIN), M. PLUSS (pouvoir à Mme MOREAUX), M. ROLLAND (pouvoir à M. SKYRONKA), Mme WENDERBECQ (pouvoir à Mme GLADYSZ-SEBILLE).

Le quorum étant atteint, le Conseil de la MEL peut valablement délibérer.

Le secrétaire de séance

Nicolas DETERPIGNY

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Damien CASTELAIN

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 024

Pour rendu exécutoire

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Vice-président délégué

Le 19/12/2022
Alain BERNARD

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
ID : 059-200093201-20221216-lmc100000096721-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 19/12/2022
Retour préfecture le 19/12/2022
Publié le 20/12/2022

22-C-0401

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

LANCEMENT D'UN APPEL A MANIFESTATION D'INTERET POUR LE DEPLOIEMENT D'UNE OFFRE DE SERVICE DE TROTTINETTES ELECTRIQUES ET DE VELOS A ASSISTANCE ELECTRIQUE EN SEMI-FLOATING - DECISION - AUTORISATION - CONVENTIONS DE DELEGATION DE COMPETENCES DES COMMUNES - AUTORISATION DE SIGNATURE

I. Rappel du contexte

Par délibération n°22-C-0175 du 24 juin 2022, le Conseil de la métropole a arrêté le projet de Plan De Mobilité 2035 (PDM) ayant pour objectifs majeurs d'organiser la mobilité, de préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacements les moins polluants et moins émissifs de Gaz à Effet de Serre (GES), de favoriser les modes actifs pour tendre vers un usage moindre de la voiture particulière et l'encouragement des micro-mobilités, notamment avec les Engins de Déplacements Personnel (EDP) dont l'usage ne cesse de croître.

En 2021, la ville de Roubaix a demandé l'avis de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), soit la métropole européenne de Lille (MEL), pour expérimenter un service de trottinettes électriques et de Vélos à Assistance Électriques (VAE) en semi-floating sur son territoire communal (c'est-à-dire avec des emplacements dédiés et obligatoires pour stationner les engins en sécurité hors trottoirs).
L'expérimentation, d'une durée d'un an, a démarré en septembre 2021 avec un opérateur privé. L'analyse des données d'usage a démontré un usage complémentaire aux transports collectifs et au V'Lille. L'évaluation du service a également démontré le bon usage et le respect des stations par les utilisateurs.

Au regard de l'évaluation positive de ce service, la ville de Roubaix a demandé à la MEL de poursuivre le service au-delà de l'expérimentation, dans l'attente de l'organisation du service à l'échelle métropolitaine et la notification à un ou plusieurs opérateurs par la MEL dans le cadre d'une procédure de publicité et de sélection préalable. Parallèlement, plusieurs communes de la MEL ont manifesté leur intérêt pour le déploiement de ce type de service de micro-mobilité sur leur territoire.

Conformément à l'article L1231-1-1 et suivants du Code des transports et à l'article L. 5217-2 Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), la MEL est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son territoire. Par ailleurs, dans le cadre de la Loi d'orientations des mobilités (LOM), la métropole est compétente pour délivrer un avis pour le déploiement de service de trottinettes et Vélos à assistance électrique (VAE) sur les communes de son territoire. Au-delà de la réglementation et afin d'assurer la

cohérence, la qualité du service et la continuité intercommunale, il apparait pertinent que la métropole européenne de Lille soit cheffe de file dans l'organisation de la mise en concurrence des opérateurs de trottinettes et VAE. La LOM donne par ailleurs cette possibilité aux AOM d'organiser la mise en concurrence des opérateurs par la procédure d'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) sur un ressort territorial intégrant plusieurs communes. Les communes intéressées s'engageant de leur côté par voie de convention à délivrer les autorisations d'occupation du domaine public relevant du pouvoir de police du stationnement des maires.

En effet, la LOM a posé un cadre juridique pour réguler ces nouvelles mobilités via l'occupation du domaine public (article L. 1231-17 du Code des transports), conditionnée à la mise en place d'une procédure de mise en concurrence des opérateurs et a ouvert la possibilité aux AOM d'organiser celle-ci via un AMI (Article L-2122-2-1 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques - CGPPP) pour le compte de chaque commune.

C'est ainsi qu'au titre de l'article L. 1231-17 précité, l'autorité compétente pour délivrer le titre (les Maires de chaque commune concernée en agglomération) peut déléguer par convention la procédure de passation à l'AOM compétente sur le territoire concerné.

II. Objet de la délibération

Pour réguler le nombre des opérateurs privés de free-floating et fixer des critères de sélection, il est ainsi proposé de recourir à une procédure d'AMI à l'instar d'autres grandes agglomérations françaises. Il aura pour objet une mise en concurrence de l'occupation du domaine public. La MEL souhaite que le service ne soit pas en free-floating (sans stations ou emplacements dédiés), mais en semi-floating, c'est-à-dire avec des emplacements dédiés et obligatoires pour stationner les engins en sécurité hors trottoirs.

Il s'agit de sélectionner les projets proposés par des opérateurs privés, sans rétribution de la collectivité, pour une durée d'un an, renouvelable deux fois soit trois ans au total. Il ne s'agit donc pas d'un marché public où l'on peut définir un besoin et rémunérer une prestation de service. En l'occurrence, la sélection doit donc se baser sur des critères liés aux usages attachés aux générateurs de flux, à l'occupation du domaine public et à l'environnement.

Pour autant, la MEL ne peut intervenir directement pour autoriser l'occupation et la circulation sur son territoire des trottinettes, vélos en libre-service, puisque la délivrance d'une autorisation d'occupation du domaine public relève légalement du pouvoir de police de stationnement des maires de chaque commune.
La mise en concurrence des opérateurs sera réalisée par la MEL via un AMI (article L2122-2-1 du CGPPP) pour le compte de chaque commune. Deux opérateurs maximum par type de mobilité seront retenus. La consultation portera sur des services de vélo à assistance électrique et trottinette électrique en semi-floating,

c’est-à-dire comprenant l'identification d'emplacements dédiés et obligatoires pour stationner les engins en sécurité hors trottoirs.

Il est proposé de mettre en œuvre cette procédure selon un calendrier prévisionnel calé sur la présente délibération et la signature des conventions entre MEL et communes intéressées permettant d’envisager une publication de l’AMI au 1er trimestre 2023 et un déploiement du service au cours du 1er semestre 2023. Les communes intéressées devront donc délibérer pour déléguer par convention la procédure de passation à l'AOM compétente sur le territoire concerné en amont du lancement de la procédure d'AMI par la métropole européenne de Lille. À défaut, elles ne pourront bénéficier du dispositif avant son renouvellement.

Les villes participantes resteront libres d’exécuter le déploiement de ces engins notamment par la délivrance des Autorisations d’Occupation Temporaires (AOT) correspondantes. La convention précitée sera signée entre les communes et la MEL pour encadrer l’AMI entre les deux entités.

Par courrier du Président, les communes ont ainsi été sollicitées pour faire connaître leur intérêt ou non d'accueillir ce service sur leur territoire.

Les objectifs recherchés de cet AMI sont ainsi de sélectionner 4 opérateurs maximum (2 maximum par type de mobilité) :
- 2 opérateurs se partageant un volume de vélos mécaniques et/ou à assistance électrique ;
- 2 opérateurs se partageant un volume de trottinettes à assistance électrique ;
- pour une durée de 1 an renouvelable 2 fois (3 ans maximum).

Le règlement de l'AMI détaille les conditions de l’occupation du domaine public tels que les activités autorisées, le nombre d’opérateurs retenus, la durée de l’AMI, le périmètre géographique, la délivrance des autorisations, les conditions financières, la collecte et le partage des données, la garantie des règles de stationnement et de circulation. Il détaille également les documents nécessaires au dépôt de candidatures ainsi que les critères de sélection.

Les candidats seront évalués notamment sur la base de leurs capacités à garantir le stationnement non gênant de leurs engins.

Enfin, un travail de programmation de stationnement réservés aux services de semi-floating sera engagé en partenariat avec les communes pour proposer un maillage du territoire et un fonctionnement cohérent de ces services de mobilité.

Par conséquent, la commission principale Transports, Mobilité, Accessibilité, Prévention, Sécurité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) de poursuivre les objectifs exposés ci-dessus ;

2) d’adopter les modalités de l'Appel à Manifestation d'Intérêts exposés ci-dessus ;

3) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer les conventions de délégation de la procédure de publicité et de sélection préalable à l'AOM compétente sur le territoire concerné entre MEL et communes ;

4) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à procéder aux formalités nécessaires à la mise en œuvre de l'Appel à Manifestation d'Intérêts.

Résultat du vote : ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

M. Frédéric LEFEBVRE n'ayant pas pris part au débat ni au vote. Le groupe Métropole Ecologiste Citoyenne et Solidaire s'étant abstenu. Mme Carole DOMRAULT-TANGUY ainsi que M. Eric MOUVEAU ayant voté contre.

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

22-C-0401

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

LANCEMENT D'UN APPEL A MANIFESTATION D'INTERET POUR LE DEPLOIEMENT D'UNE OFFRE DE SERVICE DE TROTTINETTES ELECTRIQUES ET DE VELOS A ASSISTANCE ELECTRIQUE EN SEMI-FLOATING - DECISION - AUTORISATION - CONVENTIONS DE DELEGATION DE COMPETENCES DES COMMUNES - AUTORISATION DE SIGNATURE

I. Rappel du contexte

Par délibération n°22-C-0175 du 24 juin 2022, le Conseil de la métropole a arrêté le projet de Plan De Mobilité 2035 (PDM) ayant pour objectifs majeurs d'organiser la mobilité, de préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacements les moins polluants et moins émissifs de Gaz à Effet de Serre (GES), de favoriser les modes actifs pour tendre vers un usage moindre de la voiture particulière et l'encouragement des micro-mobilités, notamment avec les Engins de Déplacements Personnel (EDP) dont l'usage ne cesse de croître.

En 2021, la ville de Roubaix a demandé l'avis de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), soit la métropole européenne de Lille (MEL), pour expérimenter un service de trottinettes électriques et de Vélos à Assistance Électriques (VAE) en semi-floating sur son territoire communal (c'est-à-dire avec des emplacements dédiés et obligatoires pour stationner les engins en sécurité hors trottoirs).
L'expérimentation, d'une durée d'un an, a démarré en septembre 2021 avec un opérateur privé. L'analyse des données d'usage a démontré un usage complémentaire aux transports collectifs et au V'Lille. L'évaluation du service a également démontré le bon usage et le respect des stations par les utilisateurs.

Au regard de l'évaluation positive de ce service, la ville de Roubaix a demandé à la MEL de poursuivre le service au-delà de l'expérimentation, dans l'attente de l'organisation du service à l'échelle métropolitaine et la notification à un ou plusieurs opérateurs par la MEL dans le cadre d'une procédure de publicité et de sélection préalable. Parallèlement, plusieurs communes de la MEL ont manifesté leur intérêt pour le déploiement de ce type de service de micro-mobilité sur leur territoire.

Conformément à l'article L1231-1-1 et suivants du Code des transports et à l'article L. 5217-2 Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), la MEL est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son territoire. Par ailleurs, dans le cadre de la Loi d'orientations des mobilités (LOM), la métropole est compétente pour délivrer un avis pour le déploiement de service de trottinettes et Vélos à assistance électrique (VAE) sur les communes de son territoire. Au-delà de la réglementation et afin d'assurer la

cohérence, la qualité du service et la continuité intercommunale, il apparait pertinent que la métropole européenne de Lille soit cheffe de file dans l'organisation de la mise en concurrence des opérateurs de trottinettes et VAE. La LOM donne par ailleurs cette possibilité aux AOM d'organiser la mise en concurrence des opérateurs par la procédure d'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) sur un ressort territorial intégrant plusieurs communes. Les communes intéressées s'engageant de leur côté par voie de convention à délivrer les autorisations d'occupation du domaine public relevant du pouvoir de police du stationnement des maires.

En effet, la LOM a posé un cadre juridique pour réguler ces nouvelles mobilités via l'occupation du domaine public (article L. 1231-17 du Code des transports), conditionnée à la mise en place d'une procédure de mise en concurrence des opérateurs et a ouvert la possibilité aux AOM d'organiser celle-ci via un AMI (Article L-2122-2-1 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques - CGPPP) pour le compte de chaque commune.

C'est ainsi qu'au titre de l'article L. 1231-17 précité, l'autorité compétente pour délivrer le titre (les Maires de chaque commune concernée en agglomération) peut déléguer par convention la procédure de passation à l'AOM compétente sur le territoire concerné.

II. Objet de la délibération

Pour réguler le nombre des opérateurs privés de free-floating et fixer des critères de sélection, il est ainsi proposé de recourir à une procédure d'AMI à l'instar d'autres grandes agglomérations françaises. Il aura pour objet une mise en concurrence de l'occupation du domaine public. La MEL souhaite que le service ne soit pas en free-floating (sans stations ou emplacements dédiés), mais en semi-floating, c'est-à-dire avec des emplacements dédiés et obligatoires pour stationner les engins en sécurité hors trottoirs.

Il s'agit de sélectionner les projets proposés par des opérateurs privés, sans rétribution de la collectivité, pour une durée d'un an, renouvelable deux fois soit trois ans au total. Il ne s'agit donc pas d'un marché public où l'on peut définir un besoin et rémunérer une prestation de service. En l'occurrence, la sélection doit donc se baser sur des critères liés aux usages attachés aux générateurs de flux, à l'occupation du domaine public et à l'environnement.

Pour autant, la MEL ne peut intervenir directement pour autoriser l'occupation et la circulation sur son territoire des trottinettes, vélos en libre-service, puisque la délivrance d'une autorisation d'occupation du domaine public relève légalement du pouvoir de police de stationnement des maires de chaque commune.
La mise en concurrence des opérateurs sera réalisée par la MEL via un AMI (article L2122-2-1 du CGPPP) pour le compte de chaque commune. Deux opérateurs maximum par type de mobilité seront retenus. La consultation portera sur des services de vélo à assistance électrique et trottinette électrique en semi-floating,

c’est-à-dire comprenant l'identification d'emplacements dédiés et obligatoires pour stationner les engins en sécurité hors trottoirs.

Il est proposé de mettre en œuvre cette procédure selon un calendrier prévisionnel calé sur la présente délibération et la signature des conventions entre MEL et communes intéressées permettant d’envisager une publication de l’AMI au 1er trimestre 2023 et un déploiement du service au cours du 1er semestre 2023. Les communes intéressées devront donc délibérer pour déléguer par convention la procédure de passation à l'AOM compétente sur le territoire concerné en amont du lancement de la procédure d'AMI par la métropole européenne de Lille. À défaut, elles ne pourront bénéficier du dispositif avant son renouvellement.

Les villes participantes resteront libres d’exécuter le déploiement de ces engins notamment par la délivrance des Autorisations d’Occupation Temporaires (AOT) correspondantes. La convention précitée sera signée entre les communes et la MEL pour encadrer l’AMI entre les deux entités.

Par courrier du Président, les communes ont ainsi été sollicitées pour faire connaître leur intérêt ou non d'accueillir ce service sur leur territoire.

Les objectifs recherchés de cet AMI sont ainsi de sélectionner 4 opérateurs maximum (2 maximum par type de mobilité) :
- 2 opérateurs se partageant un volume de vélos mécaniques et/ou à assistance électrique ;
- 2 opérateurs se partageant un volume de trottinettes à assistance électrique ;
- pour une durée de 1 an renouvelable 2 fois (3 ans maximum).

Le règlement de l'AMI détaille les conditions de l’occupation du domaine public tels que les activités autorisées, le nombre d’opérateurs retenus, la durée de l’AMI, le périmètre géographique, la délivrance des autorisations, les conditions financières, la collecte et le partage des données, la garantie des règles de stationnement et de circulation. Il détaille également les documents nécessaires au dépôt de candidatures ainsi que les critères de sélection.

Les candidats seront évalués notamment sur la base de leurs capacités à garantir le stationnement non gênant de leurs engins.

Enfin, un travail de programmation de stationnement réservés aux services de semi-floating sera engagé en partenariat avec les communes pour proposer un maillage du territoire et un fonctionnement cohérent de ces services de mobilité.

Par conséquent, la commission principale Transports, Mobilité, Accessibilité, Prévention, Sécurité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) de poursuivre les objectifs exposés ci-dessus ;

2) d’adopter les modalités de l'Appel à Manifestation d'Intérêts exposés ci-dessus ;

3) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer les conventions de délégation de la procédure de publicité et de sélection préalable à l'AOM compétente sur le territoire concerné entre MEL et communes ;

4) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à procéder aux formalités nécessaires à la mise en œuvre de l'Appel à Manifestation d'Intérêts.

Résultat du vote : ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

M. Frédéric LEFEBVRE n'ayant pas pris part au débat ni au vote. Le groupe Métropole Ecologiste Citoyenne et Solidaire s'étant abstenu. Mme Carole DOMRAULT-TANGUY ainsi que M. Eric MOUVEAU ayant voté contre.

Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Nombre de membres en exercice : 188
Quorum minimum requis : 95
Date de la convocation à la réunion : 09 décembre 2022

Président : DAMIEN CASTELAIN
(Secrétaire de Séance : Nicolas DETERPIGNY)

Présents (166) :

M. ACHIBA (à partir de 18h00), M. AL DANDACHI, M. AMBROZIEWICZ, M. AMROUNI, M. ANDRIES, M. BAERT, Mme BALMELLE, M. BALY, Mme BARISEAU, Mme BECUE, M. BEHARELLE, Mme BELGACEM, M. BERNARD, M. BLONDEAU, M. BOCQUET, Mme BODIER, M. BONNET, M. BORREWATER, M. BOUCHE, M. BREHON, Mme BRESSON, M. BROGNIART, Mme BRULANT-FORTIN, Mme BRUN (pouvoir à M. CAREMELLE jusqu'à 17h30), M. CADART, Mme CAMARA, M. CAMBIEN, M. CANESSE (pouvoir à M. BLONDEAU à partir de 20h00), M. CAREMELLE, Mme CASIER, M. CASTELAIN, M. CATHELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDERLIER, M. Christophe CAUDRON, M. Gérard CAUDRON, M. CHALAH (pouvoir à M. AMROUNI à partie de 19h55), Mme CHANTELOUP, M. CHARPENTIER, Mme COEVOET, M. COLIN, M. CORBILLON, M.COSTEUR (à partir de 18h15), M. DAVID-BROCHEN, M. DEHAUT, Mme DE SMEDT, M. DEBEER, Mme DELACROIX, M. DELANGHE, M. DELBAR, M. DELEBARRE, M. DELEPAUL, M. DENDIEVEL, M. DENOEUD (pouvoir à M. VUYLSTEKER jusqu'à 18h30) Mme DEPREZ-LEFEBVRE, M.DESLANDES (pouvoir à M. DENDIEVEL à partir de 22h00), M. DESMET, M. DESMETTRE, M. DETERPIGNY, Mme DOIGNIES, Mme DOMRAULT-TANGUY, M. DUBOIS, Mme DUCRET (pouvoir à M. GERARD à partir de 20 h10), M. DUCROCQ (pouvoir à M. Frédéric LEFEBVRE à partir de 20h10), M. DUFOUR, M. DURAND, Mme DURET (pouvoir à M. DENOEUD à partir de 20h05), M. ELEGEEST, M. FITAMANT, M. FLINOIS, M. GADAUT, Mme GANTIEZ, M. GARCIN, Mme GAUTIER , M. GEENENS, M. GERARD, M. GHERBI, Mme GILME, Mme GIRARD, Mme GLADYSZ-SEBILLE, Mme GOFFARD (pouvoir à M. RICHIR jusqu'à 18h00), M. GONCE, Mme GOUBE, M. HAESEBROECK, Mme HALLYNCK, M. HANOH, M. HAYART (pouvoir à M. PAU à partir de 20h00), M. HOUSET, M. HUTCHINSON, Mme JANSSENS, Mme KHATIR, Mme KRAMARZ, M. LEBARGY, M. LECLERCQ, M. LEDE, Mme Catherine LEFEBVRE, M. Frédéric LEFEBVRE, M. Joseph LEFEBVRE, M. Dominique LEGRAND, M. Jean-François LEGRAND, M. LEPRETRE, M. LEWILLE, Mme LHERBIER (pouvoir à M. ACHIBA à partir de 21h00), M. LIENART, M. LIMOUSIN, Mme LINKENHELD, M. MAENHOUT, M. MANIER, M. MARCY, Mme MARIAGE-DESREUX, Mme MASSE, Mme MASSIET, M. MASSON, M. MATHON, Mme MAZZOLINI, M. MENAULT, Mme MEZOUANE-RAHMI, M. MINARD, Mme MOENECLAEY, M. MOLLE, M. MONTOIS, Mme MOREAUX, M. MOUVEAU, Mme NIREL, Mme OSSON (à partir de 17h30), M. PASTOUR, M. PAU, M. PAURON, M. PETRONIN, M. PICK, Mme PIERRE-RENARD, M. PILETTE, M. PLANCKE, M. PLOUY, Mme POLLET, Mme PONCHAUX, M. POSMYK, M. Ludovic PROISY, M. Patrick PROISY, M. PROKOPOWICZ, Mme PROVO, Mme RENGOT, M. RICHIR, Mme RODES (pouvoir à M.GEENENS à partir de 19h55), Mme ROUSSEL, Mme RUBIO-COQUEMPOT (à partir de 17h30), Mme SABE (à partir de 17h30), Mme SEDOU, Mme SEGARD (pouvoir à M. BALY à partir de 22h00), M. SKYRONKA, M. SONNTAG, Mme SPILLEBOUT (pouvoir à Mme TONNERRE-DESMET à partir de 20h20), Mme STANIEC-WAVRANT (pouvoir à M. VICOT à partir de 22h00), M. TAISNE (pouvoir à M. DAVID-BROCHEN à partir de 19h30), M. TALPAERT, Mme THOMAS, Mme TONNERRE, M. TURPIN, M. VANBEUGHEN, M. VERCAMER, M. VICOT, Mme VOITURIEZ (à partir de 17h30), M. VUYLSTEKER, M. WOLFCARIUS, M. ZBIERSKI (pouvoir à M. DETERPIGNY à partir de 21h25), Mme ZOUGGAGH.

Élus absents ayant donné pouvoir (22) :

Mme AUBRY (pouvoir à Mme LINKENHELD), Mme BADERI (pouvoir à Mme GAUTIER), M. BELABBES (pouvoir à M. DEBEER), M. BEZIRARD (pouvoir à M. BERNARD), M. BONTE (pouvoir à M. LIENART), M. BRAURE (pouvoir à M. BREHON), M. BUISSE (pouvoir à Mme MAZZOLINI), M. BUYSSECHAERT (pouvoir à Mme MARIAGE), M. DARMANIN (pouvoir à Mme BECUE), Mme DEBOOSERE (pouvoir à Mme CHANTELOUP), M. DESBONNET (pouvoir à M. MAENHOUT), M. DESTAILLEUR (pouvoir à Mme GILME), M. Ali DOUFFI (pouvoir à Mme BRULANT-FORTIN), Mme FURNE (pouvoir à M. COSTEUR), M. GRAS (pouvoir à M. MARCY), M. HEIREMANS (pouvoir à M. HUTCHINSON), M. LENFANT (pouvoir à Mme PONCHAUX), M. MAYOR (pouvoir à M. ELEGEEST), Mme PARIS (pouvoir à M. GARCIN), M. PLUSS (pouvoir à Mme MOREAUX), M. ROLLAND (pouvoir à M. SKYRONKA), Mme WENDERBECQ (pouvoir à Mme GLADYSZ-SEBILLE).

Le quorum étant atteint, le Conseil de la MEL peut valablement délibérer.

Le secrétaire de séance

Nicolas DETERPIGNY

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Damien CASTELAIN

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 024

Pour rendu exécutoire

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Vice-président délégué

Le 19/12/2022
Alain BERNARD

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
ID : 059-200093201-20221216-lmc100000096722-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 19/12/2022
Retour préfecture le 19/12/2022
Publié le 20/12/2022

22-C-0402

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

LILLE -

RESEAU DE CHALEUR METROPOLITAIN - CONTRAT DE CONCESSION POUR LA PRODUCTION, LE TRANSPORT ET LA DISTRIBUTION D'ENERGIE CALORIFIQUE DE LA VILLE DE LILLE - AVENANT N° 14 - REVISION DES CONDITIONS TECHNIQUES ET FINANCIERES - RESONOR (FILIALE DE DALKIA) - AUTORISATION DE SIGNATURE

I. Rappel du contexte

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014 attribue à la métropole européenne de Lille (MEL) la compétence de « Création, aménagement, entretien et gestion de réseaux de chaleur ou de froid urbains ».

En conséquence, la MEL s'est substituée de plein droit le 1er janvier 2015 aux six communes qui exerçaient ladite compétence en tant qu'autorité délégante.

Le service public de production et de distribution de l'énergie calorifique est délégué par la MEL au travers de six contrats de concession de service public attribués à Dalkia et des sociétés dédiées toutes filiales de Dalkia (Groupe EDF).

Parmi ces contrats, figure le contrat relatif au réseau de chaleur de la ville de Lille conclu avec la filiale de Dalkia nommée RESONOR.

En 2021, le réseau, d'une longueur d'environ 64 kilomètres, a permis d'alimenter 315 bâtiments en chaleur et eau chaude sanitaire. L'énergie délivrée aux abonnés sur l'année a été de 242 Gigawatt heures (GWh), soit l'équivalent de la consommation de 25 000 logements.

II. Objet de la délibération

La présente délibération porte sur la contractualisation d'un avenant n°14 au contrat de concession.

Le contrat initial

Le service de production, de transport et de distribution d'énergie calorifique de la ville de Lille a été concédé à la société RESONOR, filiale de Dalkia, sous la forme d'une Délégation de Service Public de type « concession ». Ce contrat, signé en 1990 pour une durée de 35 ans, arrivera à échéance le 31 octobre 2025.

Treize avenants ont été passés par la ville de Lille puis par la métropole européenne de Lille, depuis le début de la concession, pour intégrer les évolutions réglementaires ou techniques du réseau.

Motifs de l'avenant

Le présent avenant n°14 a pour objet de traiter les sujets suivants :

- L'aménagement d'une protection du réseau sur un ouvrage d'art implanté rue Louis blanc ;
- L'intégration d'un nouvel indice et d'une nouvelle valeur de base pour 2 indices dans les formules de révision du tarif.

Concernant l'aménagement d'un équipement rue Louis Blanc

Dans le cadre des travaux du développement du réseau de chaleur de Lille pour accueillir l'énergie fatale du Centre de Valorisation Énergétique (CVE) à Halluin, le passage du réseau en saillie sur l'ouvrage d'art rue Louis Blanc a été réalisé en 2019 afin de franchir la Voie Rapide Urbaine. La pose du réseau en émergence sur l'ouvrage d'art était la seule solution possible au regard des contraintes techniques et de délai.
Elle a également permis de diminuer de manière importante les coûts d'investissements.

Il s'avère nécessaire de travailler à l'intégration de la tuyauterie apparente dans son environnement tout en garantissant la protection des usagers de l'espace public.
En collaboration avec la Ville de Lille, le projet de protection prévoit donc l'aménagement d'une aire de jeux au-dessus des tuyaux, ce qui apportera un aspect à la fois esthétique et pratique pour la population.

Ni le concessionnaire, ni la MEL n'ont vocation à exploiter cette aire de jeux.
Afin de pouvoir rétrocéder l'aire de jeux à la ville de Lille (compétente dans ce domaine), la MEL doit en être momentanément propriétaire. C'est l'objet de l'avenant n°14 que de définir les conditions et modalités de reprise de l'équipement par la MEL.
La notification de l'avenant n°14 permettra à RESONOR de lancer les travaux nécessaires (durée estimée de 6 mois).

Pour information, la réception de l'équipement par la MEL sera concomitante à :

- L'entrée en vigueur d'un contrat de cession permettant de remettre immédiatement et à titre gracieux l'ouvrage à la ville de Lille ;
- L'entrée en vigueur d'une convention de superposition d'ouvrages et d'occupation du domaine public avec la ville de Lille.

Ces éléments seront établis ultérieurement.

Concernant le changement d'indice

Suite à l'arrêt du CICE (Crédit d'Impôt pour la Compétitivité et l'Emploi) fin 2018, l'indice "ICHT-IME" n'est plus représentatif des coûts salariaux. Il convient donc de substituer cet indice par l'indice "ICHTrev-TS-IME", sauf pour les formules de révision concernant la cogénération : l'indice ICHT-IME restant en effet en vigueur dans les contrats de vente d'électricité des cogénérations.
D'autre part, une erreur matérielle a été décelée sur les indices EBIQ et EMT, du tarif défini dans l'avenant 8. Du fait de cette erreur, les valeurs des indices EMT et EBIQ n'ont pas été précisés dans ledit avenant.
Les nouvelles valeurs de base de ces 3 indices sont définies dans l'article 3 de l'avenant n°14.

Les coefficients des formules de révision ne changent pas.

Les incidences financières

Concernant l'équipement Louis Blanc, les coûts induits par cet aménagement ont déjà été prévus dans le cadre de l'avenant n°8 RESONOR. Cela n'aura pas d'impact financier pour la MEL.

Concernant le changement d'indices, le présent avenant présente un impact quasi-nul sur le tarif à l'usager. Cet impact est évalué à environ -0.01 % en date de valeur septembre 2022. Il ne présente pas d'impact sur le montant du contrat et n'a aucune incidence financière pour la MEL.

La Commission de Concession de Service Public n° 2, réunie le 14 décembre 2022, a émis un avis favorable.

Par conséquent, la commission principale Climat et écologie, Gestion de l'eau et des déchets, ENM, Agriculture consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer l'avenant n° 14 au contrat de concession de service public pour la production, le transport et la distribution d'énergie calorifique de la Ville de Lille.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS
M. Frédéric LEFEBVRE n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

Pour rendu exécutoire

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

22-C-0402

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

LILLE -

RESEAU DE CHALEUR METROPOLITAIN - CONTRAT DE CONCESSION POUR LA PRODUCTION, LE TRANSPORT ET LA DISTRIBUTION D'ENERGIE CALORIFIQUE DE LA VILLE DE LILLE - AVENANT N° 14 - REVISION DES CONDITIONS TECHNIQUES ET FINANCIERES - RESONOR (FILIALE DE DALKIA) - AUTORISATION DE SIGNATURE

I. Rappel du contexte

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014 attribue à la métropole européenne de Lille (MEL) la compétence de « Création, aménagement, entretien et gestion de réseaux de chaleur ou de froid urbains ».

En conséquence, la MEL s'est substituée de plein droit le 1er janvier 2015 aux six communes qui exerçaient ladite compétence en tant qu'autorité délégante.

Le service public de production et de distribution de l'énergie calorifique est délégué par la MEL au travers de six contrats de concession de service public attribués à Dalkia et des sociétés dédiées toutes filiales de Dalkia (Groupe EDF).

Parmi ces contrats, figure le contrat relatif au réseau de chaleur de la ville de Lille conclu avec la filiale de Dalkia nommée RESONOR.

En 2021, le réseau, d'une longueur d'environ 64 kilomètres, a permis d'alimenter 315 bâtiments en chaleur et eau chaude sanitaire. L'énergie délivrée aux abonnés sur l'année a été de 242 Gigawatt heures (GWh), soit l'équivalent de la consommation de 25 000 logements.

II. Objet de la délibération

La présente délibération porte sur la contractualisation d'un avenant n°14 au contrat de concession.

Le contrat initial

Le service de production, de transport et de distribution d'énergie calorifique de la ville de Lille a été concédé à la société RESONOR, filiale de Dalkia, sous la forme d'une Délégation de Service Public de type « concession ». Ce contrat, signé en 1990 pour une durée de 35 ans, arrivera à échéance le 31 octobre 2025.

Treize avenants ont été passés par la ville de Lille puis par la métropole européenne de Lille, depuis le début de la concession, pour intégrer les évolutions réglementaires ou techniques du réseau.

Motifs de l'avenant

Le présent avenant n°14 a pour objet de traiter les sujets suivants :

- L'aménagement d'une protection du réseau sur un ouvrage d'art implanté rue Louis blanc ;
- L'intégration d'un nouvel indice et d'une nouvelle valeur de base pour 2 indices dans les formules de révision du tarif.

Concernant l'aménagement d'un équipement rue Louis Blanc

Dans le cadre des travaux du développement du réseau de chaleur de Lille pour accueillir l'énergie fatale du Centre de Valorisation Énergétique (CVE) à Halluin, le passage du réseau en saillie sur l'ouvrage d'art rue Louis Blanc a été réalisé en 2019 afin de franchir la Voie Rapide Urbaine. La pose du réseau en émergence sur l'ouvrage d'art était la seule solution possible au regard des contraintes techniques et de délai.
Elle a également permis de diminuer de manière importante les coûts d'investissements.

Il s'avère nécessaire de travailler à l'intégration de la tuyauterie apparente dans son environnement tout en garantissant la protection des usagers de l'espace public.
En collaboration avec la Ville de Lille, le projet de protection prévoit donc l'aménagement d'une aire de jeux au-dessus des tuyaux, ce qui apportera un aspect à la fois esthétique et pratique pour la population.

Ni le concessionnaire, ni la MEL n'ont vocation à exploiter cette aire de jeux.
Afin de pouvoir rétrocéder l'aire de jeux à la ville de Lille (compétente dans ce domaine), la MEL doit en être momentanément propriétaire. C'est l'objet de l'avenant n°14 que de définir les conditions et modalités de reprise de l'équipement par la MEL.
La notification de l'avenant n°14 permettra à RESONOR de lancer les travaux nécessaires (durée estimée de 6 mois).

Pour information, la réception de l'équipement par la MEL sera concomitante à :

- L'entrée en vigueur d'un contrat de cession permettant de remettre immédiatement et à titre gracieux l'ouvrage à la ville de Lille ;
- L'entrée en vigueur d'une convention de superposition d'ouvrages et d'occupation du domaine public avec la ville de Lille.

Ces éléments seront établis ultérieurement.

Concernant le changement d'indice

Suite à l'arrêt du CICE (Crédit d'Impôt pour la Compétitivité et l'Emploi) fin 2018, l'indice "ICHT-IME" n'est plus représentatif des coûts salariaux. Il convient donc de substituer cet indice par l'indice "ICHTrev-TS-IME", sauf pour les formules de révision concernant la cogénération : l'indice ICHT-IME restant en effet en vigueur dans les contrats de vente d'électricité des cogénérations.
D'autre part, une erreur matérielle a été décelée sur les indices EBIQ et EMT, du tarif défini dans l'avenant 8. Du fait de cette erreur, les valeurs des indices EMT et EBIQ n'ont pas été précisés dans ledit avenant.
Les nouvelles valeurs de base de ces 3 indices sont définies dans l'article 3 de l'avenant n°14.

Les coefficients des formules de révision ne changent pas.

Les incidences financières

Concernant l'équipement Louis Blanc, les coûts induits par cet aménagement ont déjà été prévus dans le cadre de l'avenant n°8 RESONOR. Cela n'aura pas d'impact financier pour la MEL.

Concernant le changement d'indices, le présent avenant présente un impact quasi-nul sur le tarif à l'usager. Cet impact est évalué à environ -0.01 % en date de valeur septembre 2022. Il ne présente pas d'impact sur le montant du contrat et n'a aucune incidence financière pour la MEL.

La Commission de Concession de Service Public n° 2, réunie le 14 décembre 2022, a émis un avis favorable.

Par conséquent, la commission principale Climat et écologie, Gestion de l'eau et des déchets, ENM, Agriculture consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer l'avenant n° 14 au contrat de concession de service public pour la production, le transport et la distribution d'énergie calorifique de la Ville de Lille.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS
M. Frédéric LEFEBVRE n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Nombre de membres en exercice : 188
Quorum minimum requis : 95
Date de la convocation à la réunion : 09 décembre 2022

Président : DAMIEN CASTELAIN
(Secrétaire de Séance : Nicolas DETERPIGNY)

Présents (166) :

M. ACHIBA (à partir de 18h00), M. AL DANDACHI, M. AMBROZIEWICZ, M. AMROUNI, M. ANDRIES, M. BAERT, Mme BALMELLE, M. BALY, Mme BARISEAU, Mme BECUE, M. BEHARELLE, Mme BELGACEM, M. BERNARD, M. BLONDEAU, M. BOCQUET, Mme BODIER, M. BONNET, M. BORREWATER, M. BOUCHE, M. BREHON, Mme BRESSON, M. BROGNIART, Mme BRULANT-FORTIN, Mme BRUN (pouvoir à M. CAREMELLE jusqu'à 17h30), M. CADART, Mme CAMARA, M. CAMBIEN, M. CANESSE (pouvoir à M. BLONDEAU à partir de 20h00), M. CAREMELLE, Mme CASIER, M. CASTELAIN, M. CATHELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDERLIER, M. Christophe CAUDRON, M. Gérard CAUDRON, M. CHALAH (pouvoir à M. AMROUNI à partie de 19h55), Mme CHANTELOUP, M. CHARPENTIER, Mme COEVOET, M. COLIN, M. CORBILLON, M.COSTEUR (à partir de 18h15), M. DAVID-BROCHEN, M. DEHAUT, Mme DE SMEDT, M. DEBEER, Mme DELACROIX, M. DELANGHE, M. DELBAR, M. DELEBARRE, M. DELEPAUL, M. DENDIEVEL, M. DENOEUD (pouvoir à M. VUYLSTEKER jusqu'à 18h30) Mme DEPREZ-LEFEBVRE, M.DESLANDES (pouvoir à M. DENDIEVEL à partir de 22h00), M. DESMET, M. DESMETTRE, M. DETERPIGNY, Mme DOIGNIES, Mme DOMRAULT-TANGUY, M. DUBOIS, Mme DUCRET (pouvoir à M. GERARD à partir de 20 h10), M. DUCROCQ (pouvoir à M. Frédéric LEFEBVRE à partir de 20h10), M. DUFOUR, M. DURAND, Mme DURET (pouvoir à M. DENOEUD à partir de 20h05), M. ELEGEEST, M. FITAMANT, M. FLINOIS, M. GADAUT, Mme GANTIEZ, M. GARCIN, Mme GAUTIER , M. GEENENS, M. GERARD, M. GHERBI, Mme GILME, Mme GIRARD, Mme GLADYSZ-SEBILLE, Mme GOFFARD (pouvoir à M. RICHIR jusqu'à 18h00), M. GONCE, Mme GOUBE, M. HAESEBROECK, Mme HALLYNCK, M. HANOH, M. HAYART (pouvoir à M. PAU à partir de 20h00), M. HOUSET, M. HUTCHINSON, Mme JANSSENS, Mme KHATIR, Mme KRAMARZ, M. LEBARGY, M. LECLERCQ, M. LEDE, Mme Catherine LEFEBVRE, M. Frédéric LEFEBVRE, M. Joseph LEFEBVRE, M. Dominique LEGRAND, M. Jean-François LEGRAND, M. LEPRETRE, M. LEWILLE, Mme LHERBIER (pouvoir à M. ACHIBA à partir de 21h00), M. LIENART, M. LIMOUSIN, Mme LINKENHELD, M. MAENHOUT, M. MANIER, M. MARCY, Mme MARIAGE-DESREUX, Mme MASSE, Mme MASSIET, M. MASSON, M. MATHON, Mme MAZZOLINI, M. MENAULT, Mme MEZOUANE-RAHMI, M. MINARD, Mme MOENECLAEY, M. MOLLE, M. MONTOIS, Mme MOREAUX, M. MOUVEAU, Mme NIREL, Mme OSSON (à partir de 17h30), M. PASTOUR, M. PAU, M. PAURON, M. PETRONIN, M. PICK, Mme PIERRE-RENARD, M. PILETTE, M. PLANCKE, M. PLOUY, Mme POLLET, Mme PONCHAUX, M. POSMYK, M. Ludovic PROISY, M. Patrick PROISY, M. PROKOPOWICZ, Mme PROVO, Mme RENGOT, M. RICHIR, Mme RODES (pouvoir à M.GEENENS à partir de 19h55), Mme ROUSSEL, Mme RUBIO-COQUEMPOT (à partir de 17h30), Mme SABE (à partir de 17h30), Mme SEDOU, Mme SEGARD (pouvoir à M. BALY à partir de 22h00), M. SKYRONKA, M. SONNTAG, Mme SPILLEBOUT (pouvoir à Mme TONNERRE-DESMET à partir de 20h20), Mme STANIEC-WAVRANT (pouvoir à M. VICOT à partir de 22h00), M. TAISNE (pouvoir à M. DAVID-BROCHEN à partir de 19h30), M. TALPAERT, Mme THOMAS, Mme TONNERRE, M. TURPIN, M. VANBEUGHEN, M. VERCAMER, M. VICOT, Mme VOITURIEZ (à partir de 17h30), M. VUYLSTEKER, M. WOLFCARIUS, M. ZBIERSKI (pouvoir à M. DETERPIGNY à partir de 21h25), Mme ZOUGGAGH.

Élus absents ayant donné pouvoir (22) :

Mme AUBRY (pouvoir à Mme LINKENHELD), Mme BADERI (pouvoir à Mme GAUTIER), M. BELABBES (pouvoir à M. DEBEER), M. BEZIRARD (pouvoir à M. BERNARD), M. BONTE (pouvoir à M. LIENART), M. BRAURE (pouvoir à M. BREHON), M. BUISSE (pouvoir à Mme MAZZOLINI), M. BUYSSECHAERT (pouvoir à Mme MARIAGE), M. DARMANIN (pouvoir à Mme BECUE), Mme DEBOOSERE (pouvoir à Mme CHANTELOUP), M. DESBONNET (pouvoir à M. MAENHOUT), M. DESTAILLEUR (pouvoir à Mme GILME), M. Ali DOUFFI (pouvoir à Mme BRULANT-FORTIN), Mme FURNE (pouvoir à M. COSTEUR), M. GRAS (pouvoir à M. MARCY), M. HEIREMANS (pouvoir à M. HUTCHINSON), M. LENFANT (pouvoir à Mme PONCHAUX), M. MAYOR (pouvoir à M. ELEGEEST), Mme PARIS (pouvoir à M. GARCIN), M. PLUSS (pouvoir à Mme MOREAUX), M. ROLLAND (pouvoir à M. SKYRONKA), Mme WENDERBECQ (pouvoir à Mme GLADYSZ-SEBILLE).

Le quorum étant atteint, le Conseil de la MEL peut valablement délibérer.

Le secrétaire de séance

Nicolas DETERPIGNY

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Damien CASTELAIN

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 024

Pour rendu exécutoire

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Vice-président délégué

Le 19/12/2022
Alain BERNARD

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
ID : 059-200093201-20221216-lmc100000096723-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 19/12/2022
Retour préfecture le 19/12/2022
Publié le 20/12/2022

22-C-0403

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

WATTIGNIES - WATTRELOS -

RESEAU DE CHALEUR METROPOLITAIN - CONTRATS DE CONCESSION DE SERVICE PUBLIC - WATTIGNIES - QUARTIER DU BLANC RIEZ - AVENANT N° 10 - WATTRELOS - QUARTIER DE BEAULIEU - AVENANT N° 5 - REMPLACEMENT D'INDICES - AUTORISATION DE SIGNATURE

I. Rappel du contexte

WATTIGNIES

Le service de production, de transport et de distribution d'énergie calorifique du quartier du Blanc-Riez à Wattignies a été délégué à Dalkia sous la forme d'une Délégation de Service Public de type "concession".

Ce contrat a été signé en 2005 pour une durée de 20 ans.

Il a fait l'objet de 9 avenants.

WATTRELOS

Le service de production, de transport et de distribution d'énergie calorifique du quartier de Beaulieu à Wattrelos a été délégué à la société W-Energies, filiale de Dalkia, sous la forme d'une Délégation de Service Public de type « concession ».

Ce contrat a été signé en 2012 pour une durée de 24 ans.

Il a fait l'objet de 4 avenants.

II. Objet de la délibération

Les présents avenants n° 10 et n° 5 ont pour objet le remplacement d'indices.

WATTIGNIES - Avenant n° 10

La formule de révision du R1 biomasse est modifiée par rapport au précédent avenant, en intégrant un nouvel indice. Les coefficients ne changent pas.

Le nouvel indice à prendre en compte est "TRMRG2" à la place de l'ancien indice "IT" qui a cessé d'être publié.

Cette modification d'indice est intégrée dans une nouvelle version du règlement de service du contrat, jointe à la présente délibération, et annexée à l'avenant n° 10 au contrat de concession.

Le présent avenant présente un impact mineur sur le tarif à l'usager. Cet impact est évalué à environ 0,4% en date de valeur septembre 2022.

Il ne présente pas d'impact sur le montant du contrat et n'a aucune incidence financière pour la MEL.

WATTRELOS - Avenant n° 5

Les formules de révision du R2 ainsi que du R1 biomasse sont modifiées par rapport au précédent avenant, en intégrant deux nouveaux indices. Les coefficients ne changent pas.

Suite à l'arrêt du CICE (Crédit d'Impôt pour la Compétitivité et l'Emploi) fin 2018, l'indice "ICHT-IME" n'est plus représentatif des coûts salariaux. Il convient donc de substituer cet indice par l'indice "ICHTrev-TS-IME".

Le deuxième indice à prendre en compte est "TRMRG2" (Indice CNR REG EA) à la place de l'ancien indice "IT".

Cette modification d'indices est intégrée dans une nouvelle version du règlement de service du contrat, jointe à la présente délibération, et annexée à l'avenant n° 5 au contrat de concession.

Le présent avenant présente un impact mineur sur le tarif à l'usager. Cet impact est évalué à environ 0,8% en date de valeur septembre 2022.

Il ne présente pas d'impact sur le montant du contrat et n'a aucune incidence financière pour la MEL.

La Commission de Concession de Service Public n° 2 réunie le 30 novembre 2022 a émis un avis favorable.

Par conséquent, la commission principale Climat et écologie, Gestion de l'eau et des déchets, ENM, Agriculture consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1. d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer l'avenant n° 10 au contrat de concession de production, de transport et de distribution d'énergie calorifique du quartier du Blanc-Riez à Wattignies ;

2. d’autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer l’avenant n° 5 au contrat de concession de production, de transport et de distribution d’énergie calorifique du quartier de Beaulieu à Wattrelos.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS
M. Frédéric LEFEBVRE n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

22-C-0403

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

WATTIGNIES - WATTRELOS -

RESEAU DE CHALEUR METROPOLITAIN - CONTRATS DE CONCESSION DE SERVICE PUBLIC - WATTIGNIES - QUARTIER DU BLANC RIEZ - AVENANT N° 10 - WATTRELOS - QUARTIER DE BEAULIEU - AVENANT N° 5 - REMPLACEMENT D'INDICES - AUTORISATION DE SIGNATURE

I. Rappel du contexte

WATTIGNIES

Le service de production, de transport et de distribution d'énergie calorifique du quartier du Blanc-Riez à Wattignies a été délégué à Dalkia sous la forme d'une Délégation de Service Public de type "concession".

Ce contrat a été signé en 2005 pour une durée de 20 ans.

Il a fait l'objet de 9 avenants.

WATTRELOS

Le service de production, de transport et de distribution d'énergie calorifique du quartier de Beaulieu à Wattrelos a été délégué à la société W-Energies, filiale de Dalkia, sous la forme d'une Délégation de Service Public de type « concession ».

Ce contrat a été signé en 2012 pour une durée de 24 ans.

Il a fait l'objet de 4 avenants.

II. Objet de la délibération

Les présents avenants n° 10 et n° 5 ont pour objet le remplacement d'indices.

WATTIGNIES - Avenant n° 10

La formule de révision du R1 biomasse est modifiée par rapport au précédent avenant, en intégrant un nouvel indice. Les coefficients ne changent pas.

Le nouvel indice à prendre en compte est "TRMRG2" à la place de l'ancien indice "IT" qui a cessé d'être publié.

Cette modification d'indice est intégrée dans une nouvelle version du règlement de service du contrat, jointe à la présente délibération, et annexée à l'avenant n° 10 au contrat de concession.

Le présent avenant présente un impact mineur sur le tarif à l'usager. Cet impact est évalué à environ 0,4% en date de valeur septembre 2022.

Il ne présente pas d'impact sur le montant du contrat et n'a aucune incidence financière pour la MEL.

WATTRELOS - Avenant n° 5

Les formules de révision du R2 ainsi que du R1 biomasse sont modifiées par rapport au précédent avenant, en intégrant deux nouveaux indices. Les coefficients ne changent pas.

Suite à l'arrêt du CICE (Crédit d'Impôt pour la Compétitivité et l'Emploi) fin 2018, l'indice "ICHT-IME" n'est plus représentatif des coûts salariaux. Il convient donc de substituer cet indice par l'indice "ICHTrev-TS-IME".

Le deuxième indice à prendre en compte est "TRMRG2" (Indice CNR REG EA) à la place de l'ancien indice "IT".

Cette modification d'indices est intégrée dans une nouvelle version du règlement de service du contrat, jointe à la présente délibération, et annexée à l'avenant n° 5 au contrat de concession.

Le présent avenant présente un impact mineur sur le tarif à l'usager. Cet impact est évalué à environ 0,8% en date de valeur septembre 2022.

Il ne présente pas d'impact sur le montant du contrat et n'a aucune incidence financière pour la MEL.

La Commission de Concession de Service Public n° 2 réunie le 30 novembre 2022 a émis un avis favorable.

Par conséquent, la commission principale Climat et écologie, Gestion de l'eau et des déchets, ENM, Agriculture consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1. d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer l'avenant n° 10 au contrat de concession de production, de transport et de distribution d'énergie calorifique du quartier du Blanc-Riez à Wattignies ;

2. d’autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer l’avenant n° 5 au contrat de concession de production, de transport et de distribution d’énergie calorifique du quartier de Beaulieu à Wattrelos.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS
M. Frédéric LEFEBVRE n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

Avenant n°10
Délégation de service public
Production, transport et distribution de chaleur QUARTIER DU BLANC RIEZ - Wattignies

PROJET

Sommaire

Sommaire	2
Désignation des parties	3
Préambule	4
Article 1 – Objet de l'avenant	6
Article 2 – Indexation des tarifs	6
Article 3 – Prise d'effet	8
Article 4 – Autres Clauses	8

PROJET

Désignation des parties

LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE,

Siégeant au 2 boulevard des Cités unies, 59 040 Lille Cedex
Représentée par son Président Monsieur Damien CASTELAIN, agissant aux présentes en qualité et en vertu de la délibération n°…… du Conseil de la Métropole Européenne de Lille, en date du ……..2022,

Ci-après dénommée la « ***MEL*** » ou le « ***Délégant*** » ou la « Collectivité »,

d'une part,

ET

DALKIA,

Société anonyme au capital social de 220 047 504,00 Euros,
dont le siège est situé 37, avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny à Saint-André-Lez-Lille (59350),
immatriculée au Registre du commerce et des sociétés de Lille Métropole sous le n°456 500 537,
Représentée par Monsieur Fabien BREMONT agissant en qualité de Directeur Régional Nord -Ouest, ayant tous pouvoirs à l'effet des présentes,

Ci-après dénommée « ***Dalkia*** » ou le « ***Délégataire*** »,

d'autre part,

Ci-après désignées conjointement les « ***Parties*** » et individuellement la « ***Partie*** ».

PROJET

Préambule

1/ Par contrat de concession ayant pris effet à la date du 27 octobre 2005 (ci-après, le « ***Contrat*** »), la Ville de Wattignies a concédé à Dalkia l'exclusivité de la production, du transport et de la distribution de chaleur destinée à assurer le chauffage des locaux et le réchauffage de l'eau chaude sanitaire du Quartier du Blanc riez.

Par un avenant n°1, les clauses d'indexation du terme R1gaz ont été modifiées.

Par un avenant n°2, les clauses d'indexation du terme R1C ont été modifiées suite à la prise en compte de la date de mise en service de la cogénération n° 2, du contrat de vente d'énergie électrique selon le tarif EDF C01 et du prix du gaz de référence.

Par un avenant n°3, les frais généraux et de structure du Délégataire ont été forfaitisés et la subvention ADEME a été affectée au surcoût de l'investissement chaudière biomasse et à la qualification de l'installation en tant qu'installation de combustion soumise à autorisation.

Par un avenant n°4 en date du 28 juillet 2016, les conditions tarifaires ont été modifiées afin de prendre en compte les évolutions réglementaires suivantes :

- Fin de l'exonération de la TICGN ;
- Modification des conditions du tarif d'obligation d'achat de l'électricité (tarif C13) modifiant également le mode de fonctionnement de la cogénération à 3 mois d'hiver ;
- Fin de tarifs régulés de vente du gaz ;
- Modification des dispositions du système Communautaire d'Echange de Quotas d'Emission de gaz à effet de serre nécessitant la mise en œuvre d'une redevance R1CO2 ;
- Réduction de la redevance due à l'autorité délégante, la baisse étant répercutée sur la redevance R2 au bénéfice des abonnés.

Par ailleurs, les droits et obligations de l'autorité délégante ont été transférés de la Ville de Wattignies à la Métropole Européenne de Lille (MEL) à compter du 1er janvier 2015. La MEL se substitue à la Ville de Wattignies en tant qu'autorité délégante.

Par un avenant n°5 du 2 février 2017, le Délégant a autorisé le Délégataire à étudier l'opportunité d'achat de chaleur auprès d'un tiers exploitant une centrale de production d'électricité.

Par un avenant n°6 du 8 septembre 2017, le Délégataire a proposé de nouvelles conditions économiques du tarif de la chaleur grâce à la mise en œuvre d'un nouveau contrat d'achat de chaleur auprès d'un tiers exploitant une centrale de production d'électricité sous réserve de validation du contexte règlementaire. Les conditions résolutoires n'ayant pas été levées avant le 31/12/2017, le dit avenant n'a jamais été mis en application et est résolu.

Par un avenant n°7 du 21 juin 2019, les sources énergétiques ont été modifiées en augmentant l'utilisation de biomasse d'une part, en réduisant le recours au gaz naturel d'autre part, et en introduisant du biométhane. Le réseau de chaleur rendu ainsi vertueux (>50% EnR), les conditions tarifaires ont été modifiées afin de prendre en compte l'évolution des sources énergétiques.

Par son avenant n°8 du 16 décembre 2021, le tarif R1 a été modifiée suite à l'évolution de la règlementation relative à l'usage de biométhane et suite à la sortie des installations déléguées du système Communautaire d'Echange de Quotas d'Emission de gaz à effet de serre.

PROJET

Par son avenant n° 9 en date du 16 septembre 2022, les obligations et les modalités de contrôle et de sanction relatives aux principes de neutralité et de laïcité du service public ont été insérées conformément à la loi n°2021-1109 du 24/08/2021.

9/ Depuis,

Un paramètre entrant dans la formule d'indexation du R1 a cessé d'être publié, il convient donc de remplacer ce paramètre par un nouveau paramètre afin d'assurer la concordance entre le tarif facturé aux abonnés et les conditions économiques du Contrat.

En vertu de l'article 62.3 « Calcul des révisions » du Contrat, si un paramètre d'une formule d'indexation cesse d'être publié, de nouveaux paramètres sont introduits d'un commun accord entre la Collectivité et le Délégataire.

Les Parties se sont donc rapprochées afin de conclure le présent avenant (ci-après, l'"Avenant").

Par délibération n° en date du 2022, le conseil métropolitain a autorisé le Président à signer le présent avenant.

Ceci étant exposé, il est convenu ce qui suit :

PROJET

Article 1 – Objet de l'avenant

Le présent Avenant au Contrat a pour objet d'adapter la formule de révision du terme R1biomasse suite à la cessation de publication de l'un de ses paramètres de ladite formule.

La modification du Contrat par le présent Avenant entre dans le cadre de l'article L.3135-1 du Code de la commande publique et dans les conditions des dispositions de l'article 62.3 « Calcul des révisions » du Contrat.

Article 2 – Indexation des tarifs

Conformément aux dispositions de l'article 62-3 « Calcul des révisions » du Contrat, les stipulations de l'article 62.1 « *Terme R1* » du Contrat, telles que modifiés le cas échéant par les précédents avenants au Contrat, sont remplacées par les stipulations suivantes :

«

- ***Terme R1 fioul - Période 4***

Le terme R1f est révisé selon la formule suivante :

$$R1f = R1f_0 \times \left[0{,}3 \times \frac{TBTS}{TBTS_0} + 0{,}7 \times \frac{FDC4}{FDC4_0} \right]$$

Les valeurs de référence sont :

TBTS = indice mensuel FL TBTS	*$TBTS_0$ = 352,55*	*Valeur connue au 1er octobre 2016*
FDC4 = indice mensuel FOD C4	*$FDC4_0$= 216,61*	*Valeur connue au 1er octobre 2016*

- ***Terme R1 gaz naturel&biomethane - Période 4***

Le terme R1gv est révisé selon la formule suivante :

$$R1gv = R1gv_0 \left[0{,}112 + 0{,}298 \frac{Pacheminement}{Pacheminement_0} + 0{,}452 \frac{Ppeg}{Ppeg_0} + 0{,}138 \frac{Ptaxes}{Ptaxes_0} \right]$$

- *Terme Ppeg :*

Il n'est rien changé à la définition des termes, ni à la valeur de référence $Ppeg_0$ = 12,64 en septembre 2016.

- *Terme Pacheminement :*

Il n'est rien changé à la composition formule de révision du ni à la définition des termes :

$$\frac{Pachemin}{Pachemin_0} = a \frac{Abnt_{T4}}{Abnt_{T40}} + b \frac{TC_{T4}}{TC_{T40}} + c \frac{NTR}{NTR_0} x \frac{TCR}{TCR_0} + d \frac{TCS}{TCS_0} + e \frac{TCL_d}{TCL_{d0}} + f \frac{TVD}{TVD_0} + g \frac{CTAd}{CTAd_0} + h \frac{CTAt}{CTAt_0}$$

Les valeurs de référence sont :

Termes	*Valeur de référence*	*Coefficients*
AbntT4 : Abonnement annuel de l'option tarifaire T4, exprimé en € HT/an	*Abnt $T4_0$= 15 717,36*	*a =0,1033*

PROJET

TCT4 : Terme de souscription annuelle de capacité pour l'option tarifaire T4, exprimé en €/MWh PCS/jour par an	*$TCT4_0$ = 204,60*	*b = 0,2905*
NTR : Niveau de Tarif Régional pour un site raccordé au réseau de distribution de gaz naturel	*NTR_0 = 2*	*c = 0,2046*
TCR : Terme d'acheminement sur le réseau de transport régional pour un site raccordé au réseau de distribution de gaz naturel, exprimé en €/MWh PCS/jour par an.	*TCR_0 = 72,07*	
TCS : terme de capacité de sortie du réseau principal, exprimé en €/MWh PCS/jour par an	*TCS_0 = 99,93*	*d = 0,1419*
TCLd : Terme de capacité de livraison au PITD, exprimé en €/MWh PCS/jour par an	*TCL_0 = 37,96*	*e = 0,0539*
TVD : Terme Variable de Distribution, ou prix proportionnel de l'option tarifaire T4, exprimé en €HT/MWhPCS	*TVD_0 = 0,82*	*f = 0,1051*
CTAd : Contribution tarifaire d'acheminement pour la part Distribution (collecte CNIEG), publiée au Journal Officiel, exprimé en %.	*$CTAd_0$= 20,80%*	*g = 0,0819*
CTAt : Contribution tarifaire d'acheminement pour la part Transport (collecte CNIEG), publiée au Journal Officiel, exprimé en %.	*$CTAt_0$= 4,71%*	*h = 0,0188*

- *Terme Ptaxes*

Le terme Ptaxes est révisé selon la formule suivante :

$$\frac{\text{Ptaxes}}{\text{Ptaxes}_0} = \frac{\text{TICGN}}{\text{TICGN}_0}$$

TICGN : montant unitaire de la taxe intérieure de consommation de gaz naturel
$TICGN_0$ =4,34 €HT/ MWhPCS

- ***Terme R1 biomasse - Période 4***

Le terme R1b est révisé selon la formule suivante :

$$\text{R1b} = \text{R1b0} \times \left(0{,}7 \frac{\text{Ipg}}{\text{Ipg}_0} + 0{,}3 \frac{\text{TRMRG2}}{\text{TRMRG2}_0} \right)$$

Les valeurs de référence sont :

I_{PG}	*Indice Plaquette Forestière, granulométrie grossière, Humidité > 40% publié par le Centre d'Etude de l'Economie du Bois (CEEB).*
TRMRG2	*Indice* CNR REG EA
I_{PG0}	*114,4 est la valeur connue au 1er octobre 2016*
$TRMRG2_0$	*126,52 est la valeur connue au 1er octobre 2016*

»

Article 3 – Prise d'effet

Le présent Avenant prendra effet à la date de sa notification par le Délégant au Délégataire, après transmission au contrôle de légalité pour acquisition du caractère exécutoire.

Article 4 – Autres Clauses

Il n'est rien changé aux autres clauses du Contrat, de ses annexes et de ses avenants n°1 à 9, lesquelles demeurent applicables en tout ce qui n'est pas contraire aux stipulations contenues dans le présent A venant. En cas de contradiction des pièces contractuelles entre elles, les stipulations du présent A venant prévaudront.

Fait à Saint André lez Lille, le 6 octobre 2022
En trois (3) exemplaires originaux

Pour le Délégant

Pour le Délégataire

PROJET

CONVENTION DE DELEGATION DE PRODUCTION, DE TRANSPORT ET DE DISTRIBUTION DE CHALEUR

QUARTIER DU BLANC RIEZ - Wattignies

PROJET

ANNEXE A

Règlement de service

Autorité délégante :

METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE
2 boulevard des Cités unies
59040 LILLE Cedex

SOMMAIRE

CHAPITRE I **2**

DISPOSITIONS GENERALES **2**

ARTICLE 1 – OBJET DU REGLEMENT 2
ARTICLE 2 – PRINCIPES GENERAUX DU SERVICE ET DEFINITIONS 3
ARTICLE 3 – MODALITES DE FOURNITURE DE L'ENERGIE CALORIFIQUE 3
ARTICLE 4 – OBLIGATIONS DU DELEGATAIRE 4

CHAPITRE II **5**

CONDITIONS DE LIVRAISON DE L'ENERGIE **5**

ARTICLE 5 – CONDITIONS TECHNIQUES DE LIVRAISON DE L'ENERGIE CALORIFIQUE 5
ARTICLE 6 – CONDITIONS GENERALES DU SERVICE 7
ARTICLE 7 – CONDITIONS PARTICULIERES DU SERVICE 8
ARTICLE 8 – CONDITIONS D'ETABLISSEMENT DU BRANCHEMENT ET DU POSTE DE LIVRAISON (NOUVEL ABONNE) 8
ARTICLE 9 – MESURES ET CONTRÔLES 9
ARTICLE 10 – CHOIX DES PUISSANCES 10
ARTICLE 11 - VERIFICATION DE LA PUISSANCE CONTRACTUELLE 10
ARTICLE 12 - OBLIGATIONS ET RESPONSABILITES DES ABONNES 11

CHAPITRE III **13**

ABONNEMENTS ET RACCORDEMENTS **13**

ARTICLE 13 - DEMANDE D'ABONNEMENT 13
ARTICLE 14 - OBLIGATION DE RACCORDEMENT 13
ARTICLE 15 - REGLES GENERALES CONCERNANT LES ABONNES RACCORDES 13

CHAPITRE IV **15**

MODALITES DE PAIEMENT DES PRESTATIONS DUES **15**

ARTICLE 16 - TARIFICATION 15
ARTICLE 17 - INDEXATION DES TARIFS ET REDEVANCES 17
ARTICLE 18 - FRAIS DE RACCORDEMENT 21
ARTICLE 19 - PAIEMENT DES EXTENTIONS PARTICULIERES 21
ARTICLE 20 - FACTURATION ET CONDITIONS DE PAIEMENT 22
ARTICLE 21 - CONDITIONS DE PAIEMENT DES FRAIS DE RACCORDEMENT 23

CHAPITRE V **24**

DISPOSITIONS D'APPLICATION **24**

ARTICLE 22 - DATE ET DUREE D'APPLICATION 24
ARTICLE 23 - MODIFICATION DU REGLEMENT 24
ARTICLE 24 - CLAUSES D'EXECUTION 24

PROJET

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

En vertu de la convention de Délégation de Service Public signée le 27 octobre 2005 et de ses avenants n°1 à 8, la société Dalkia assure la production et la distribution de chaleur du réseau urbain de la Ville de Wattignies et prend la qualité de « DELEGATAIRE » pour l'exécution du présent règlement qui a reçu son agrément. Les droits et obligations de l'autorité délégante ont été transférés de la ville de Wattignies à la Métropole Européenne de Lille à compter du 1er janvier 2015, de par la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

ARTICLE 1 – OBJET DU REGLEMENT

Le présent règlement de service a pour objet de définir les rapports entre les Abonnés et le Délégataire, chargé de l'exécution du service public de la production, de transport et de la distribution de chaleur dans le cadre du réseau de chauffage urbain du Blanc Riez de WATTIGNIES.

Il est établi en conformité avec les dispositions du contrat susvisé, dont les abonnés ont la faculté de prendre connaissance :

- METROPOLE EUROPENNE DE LILLE
  11 rue du Ballon
  59034 LILLE Cedex

- au siège du DELEGATAIRE
  37 avenue du Mal de Lattre de Tassigny
  59875 Saint André

Le règlement du service est remis à l'abonné lors de la conclusion du contrat d'abonnement.

PROJET

ARTICLE 2 – PRINCIPES GENERAUX DU SERVICE ET DEFINITIONS

Le service public de distribution d'énergie calorifique délégué est assuré dans les limites du territoire défini en annexe 1 du contrat de délégation.

Le Délégataire est chargé d'exploiter, à ses risques et périls, le service de production, et de distribution de chaleur. Il assure la construction, la gestion et l'exploitation des ouvrages y afférents et, en conséquence, la sécurité, le bon fonctionnement, l'entretien, la réparation et le renouvellement de ces ouvrages.

Les ouvrages du service, appelés aussi installations primaires comprennent :

- les ouvrages de production de chaleur y compris les bâtiments et génie civil,
- les ouvrages de distribution comportant :
  a) le réseau de distribution publique, (y compris génie civil)
  b) le branchement depuis le réseau jusqu'au poste d'échange,
  c) le poste d'échange avec tous ses accessoires et notamment régulation, sécurité et vannes d'isolement,
  d) le dispositif de comptage de l'énergie calorifique livrée.

Les ouvrages c et d sont établis dans un local, appelé poste de livraison qui est mis gratuitement à la disposition du service par l'abonné.

Les installations d'utilisation ou de répartition de la chaleur appelées aussi installations secondaires (voir article 5), ne font pas partie des ouvrages du service. Elles sont établies et entretenues par l'abonné et à sa charge. Le Délégataire peut contrôler sur plan et sur place, et sans que sa responsabilité soit engagée, la réalisation de tous les éléments en contact avec le fluide primaire. Il peut refuser le raccordement ou la mise en service en cas de non-conformité avec la réglementation, avec les règles et normes notamment de sécurité, préalablement portées à la connaissance de l'abonné.

ARTICLE 3 – MODALITES DE FOURNITURE DE L'ENERGIE CALORIFIQUE

Tout abonné éventuel, désireux d'être alimenté en énergie calorifique, doit souscrire auprès du Délégataire de distribution d'énergie une « demande d'abonnement » dont le modèle figure en annexe au présent règlement de service.

De ce fait, l'Abonné est soumis aux dispositions du présent règlement et aux modifications ultérieures qui pourraient lui être apportées selon la procédure prévue à l'article 23 ci-après.

Le présent règlement est porté à la connaissance du demandeur.

PROJET

ARTICLE 4 – OBLIGATIONS DU DELEGATAIRE

Le Délégataire est tenu de fournir, aux conditions du présent règlement de service, à l'Abonné, l'énergie nécessaire à l'alimentation de l'installation désignée, dans la limite des souscriptions et conditions particulières définies dans la demande d'abonnement, hormis pendant la durée de l'arrêt technique annuel prévu à l'article 6.2 et les arrêts et interruptions intervenant dans l'article 7.

Est considéré comme retard de fourniture le défaut, pendant plus d'une journée après la demande écrite formulée par un ou plusieurs Abonnés, de remise en route de la distribution de chaleur à un ou plusieurs postes de livraison au début ou en cours de la saison de chauffage.

Est considérée comme interruption de fourniture l'absence constatée pendant plus de quatre heures de la fourniture de chaleur à un poste de livraison.

Est considérée comme insuffisance la fourniture de chaleur à une puissance ou à un niveau de température ou de pression inférieurs aux seuils fixés par les demandes d'abonnement.

PROJET

CHAPITRE II

CONDITIONS DE LIVRAISON DE L'ENERGIE

ARTICLE 5 – CONDITIONS TECHNIQUES DE LIVRAISON DE L'ENERGIE CALORIFIQUE

5.1 Installations primaires

La chaleur est obtenue par échange entre un fluide circulant dans les installations primaires, dit fluide primaire, dont le Délégataire est responsable, et le fluide alimentant les installations des abonnés dit fluide secondaire.

L'énergie calorifique est livrée dans les conditions suivantes :

- fluide primaire (en amont de l'échangeur) : inférieur à 109°C,
- fluide secondaire (en aval de l'échangeur) : 90°C maximum.

En cas de température extérieure inférieure à -9°C, le Délégataire ne pourra être tenu responsable d'une insuffisance de fourniture, mais devra assurer les meilleures conditions possibles de la fourniture compatibles avec les puissances et caractéristiques techniques des outils disponibles de production, de transport et de distribution.

Le compteur de chaleur sera installé en amont de l'échangeur primaire.

Toute demande de fourniture de chaleur sous une forme ou à une température différente des conditions générales de fourniture peut être refusée ou acceptée par le Délégataire après accord du Délégant.

Le Délégataire peut exiger le paiement par l'Abonné de tous les frais et charges susceptibles d'en résulter pour lui-même, soit au moment du raccordement, soit en cours d'exploitation.

En outre, cette fourniture doit être compatible avec les conditions techniques normales de distribution et ne doit en aucun cas obliger le Délégataire à modifier ces conditions, en particulier à augmenter la température du réseau au-dessus de celle prévue.

Les conditions de production et de livraison de ces autres fournitures de chaleur sont précisées par la demande d'abonnement.

5.2 Installations secondaires

A partir du point de livraison, les installations sont dites "secondaires" et sont la propriété de l'Abonné. Elles sont réalisées, exploitées et entretenues par celui-ci, à ses frais et sous sa responsabilité. Elles doivent être construites suivant les règles de l'art et répondre aux normes de sécurité en vigueur. Elles ne doivent en aucune façon risquer d'être une cause de trouble ou de danger pour le fonctionnement du primaire.

Le Délégataire est habilité à s'assurer qu'il en est bien ainsi et à subordonner la fourniture de fluide aux mises en ordre éventuellement nécessaires pour faire cesser les causes de danger ou de perturbation. L'Abonné déclare, à ce sujet, avoir souscrit une police d'assurances garantissant sa responsabilité civile du fait des installations secondaires et de leur exploitation.

PROJET

En ce qui concerne le chauffage proprement dit et afin d'éviter les risques de vaporisation, l'installation secondaire doit être prévue de telle sorte qu'il y ait toujours à travers la partie secondaire de l'échangeur un débit minimal qui se situera au voisinage de 5 % du débit maximal.

Le secondaire de l'échangeur est normalement prévu pour une pression totale de 6 bars.

L'Abonné fait son affaire de la production d'eau chaude sanitaire, ou de tout autre usage thermique, à partir du (ou des) échangeur(s) installé(s) et de la chaleur livrée par le Délégataire. La fourniture de l'eau froide est à la charge de l'Abonné.

Avant toute modification ou réalisation en premier établissement d'installations secondaires (eau chaude sanitaire, fourniture à d'autres conditions par exemple), l'Abonné ou le futur Abonné devra soumettre au Délégataire son projet, afin que celui-ci puisse s'assurer que les installations nouvelles ou modifiées seront compatibles avec le service.

5.3 Limites de fournitures

Electricité

- Les raccordements électriques des installations du "primaire" sont à la charge du Délégataire à partir de l'arrivée du courant en un point quelconque de la sous-station, arrivée de courant à la charge de l'Abonné.

Néanmoins, dans le cas où le Délégataire installerait des équipements gros consommateurs (puissance électrique totale supérieure à 3 kW) ou dont le raccordement serait spécifique, il lui appartient de prévoir à la fois le raccordement et l'arrivée du courant.

Chaleur

- 2 brides, entrée et sortie échangeur, côté secondaire, dans le cas des sous-stations d'échange (isolement, régulation et sécurité côté primaire sont compris dans les prestations du Délégataire, de même que le comptage).

Dans le cas d'une production d'eau chaude sanitaire, côté secondaire, l'Abonné doit prévoir un ballon tampon d'une capacité minimum journalière équivalente à 2 heures de consommation, avec recirculation, trou d'homme et vanne de chasse.

PROJET

ARTICLE 6 – CONDITIONS GENERALES DU SERVICE

6.1 Périodes de fournitures

Les dates de début et de fin de saison de chauffage (période au cours de laquelle le Délégataire doit être en mesure de mettre en route ou d'arrêter le chauffage dans les vingt-quatre heures suivant la demande de l'abonné) sont les suivantes :

- début de la saison de chauffage : 15 septembre
- fin de la saison de chauffage : 15 juin

Les dates respectives de début et de fin de la période effective de chauffage sont fixées par l'Abonné avec un préavis minimum de quarante-huit heures sur demande écrite, ces dates se situant à l'intérieur de la saison de chauffage.

Si l'abonné demande des garanties de fournitures en dehors de la saison de chauffage, le Délégataire sera tenu de les accorder aux conditions fixées par sa demande d'abonnement sous réserve des interruptions nécessitées par l'entretien.

Le Délégataire permettant à l'abonné d'assurer sa production d'eau chaude sanitaire et / ou le réchauffage d'eaux de bassin assurera un service toute l'année, sous réserve des interruptions nécessitées pour l'entretien, comme il est précisé aux paragraphes 6.2 et 6.3 ci-dessous.

6.2 Travaux d'entretien courant

Ces travaux sont exécutés, sauf dérogation accordée par le Délégant en dehors de la saison de chauffage ou pendant cette période à la condition qu'il n'en résulte aucune perturbation pour le service des Abonnés.

Les travaux programmables d'entretien des appareils en postes de livraison sont exécutés pendant un arrêt annuel normal d'une durée maximale de cinq (5) jours consécutifs, hors dimanche et jours fériés, dont les dates sont communiquées à chaque abonné, et par avis collectifs, aux usagers concernés.

Les dates seront déterminées en accord avec l'autorité Délégante.

6.3 Travaux de gros entretien, de renouvellement et d'extension

Tous travaux programmables nécessitant la mise hors service des ouvrages sont exécutés en dehors de la saison de chauffage et en une seule fois, si possible, sauf dérogation accordée par le Délégant.

La période et la durée d'exécution de ces travaux sont fixées par le Délégataire après accord du Délégant pour les interruptions de livraison de plus de douze heures. Les dates sont communiquées aux Abonnés, et par avis collectifs aux usagers concernés.

En dehors de la période de chauffage, ces travaux ne devront pas interrompre la distribution de chaleur pendant une période supérieure à cinq jours consécutifs (lundi au vendredi).

PROJET

ARTICLE 7 – CONDITIONS PARTICULIERES DU SERVICE

7.1 Arrêts d'urgence

Dans les circonstances exigeant une interruption immédiate, le Délégataire doit prendre d'urgence les mesures nécessaires. Il en avise sans délai le Délégant, les abonnés concernés et, par avis collectifs, les usagers concernés.

7.2 Autres cas d'interruption de fourniture

Le Délégataire a le droit, après en avoir avisé le Délégant, de suspendre la fourniture de chaleur à tout Abonné dont les installations seraient une cause de perturbation pour les ouvrages délégués. En cas de danger, il intervient sans délai pour prendre toutes les mesures de sauvegarde mais doit prévenir immédiatement la Collectivité, l'Abonné et, par avis collectif, les usagers concernés.

ARTICLE 8 – CONDITIONS D'ETABLISSEMENT DU BRANCHEMENT ET DU POSTE DE LIVRAISON (NOUVEL ABONNE)

Extension particulière : Une extension particulière est une extension desservant un nombre limité d'Abonnés et qui n'est pas destinée à assurer une fonction de transit ultérieurement.

Si l'extension particulière assure ultérieurement une fonction de transit, la partie des sommes perçues au titre de la première extension sera remboursée par le Délégataire aux Abonnés intéressés.

Branchement : Le branchement est l'ouvrage par lequel les installations de chauffage d'un abonné sont raccordées à une canalisation de distribution publique. Il est délimité, côté abonné à la bride aval de la première vanne d'isolement rencontrée par le fluide qui l'alimente, et à la bride amont de la dernière vanne d'isolement rencontrée par le fluide qu'il renvoie au réseau.

Le branchement est entretenu et renouvelé par le Délégataire à ses frais et fait partie intégrante de la délégation.

Postes de livraison avec échangeur : Les ouvrages du circuit primaire situés en aval du branchement et dans la propriété de l'Abonné (tuyauteries de liaison intérieure, régulation primaire, échangeur de chaleur jusqu'aux brides de sortie secondaire de celui-ci) sont établis, entretenus et renouvelés par le Délégataire dans les mêmes conditions que les branchements. Ils font partie intégrante de la délégation.

Les frais de raccordement sont estimés en application du bordereau des prix prévu à l'article 57 du contrat de délégation et facturé aux abonnés en application de l'article 11 du contrat de délégation et de l'article 18 du présent règlement de service.

Un schéma des limites de prestations entre l'abonné et le Délégataire sera joint à la demande d'abonnement.

Compteurs : Les compteurs primaires (compteurs de chaleur) sont fournis, posés, entretenus et renouvelés par le Délégataire dans les mêmes conditions que les branchements. Ils font partie intégrante de la délégation.

Génie civil : La construction et l'entretien du génie civil des postes de livraison sont à la charge des abonnés.

Le local « sous-station » devra être conforme aux règles en vigueur. L'Abonné doit maintenir ce local à disposition du Délégataire et en assurer l'entretien, le clos et le couvert, ainsi que les évacuations d'eau.

Remarques

- il arrive qu'un organe situé en amont de l'échangeur soit utilisé partiellement ou totalement par l'abonné (ou réciproquement, un organe situé en aval, utilisé par le Délégataire ; les dispositions particulières d'exploitation, et notamment, les responsabilités et les charges d'entretien et de renouvellement, sont alors spécifiées dans la demande d'abonnement.

- par exemple, une vanne 3 voies de régulation se trouvant du côté primaire de l'échangeur, sera « pilotée » sous la responsabilité de l'abonné ou de l'exploitant du secondaire ; son entretien et son renouvellement seront également à sa charge. Si son entretien nécessite une intervention sur le réseau primaire (dépose du corps de la vanne), la présence du personnel du Délégataire sera requise :

- le cas échéant, on se réfèrera utilement à l'inventaire ou aux schémas annexés à la demande d'abonnement.

ARTICLE 9 – MESURES ET CONTRÔLES

La quantité d'énergie calorifique consommée par l'Abonné, ainsi que la puissance instantanée sous laquelle cette énergie est fournie, sont mesurées par des compteurs.

Les compteurs d'énergie sont posés sur les canalisations de retour de chauffage du circuit primaire au plus près des échangeurs.

Les compteurs sont entretenus aux frais du Délégataire par un réparateur agréé par le service des instruments de mesure. Ils sont plombés.

L'exactitude des compteurs sera vérifiée tous les ans sur site et au moins tous les cinq ans par le Bureau National de la Métrologie ou par un organisme agréé par ce dernier, choisi d'un commun accord entre le Délégataire et le Délégant.

L'Abonné peut demander à tout moment la vérification d'un compteur au Bureau National de la Métrologie ou à un organisme agréé par ce dernier. Les frais entraînés par cette vérification sont à la charge de l'Abonné si le compteur est conforme, du Délégataire dans le cas contraire.

Dans tous les cas, un compteur est considéré comme inexact lorsqu'il présente des erreurs de mesurage supérieures aux erreurs maximales tolérées fixées par le décret n° 76-1327, du 10 décembre 1976, pour les compteurs d'énergie thermique. Tout compteur inexact est remplacé par un compteur vérifié et conforme.

PROJET

Pour la période où un compteur a donné des indications erronées, le Délégataire remplace ces indications par le nombre théorique de kilowattheures calculés en multipliant la consommation, qui sera relevée au compteur pendant la période qui suivra la vérification, par un coefficient correcteur K défini par la formule :

$$K = \frac{Ni}{N}$$

dans laquelle :

Ni est, pendant la période considérée, la somme des kilowattheures enregistrés par les compteurs des autres bâtiments ou installations de même nature alimentés par le réseau, dont le fonctionnement a été normal et dont les indications peuvent être considérées comme justes,

N est la même somme, pour les mêmes compteurs, pendant la période suivant la vérification.

En attendant la facturation définitive, une facturation provisoire égale à celle de la précédente période équivalente sera établie.

ARTICLE 10 – CHOIX DES PUISSANCES

La puissance contractuelle pour la livraison de chaleur, précisée dans la demande d'abonnement, est la puissance calorifique maximale que le Délégataire est tenu de mettre à la disposition de l'Abonné. Elle ne peut être supérieure à la puissance du poste de livraison de l'Abonné.

Pour le chauffage, elle est égale ou supérieure au produit :

- de la puissance calorifique maximale en service continu, somme des besoins calorifiques de chauffage des bâtiments de l'Abonné, des pertes internes de distribution et des pertes particulières éventuellement liées au mode de chauffage choisi, calculée pour une température extérieure de base de -9° C,
- par un coefficient de surpuissance pour remise en température après baisse ou arrêt du chauffage.

L'Abonné peut limiter sa puissance requise à celle des locaux en service pour tenir compte de l'échelonnement dans l'édification et la mise en service des bâtiments.

ARTICLE 11 - VERIFICATION DE LA PUISSANCE CONTRACTUELLE

Un contrôle contradictoire peut être demandé :

- par l'Abonné, s'il estime ne pas disposer de la puissance contractuelle,
- par le Délégataire, s'il estime que l'Abonné appelle davantage de puissance que la puissance contractuelle

Pour cet essai effectué dans les conditions précisées au fascicule C.C.O du C.C.T.G. de travaux applicables aux travaux de génie climatique, il est installé à titre provisoire sur le poste de l'Abonné, un enregistreur en continu des puissances délivrées par le fluide primaire. A défaut, on relèvera les indications du compteur d'énergie cumulées pendant des périodes de dix (10) minutes, d'où l'on déduira la moyenne délivrée pendant chacune de ces périodes.

PROJET

Ces relevés seront effectués pendant une durée qui ne pourra être inférieure à 24 heures consécutives et serviront à déterminer la puissance maximale appelée dans les conditions de l'essai. On calculera, à partir de cette mesure, la puissance maximale en service continu appelée lorsque la température extérieure de base est atteinte, et on la majorera d'un coefficient de surpuissance contractuel pour obtenir la puissance contractuelle.

. Pour les vérifications à la demande de l'Abonné, si la puissance ainsi déterminée est conforme (+/-4%) ou supérieure à celle fixée à la demande d'abonnement, les frais entraînés sont à la charge de l'Abonné, et dans le cas contraire, à la charge du Délégataire.

. Pour les vérifications à la demande du Délégataire, si la puissance ainsi déterminée est supérieure de plus de 4% à la puissance contractuelle, les frais entraînés sont à la charge de l'Abonné et le Délégataire peut demander :
- soit que l'Abonné réduise sa puissance absorbée à la puissance contractuelle, par des dispositions contrôlables,
- soit qu'il ajuste sa puissance contractuelle à la valeur effectivement constatée ou calculée.

Si la puissance est conforme (+/- 4%) ou inférieure à la puissance contractuelle, les frais sont à la charge du Délégataire.

. Dans tous les cas, si la puissance ainsi déterminée est inférieure ou supérieure à la puissance contractuelle de plus de 4%, la puissance contractuelle est rectifiée en conséquence.

ARTICLE 12 - OBLIGATIONS ET RESPONSABILITES DES ABONNES

L'Abonné a la charge et la responsabilité de ses propres installations, dites secondaires, dont les limites sont les brides de sortie de l'échangeur de chaleur.

Il met à la disposition du Délégataire le local de la sous-station dont il maintient le clos et le couvert conforme à la réglementation.

Egalement, l'Abonné assure à ses frais et sous sa responsabilité :
- la fourniture de l'eau et de l'électricité en sous-station,
- le réchauffage de l'eau chaude sanitaire,
- la prévention de la corrosion et de l'entartrage des installations secondaires,
- la conduite, le parfait état de marche, l'entretien et le réglage de ses installations secondaires.

Il appartient à l'Abonné de prévoir une sécurité en cas d'élévation anormale de la température du fluide secondaire du chauffage, notamment lorsque celui-ci est assuré par dalles pleines.

. L'entretien et le maintien en bon état de fonctionnement des installations appartenant aux Abonnés et à la charge de ceux-ci, en particulier l'équilibrage de leurs installations et le traitement de l'eau chaude sanitaire des circuits secondaires.

Le Délégataire n'est responsable que des désordres provoqués de son fait dans les installations intérieures des Abonnés.
Il peut contrôler, sur plan et sur place et sans que sa responsabilité soit engagée, la réalisation ou le maintien en bon état de tous les matériels et/ou équipements en contact avec le fluide primaire.

PROJET

Il peut refuser le raccordement ou la mise en service en cas de non conformité avec la réglementation, avec les règles et normes d'hygiène et de sécurité, et avec les conditions de la demande d'abonnement et du règlement de service.

Lorsque des corrosions ou des désordres, quelles qu'en soient la nature et les causes, se révèlent plus particulièrement sur les échangeurs, il est d'ores et déjà convenu que :

- s'il s'avère que l'origine desdits désordres provient des installations primaires, les réparations et/ou remplacement sont à la charge du Délégataire,
- s'il s'avère que l'origine provient des installations secondaires, les réparations et/ou remplacements sont à la charge de l'Abonné.

PROJET

CHAPITRE III

ABONNEMENTS ET RACCORDEMENTS

ARTICLE 13 - DEMANDE D'ABONNEMENT

Les contrats pour la fourniture de chaleur sont établis sous la forme d'une demande d'abonnement signée par l'Abonné, conformément à un modèle qui est arrêté d'un commun accord entre le Délégataire et le Délégant.

Les abonnements peuvent être contractés par un propriétaire ou un gestionnaire désigné au présent contrat par l'Abonné. Dans le cas où la demande est effectuée par un gestionnaire, le Délégataire peut demander au propriétaire de cosigner la police d'abonnement.

Le Délégataire est tenu de fournir à tout candidat à l'abonnement remplissant les conditions énoncées au présent règlement, dans un délai qui sera porté à la connaissance du candidat lors de la signature de sa demande, la chaleur nécessaire pour le chauffage et le cas échéant la production d'eau chaude sanitaire.

Le Délégataire peut surseoir à accorder ou refuser un abonnement ou limiter la puissance contractuelle si l'importance de celle-ci nécessite la réalisation d'un renforcement.

Avant de raccorder définitivement un immeuble neuf, le Délégataire peut exiger du pétitionnaire la preuve qu'il est en règle avec les règlements d'urbanisme.

ARTICLE 14 - OBLIGATION DE RACCORDEMENT

Ainsi qu'ils y sont obligés par les dispositions du cahier des charges de cession des terrains, les propriétaires de bâtiments, situés à l'intérieur de la zone de desserte définie au contrat de délégation, se raccordent au réseau de distribution et réservent au Délégataire l'achat de la chaleur nécessaire au chauffage de leurs bâtiments et/ou réchauffage de l'eau chaude sanitaire.

En cas de classement de tout ou partie du réseau en cours de contrat et ainsi qu'ils y sont obligés par les dispositions relatives au classement des réseaux, les propriétaires d'installations thermiques concernés sont tenus de se raccorder.

ARTICLE 15 - REGLES GENERALES CONCERNANT LES ABONNES RACCORDES

Les abonnements sont conclus pour la durée de la présente délégation ou pour la durée restant à courir à la date de leur conclusion.

Les abonnements, déjà souscrits dans le cadre du précédent contrat d'affermage, se poursuivent de plein droit pour la durée de la présente délégation. Le présent règlement de service, accompagné des nouvelles modalités d'abonnement, est communiqué aux Abonnés actuels.

PROJET

Les abonnements sont cessibles à toute époque de l'année moyennant information préalable du Délégataire avec un préavis de 6 jours ; l'Abonné s'engage à rappeler l'observation des clauses du contrat d'abonnement à toute personne physique ou morale qui lui succèderait.

L'ancien abonné, ou dans le cas d'un décès, ses héritiers ou ayant droits, restant responsables vis-à-vis du délégataire de toutes sommes dues en vertu de l'abonnement initial. Le Délégataire remet au nouvel abonné un exemplaire des tarifs en vigueur.

PROJET

CHAPITRE IV

MODALITES DE PAIEMENT DES PRESTATIONS DUES

ARTICLE 16 - TARIFICATION

Le Délégataire est autorisé à vendre l'énergie calorifique aux tarifs de base définis ci-après, auxquels s'ajoutent les divers droits et taxes additionnelles au prix de l'énergie calorifique. Les abonnés sont soumis à aux tarifs définis ci-après ;

16.1 Terme R1

Le terme R1 est un élément proportionnel représentant le coût des combustibles ou autres sources d'énergies réputées nécessaires, en quantité et en qualité, pour assurer la fourniture d'un MWh de chaleur au poste de livraison de l'Abonné.

Le terme R1 tient compte de la mixité des combustibles telle que définie ci-après :

R1 = a x R1f + b x R1gv + d x R1b

dans laquelle :

les coefficients a + b + d = 1

- R1f = R1 fioul domestique
- R1gv = R1 gaz naturel&biométhane
- R1b= R1 biomasse

16.2 Terme R1C02

- **Période : à partir du 1er janvier 2022**

A partir du 1er janvier 2022, le terme $R1CO_2$ est supprimé.

16.2 Terme R2

Le terme R2 est un élément fixe représentant la somme des coûts annuels suivants :

- R22 : coût de l'énergie électrique utilisée mécaniquement pour assurer le fonctionnement des installations de production et de distribution d'énergie, l'éclairage des bâtiments (sauf les sous-stations) ainsi que le coût des prestations de conduite, de petit entretien et de grosses réparation, frais administratifs (redevances, taxe professionnelle, impôts, frais divers…), nécessaires pour assurer le fonctionnement des installations primaires y compris la part des taxes professionnelles répercutables aux usagers

PROJET

- R23 : coût des prestations de renouvellement et de modernisation des installations.
- R24 : charges financières liées au financement des investissements des travaux de premier établissement.

Cet élément R2 est donc la somme R2 = R22+R23+R24.

La facturation du terme R2 forfaitaire est répartie entre les abonnées en fonction des unités de Répartition Forfaitaires affectés à chaque abonné.

16.4 Facturation de l'énergie aux Abonnés

- **Période : à partir du 1er janvier 2022**

La facturation calorifique R de chaque abonnée est constituée de la façon suivante :

R= R1 x Nombre de MWh consommés par l'abonné + R2 x URF affectées à l'abonné »

16.5 Tarifs de Base

Les redevances définies ci-dessous sont établies aux conditions économiques du 1er octobre 2016 :

- **la valeur du tarif R1 est :**

A partir du 1er janvier 2022

Eléments	Coefficient		€ HT/MWh livré
R1f	a	0,01	41,716
R1gv	b	0,58	43,420
R1b	d	0,41	32,489
R1			38,921

Il est précisé qu'à compter du 1er juillet 2019, le biométhane sera facturé au travers du terme R1gv sans qu'un nouveau terme spécifique ne soit créé.

- **la valeur du tarif R1 CO2 est :**
  - A partir du 1er janvier 2022, la redevance $R1CO_2$ est supprimée.
- **la valeur du tarif R2 reste inchangée** et est égale à 5,805 € HT/URF selon la composition suivante :

Eléments	*€ HT/URF*
R22	*3,058*

PROJET

R23	*0,444*
R24	*2,303*
R2	***5,805***

Les valeurs de base des éléments constituant le terme R1, R1CO2 et R2 sont établies en fonction des indices connus en date du 1er octobre 2016.

ARTICLE 17 - INDEXATION DES TARIFS ET REDEVANCES

Les tarifs sont révisés comme suit :

17.1 Terme R1 fioul

Le terme R1f est révisé selon la formule suivante :

$$R1f = R1f_0 \times \left[0,3 \times \frac{TBTS}{TBTS_0} + 0,7 \times \frac{FDC4}{FDC4_0} \right]$$

Les valeurs de référence sont :

TBTS = indice mensuel FL TBTS	*$TBTS_0$ = 352,55*
FDC4 = indice mensuel FOD C4	*$FDC4_0$= 216,61*

17.2 Terme R1 gv

Le terme R1gv est révisé selon la formule suivante :

$$R1gv = R1gv_0 \left[0,112 + 0,298 \frac{Pacheminement}{Pacheminement_0} + 0,452 \frac{Ppeg}{Ppeg_0} + 0,138 \frac{Ptaxes}{Ptaxes_0} \right]$$

Formules dans lesquelles

- Terme Ppeg :

Ppeg : Prix PEG révisé de la zone d'équilibrage concernée (Nord). Il s'agit d'une référence de prix (publication Powernext) de la molécule de gaz uniquement. L'indice PEG Nord Month Ahead du mois m est égal à la moyenne arithmétique des valeurs « Powernext Gas Futures Settlement Prixes » du contrat « PEG NORD – mois m » telles que publiées sur le site de Powernext.com pour tous les jours de cotation pour lesquels le mois m est le premier mois coté.

PROJET

Les valeurs de référence sont :

$Ppeg_0$ = 12,64	*Valeur connue en octobre 2016*

- Terme Pacheminement :

Pacheminement : coûts révisés de transport et de distribution du gaz naturel (y compris CTA) suivant les tarifs d'Accès des Tiers aux Réseaux de Transport de gaz naturel (ATRT) et les tarifs d'Accès des Tiers aux Réseaux de Distribution de gaz naturel (ATRD) validés par la CRE et publiés au Journal Officiel, sachant que le tarifs ATRT évolue le 1er avril de chaque année et le tarif ATRD évolue le 1ier juillet de chaque année.

$$\frac{\text{Pachemin}}{\text{Pachemin}_0} = a\ \frac{\text{Abnt}_{T4}}{\text{Abnt}_{T40}} + b\ \frac{\text{TC}_{T4}}{\text{TC}_{T40}} + c\frac{\text{NTR}}{\text{NTR}_0} x \frac{\text{TCR}}{\text{TCR}_0} + d\frac{\text{TCS}}{\text{TCS}_0} + e\frac{\text{TCL}_d}{\text{TCL}_{d0}} + f\ \frac{\text{TVD}}{\text{TVD}_0} + g\frac{\text{CTAd}}{\text{CTAd}_0} + h\frac{\text{CTAt}}{\text{CTAt}_0}$$

Les valeurs de référence sont :

Termes	Valeur de référence	Coefficients
AbntT4 : Abonnement annuel de l'option tarifaire T4, exprimé en € HT/an	Abnt $T4_0$= 15 717,36	a =0,1033
TCT4 : Terme de souscription annuelle de capacité pour l'option tarifaire T4, exprimé en €/MWh PCS/jour par an	$TCT4_0$ = 204,60	b = 0,2905
NTR : Niveau de Tarif Régional pour un site raccordé au réseau de distribution de gaz naturel	NTR_0 = 2	c = 0,2046
TCR : Terme d'acheminement sur le réseau de transport régional pour un site raccordé au réseau de distribution de gaz naturel, exprimé en €/MWh PCS/jour par an.	TCR_0 = 72,07	
TCS : terme de capacité de sortie du réseau principal, exprimé en €/MWh PCS/jour par an	TCS_0 = 99,93	d = 0,1419
TCLd : Terme de capacité de livraison au PITD, exprimé en €/MWh PCS/jour par an	TCL_0 = 37,96	e = 0,0539
TVD : Terme Variable de Distribution, ou prix proportionnel de l'option tarifaire T4, exprimé en €HT/MWhPCS	TVD0 = 0,82	f = 0,1051

PROJET

CTAd : Contribution tarifaire d'acheminement pour la part Distribution (collecte CNIEG), publiée au Journal Officiel, exprimé en %.	CTAd0= 20,80%	g = 0,0819
CTAt : Contribution tarifaire d'acheminement pour la part Transport (collecte CNIEG), publiée au Journal Officiel, exprimé en %.	CTA_{t0}= 4,71%	h = 0,0188

- Terme Ptaxes

Le terme Ptaxes est révisé selon la formule suivante :

$$\frac{Ptaxes}{Ptaxes_0} = \frac{TICGN}{TICGN_0}$$

TICGN : montant unitaire de la taxe intérieure de consommation de gaz naturelTICGN$_0$ =4.34 €HT/ MWhPCS

17.3 Terme R1 biomasse

Le terme R1b est révisé selon la formule suivante :

$$R1b = R1b0 \times \left(0,7 \frac{Ipg}{Ipg_0} + 0,3 \frac{TRMRG2}{TRMRG2_0} \right)$$

Formule dans laquelle :

I_{PG}	*Indice Plaquette Forestière, granulométrie grossière, Humidité > 40% publié par le Centre d'Etude de l'Economie du Bois (CEEB).*
TRMRG2	Indice CNR REG EA
I_{PG0}	*114,4 est la valeur connue au 1er octobre 2016*
TRMRG20	*126,52 est la valeur connue au 1er octobre 2016*

17.5 Terme R2

Le terme R2 est révisé par application de la formule suivante :

$$R2 = R2_0 \times \begin{pmatrix} 0,523 \times \left[0,15 + 0,70 \frac{ICHTrev - TS - IME}{ICHTrev - TS - IME_0} + 0,15 \frac{FSD2}{FSD2_0} \right] \\ +0,076 \times \left[0,15 + 0,40 \frac{ICHTrev - TS - IME}{ICHTrev - TS - IME_0} + 0,45 \frac{BT40}{BT40_0} \right] + 0,401 \end{pmatrix}$$

PROJET

Les valeurs initiales des indices en date du 1er octobre 2016 sont :

$BT40_0 = 103,90$

$FSD2_0 = 122$

$ICHTrev\text{-}TS\text{-}IME_0 = 117,10$

Les montants hors taxes sont affectés des taux de TVA en vigueur à la date d'exécution des prestations facturées. Au cas où le taux de TVA est modifié, les nouveaux taux sont appliqués sur les montants HT actualisés de chaque élément de la facturation.

Le concessionnaire s'engage sur une mixité énergétique permettant d'atteindre un taux d'ENR supérieur à 50% et rendant le poste R1 éligible à une Taxe sur la valeur ajoutée à taux réduit.

En cas de dysfonctionnements techniques des installations du fait du Concessionnaire et/ou d'approvisionnement en bio-méthane et/ou biomasse ne permettant plus d'atteindre le taux de mixité énergétique requis pour l'obtention du taux de TVA réduit, le Concessionnaire prendra en charge l'écart de TVA (entre taux normal et taux réduit), il émettra un avoir sur facturation au bénéfice des abonnés compensant cet écart de TVA.

Le précédent alinéa et l'engagement sur la mixité énergétique ENR&R n'est pas applicable en cas de :

- survenance d'un cas de force majeure,
- tout fait de l'autorité Concédante mettant le concessionnaire dans l'impossibilité d'exécuter ses prestations,
- tout fait d'un abonné ou tiers mettant le concessionnaire dans l'impossibilité d'exécuter ses prestations,
- rupture et impossibilité d'approvisionnement en bio méthane et/ou biomasse pour des raisons non imputables au concessionnaire,
- extension ou densification imposée par l'autorité Concédante.
- modification du taux de tva réduite ou modification des conditions d'éligibilité à la tva réduite"

17.6 Calcul des révisions

Les différents termes sont calculés avec quatre décimales, arrondies au plus près à trois décimales.

Le calcul est effectué avec les derniers indices ou index publiés, connus le dernier jour du mois de facturation. Toutefois, certains indices sont émis de manière provisoire et peuvent être rectifiés postérieurement à leur première parution. Dans ce cas, les indices rectifiés font l'objet de décomptes en milieu et en fin d'exercice (voir l'article 63.1 du contrat).

PROJET

Les coefficients de révision des composantes $R1b_0$, $R1gv_0$ $R1f_0$ de la redevance Energie R1 sont présentés sur les factures mensuelles. Le détail du calcul de ces coefficients est disponible sur demande auprès du service facturation du Délégataire.

Un tableau récapitulatif, justifiant les calculs des coefficients de révision de tous les tarifs au cours de l'exercice, est joint au compte rendu annuel

Si la définition ou la contexture de l'un des paramètres entrant dans les formules d'indexation vient à être modifiée ou si un paramètre cesse d'être publié, de nouveaux paramètres sont introduits d'un commun accord entre l'autorité délégante et le Délégataire afin de maintenir, conformément aux intentions des parties, la concordance souhaitée entre la tarification et les conditions économiques.»

ARTICLE 18 - FRAIS DE RACCORDEMENT

Les frais de raccordement, non remboursables, représentent la participation éventuelle du nouvel abonné au coût des travaux nécessaires (branchements, postes de livraison et compteurs) à son raccordement aux réseaux. Ils sont soumis à l'agrément du Délégant. Les frais sont estimés par application d'un bordereau de prix joint au contrat de délégation.

Les abonnés existants, à la date de prise d'effet du présent contrat, ne sont pas assujettis aux frais de raccordement, pour autant que les caractéristiques de leur branchement demeurent inchangées.

Sous réserve des possibilités techniques des installations le Délégataire est tenu de réaliser sur demande du Délégant ou des futurs Abonnés intéressés, toutes extensions particulières du réseau de canalisation et tous renforcements des installations qui en sont la conséquence, si le Délégant ou les intéressés fournissent au Délégataire des garanties de puissance et participent aux frais de premier établissement.

Toutefois, le Délégataire n'est pas tenu de raccorder les usagers ayant contracté une puissance inférieure à 50 kW, cette puissance étant la puissance minimale estimée au niveau du poste de livraison. Il en est de même si ce raccordement entraîne des renforcements d'installations en amont dont le coût ne permet pas de maintenir l'équilibre économique de la délégation.

Le Délégataire est autorisé à percevoir pour son compte, après de tout nouvel abonné, les frais de raccordements cités ci-dessus

ARTICLE 19 - PAIEMENT DES EXTENTIONS PARTICULIERES

19.1 Cas de simultanéité des demandes

Lorsque plusieurs riverains demandent simultanément à bénéficier d'une extension contre participation aux dépenses, le Délégataire répartira les frais de réalisation entre les futurs abonnés conformément à l'accord intervenu entre eux.

A défaut d'accord, la part des riverains sera calculée proportionnellement, et à pondération égale, aux distances qui séparent l'origine de leur branchement de l'origine de l'extension et aux URF souscrites par chacun d'eux.

19.2 Cas de demandes postérieures aux travaux

Pendant les 10 premières années suivant la mise en service d'une extension particulière, un nouvel abonné ne pourra être branché sur l'extension que moyennant le versement d'une somme égale à celle qu'il aurait payée lors de l'établissement de la canalisation, diminuée de 1/10ème par année de service de cette canalisation. Cette somme sera partagée et reversée aux abonnés déjà branchés, proportionnellement à leur participation.

Les frais de raccordement sont déterminés selon la règle générale définie à l'article 18 ci-dessus.

Remarque : il n'existe pas d'extensions particulières en cas d'application d'une obligation de raccordement en réseau classé.

ARTICLE 20 - FACTURATION ET CONDITIONS DE PAIEMENT

20.1 Facturation

Le règlement du prix de vente de la chaleur fixé en application des articles 60 et 62 donne lieu à des versements échelonnés déterminés dans les conditions suivantes.

A la fin de chaque mois, est présentée une facture comportant les éléments proportionnels R1 établis sur la base des quantités consommées mesurées pendant le mois écoulé par relevé des compteurs, des prix des énergies fuel, gaz, chaleur cogénérée et bois et de la mixité contractuelle de la période en cours, en application de l'article 16. A chaque facturation, le terme R1 est déterminé prorata temporis sur la période de facturation pour le coût des énergies et en fonction des derniers indices connus (article 17).

L'élément forfaitaire R2 est facturé à l'Abonné par douzième à la fin de chaque mois, compte tenu de la variation des prix en fonction des conditions économiques et de l'application de l'article 17. A chaque facturation, le terme R2 est indexé en fonction des derniers indices connus (article 17).

En fin d'exercice, une facture de régularisation annuelle sera établie reprenant l'ensemble des paramètres mensuels définitifs entrant dans sa composition (coûts des combustibles, mixité réelle de production de chaleur constatée sur l'année d'exploitation considérée, consommation de chaque Abonné,...) après contrôle par le Délégant. Si tous ces paramètres étaient égaux à ceux retenus lors des facturations mensuelles, il n'y aurait pas lieu d'établir de facture de régularisation.

20.2 Conditions de paiement

Sous réserve de dispositions réglementaires particulières, les factures sont payables dans les quarante-cinq (45) jour de leur présentation.

Un abonné ne peut se prévaloir d'une réclamation sur le montant d'une facture pour justifier un retard au paiement de celle-ci. Si la réclamation est reconnue fondée, le Délégataire doit en tenir compte sur les factures ultérieures.

PROJET

A défaut de paiement dans le délai imparti qui suit la présentation des factures, le Délégataire peut interrompre, après un nouveau délai de quinze jours, la fourniture de chaleur après mise en demeure par lettre recommandée avec accusé de réception à l'Abonné, et avis collectif affiché à l'intention des usagers concernés.

Le Délégataire doit toutefois notifier à nouveau cette décision d'interruption à l'Abonné avec un préavis de 48 heures adressé dans les mêmes formes. Le Délégataire est dégagé de toute responsabilité par le seul fait d'avoir fait parvenir à l'Abonné, dans les délais prévus, les deux lettres recommandées précitées.

Au cas où la fourniture aurait été interrompue, conformément aux processus indiqué ci-dessus, les frais de cette opération ainsi que ceux de la remise en service ultérieure de l'installation, sont à la charge de l'Abonné.

Tout retard dans le règlement des factures donne lieu à compter du délai de quarante-cinq jours prévu au premier alinéa, de plein droit et sans mise en demeure, au paiement d'intérêts aux taux d'intérêt légal majoré de deux points.

Le Délégataire peut subordonner la reprise de la fourniture de chaleur au paiement des sommes dues ainsi que des frais de remise en service.

Tout changement d'abonné ou toute modification de sa situation juridique rend immédiatement exigible le montant des factures provisoires et de la facture définitive même non encore échus.

20.3 Réduction de la facturation

Les conditions de fourniture définissant les interruptions sont précisées à l'article 4 ci-dessus.

Les réductions de facturation arrêtées par le Délégant sont notifiées au Délégataire ainsi qu'aux Abonnés concernés, pour application sur la facture suivante.

Lorsque la facturation est fondée sur le relevé des quantités de chaleur fournie, le compteur enregistre la réduction ou l'absence de chaleur fournie.

Quel que soit le mode de facturation, toute journée de retard ou d'interruption de fourniture de la chaleur se traduit par une réduction de 1/200ème des éléments r22 et r23 pour les installations ayant subi ce retard ou cette interruption.

ARTICLE 21 - CONDITIONS DE PAIEMENT DES FRAIS DE RACCORDEMENT

Les frais de raccordement, coût du branchement et droits de raccordement sont exigibles auprès des Abonnés dans les mêmes conditions que les sommes dues au titre de la fourniture d'énergie calorifique. Toutefois, les Abonnés peuvent demander à régler les sommes dues en trois échéances annuelles égales, la première étant réglée comme indiqué ci-dessus. Les deux autres seront assorties d'intérêts calculés au taux d'intérêt légal majoré de deux points.

A défaut de paiement des sommes dues, le service pourra être suspendu après une mise en demeure par lettre recommandée.

PROJET

CHAPITRE V

DISPOSITIONS D'APPLICATION

ARTICLE 22 - DATE ET DUREE D'APPLICATION

Le présent règlement entre en vigueur à la date du …….., tout règlement antérieur étant abrogé de ce fait.

ARTICLE 23 - MODIFICATION DU REGLEMENT

Des modifications au présent règlement peuvent être décidées par le Conseil Métropolitain et adoptées selon la même procédure que celle suivie pour le règlement initial. Toutefois, ces modifications ne peuvent entrer en vigueur qu'à condition d'avoir été portées à la connaissance des Abonnées (par exemple, à l'occasion de l'expédition d'une facture)

ARTICLE 24 - CLAUSES D'EXECUTION

Le Président de la MEL, les agents du DELEGATAIRE habilités à cet effet et le Trésorier, en tant que de besoin sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent règlement.

Annexé à l'avenant n°10 de la convention de délégation de service public de production et de distribution de chaleur.

Délibéré et voté par le Conseil de la Métropole Européenne de Lille dans sa séance du…. Décembre 2022.

Le Président

PROJET

Avenant n°5
Délégation de services publics
Exploitation du réseau de chauffage urbain du quartier de Beaulieu de la Ville de Wattrelos

PROJET

Sommaire

Sommaire	2
Désignation des parties	3
Préambule	4
Article 1 – Objet de l'avenant	5
Article 2 – Indexation des tarifs	5
Article 3 – Prise d'effet	6
Article 4 – Autres Clauses	7

PROJET

Désignation des parties

LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE,

Siégeant au 2 boulevard des Cités unies, 59 040 Lille Cedex
Représentée par son Président Monsieur Damien CASTELAIN, agissant aux présentes en qualité et en vertu de la délibération n°…… du Conseil de la Métropole Européenne de Lille, en date du ……..2022,

Ci-après dénommée la « ***MEL*** » ou le « ***Délégant*** » ou l'"**Autorité Délégante**",

d'une part,

ET

W Energies,

S.A.S. au capital social de 37000,00 Euros,
dont le siège est situé 37, avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny à Saint-André-Lez-Lille (59350),
immatriculée au Registre du commerce et des sociétés de Lille Métropole sous le n°523786978,
Représentée par Monsieur Maxime WAETERLOOS agissant en sa qualité de Président, ayant tous pouvoirs à l'effet des présentes,

Ci-après dénommée « ***W Energies*** » ou le « ***Délégataire*** »,

d'autre part,

Ci-après désignées conjointement les « ***Parties*** » et individuellement la « ***Partie*** ».

PROJET

Préambule

1/ Par contrat de concession ayant pris effet à la date du 29 juin 2012, la Ville de Wattrelos a concédé à W Energies la production, le transport et de la distribution de d'énergie calorifique

Par son avenant n°1 en date du 18 décembre 2013 conformément à l'article 77 de la convention, la mixité des énergies utilisées et les tarifs de base ont évolué suite au raccordement du Centre Hospitalier de Wattrelos, augmentant alors de plus de 10% le nombre URF.

Par son avenant n°2 en date du 18 décembre 2015, les tarifs et leur indexation ont été révisés afin de prendre en compte les évolutions réglementaires :

- fin de l'exonération de la TICGN,
- conditions d'achat de l'énergie électrique selon la tarification C13,
- fin des tarifs régulés de vente de gaz,

Par un avenant n°3 du 2 février 2017, le Délégant a autorisé le Délégataire à étudier l'opportunité d'achat de chaleur auprès d'un tiers exploitant une centrale de production d'électricité.

Par son avenant n° 4 en date du 16 septembre 2022, les obligations et les modalités de contrôle et de sanction relatives aux principes de neutralité et de laïcité du service public ont été insérées conformément à la loi n°2021-1109 du 24/08/2021.

9/ Depuis,

Un paramètre entrant dans la formule d'indexation du R1 a cessé d'être publié, il convient donc de remplacer ce paramètre par un nouveau paramètre afin d'assurer la concordance entre le tarif facturé aux abonnés et les conditions économiques du Contrat. De même, un paramètre entrant dans la formule d'indexation du R2 n'étant plus représentatif, il convient de le substituer afin d'assurer la concordance entre le tarif facturé aux abonnés et les conditions économiques du Contrat

En vertu de l'article 68.3 « Calcul des révisions de prix » du Contrat, si un paramètre d'une formule d'indexation cesse d'être publié, de nouveaux paramètres sont introduits d'un commun accord entre l'Autorité Délégante et le Délégataire.

Les Parties se sont donc rapprochées afin de conclure le présent avenant (ci-après, l'"Avenant").

Par délibération n° en date du 2022, le conseil métropolitain a autorisé le Président à signer le présent avenant.

Ceci étant exposé, il est convenu ce qui suit :

PROJET

Article 1 – Objet de l'avenant

Le présent Avenant au Contrat a pour objet d'adapter les formules de révision :

- du terme R1biomasse suite à la cessation de publication d'un paramètre de ladite formule
- du terme R2 dans le cadre d'une substitution d'un paramètre de ladite formule.

La modification du Contrat entre dans le cadre de l'article L.3135-1 du Code de la commande publique et dans les conditions des dispositions de l'article 68.3 « Calcul des révisions de prix » du Contrat.

Article 2 – Indexation des tarifs

2.1 Modification de la formule de révision du terme R1 biomasse

Conformément aux dispositions de l'article 68.3 "Calcul des révisions de prix" du Contrat, les stipulations de l'article 68.1.4 "Terme R1 biomasse" du Contrat, telles que modifiées le cas échéant par les précédents avenants au Contrat, sont remplacées par les stipulations suivantes :

«

68.1.4 - Terme R1 biomasse -

Le terme R1b est révisé selon la formule suivante :

$$R1b = R1b0 \times \left(0{,}7 \frac{Ipg}{Ipg_0} + 0{,}3 \frac{TRMRG2}{TRMRG2_0} \right)$$

Où

IPG	Indice Plaquette Forestière, granulométrie grossière, Humidité > 40% publié par le Centre d'Etude de l'Economie du Bois (CEEB).
TRMRG2	Indice CNR REG EA
IPG0	119,6 est la valeur connue au 31 mars 2015
TRMRG20	129,94 est la valeur connue au 31 mars 2015

»

2.2 Modification de la formule de révision du terme R2

Conformément aux dispositions de l'article 68.3 « Calcul des révisions de prix » du Contrat, les stipulations de l'article 68.2 « Terme R2 » du Contrat, telles que modifiés le cas échéant par les précédents avenants au Contrat, sont remplacées par les stipulations suivantes :

PROJET

«

68.2 - ***Terme R2 -***

Le terme R2 est révisé par application de la formule suivante :

$$R2 = R2_0 \times \left(\begin{array}{l} 0{,}098\dfrac{MV}{MV_0} + 0{,}525 \times \left[0{,}20 + 0{,}30\dfrac{ICHTrev\text{-}TS\text{-}IME}{ICHTrev\text{-}TS_0\text{-}IME} + 0{,}5\dfrac{Fsd2}{Fsd2_0} \right] \\ + 0{,}139 \times \left[0{,}20 + 0{,}10\dfrac{ICHTrev\text{-}TS\text{-}IME}{ICHTrev\text{-}TS_0\text{-}IME} + 0{,}70\dfrac{BT40}{BT40_0} \right] + 0{,}238 \end{array} \right)$$

Formules dans laquelle :

$R2_0$ = 5,42 € HT/URF en mars 2015

MV : indice « électricité vendue aux entreprises ayant souscrit un contrat pour capacité >36kVA » base 100 en 2015, identifiant Insee 010534766

MV_0 = 101,1 mars 2015

ICHTrev-TS-IME : Indice du cout du travail révisé (tous salariés) dans le industries mécaniques et électriques, base 100 décembre 20008- Identifiant Insee n°001565183

ICHrev-TS-IME_0 = 113,9 en mars 2015

FSD2 : valeur connue à la date de facturation de l'indice Frais et services divers catégorie 2 "Publié au Moniteur des Travaux Publics" (référence : FsD2).

$FSD2_0$ = 123,4 en mars 2015

BT40 : valeur connue à la date de facturation de l'indice national "Bâtiment : chauffage central" publié au Moniteur des Travaux Publics (référence : BT40).

$BT40_0$ = 104 en mars 2015

»

Article 3 – Prise d'effet

Le présent Avenant prendra effet à la date de sa notification par le Délégant au Délégataire, après transmission au contrôle de légalité pour acquisition du caractère exécutoire.

PROJET

Article 4 – Autres clauses

Il n'est rien changé aux autres clauses du Contrat, de ses annexes et de ses avenants n°1 à 4, lesquelles demeurent applicables en tout ce qui n'est pas contraire aux stipulations contenues dans le présent A venant. En cas de contradiction des pièces contractuelles entre elles, les stipulations du présent A venant prévaudront.

Fait à Saint André lez Lille, le 6 octobre 2022
En trois (3) exemplaires originaux

Pour le Délégant

Pour le Délégataire

Maxime WAETERLOOS

PROJET

Délégation de Service Public
Exploitation du réseau de chauffage urbain du quartier de Beaulieu de la Ville de WATTRELOS

PROJET

ANNEXE A
Règlement de service

Autorité délégante :

METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE
2 boulevard des Cités unies
59040 LILLE Cedex

SOMMAIRE

SOMMAIRE 2

CHAPITRE I : DISPOSITIONS GÉNÉRALES 3

Article 1 Objet du réglement 3
Article 2 Principes généraux du service et définitions 3
Article 3 Modalités de fourniture de l'énergie calorifique 4
Article 4 Obligations du délégataire 4

CHAPITRE II : CONDITIONS DE LIVRAISON DE L'ÉNERGIE 5

Article 5 Conditions techniques de livraison de l'énergie calorifique 5
Article 6 Conditions générales du service 6
Article 7 Conditions particulières du service 7
Article 8 Conditions d'établissement du branchement et du poste de livraison 7
Article 9 Mesures et contrôles 8
Article 10 Choix des puissances 9
Article 11 Modification des puissances contractuelles et du nombre d'unités de repartition souscrites . 10
Article 12 Essais contradictoires 10
Article 13 Obligations et responsabilités des abonnés 11

CHAPITRE III : ABONNEMENTS ET RACCORDEMENTS 12

Article 14 Demande d'abonnement 12
Article 15 Obligation de raccordement 12
Article 16 Règles générales concernant les usagers raccordés 13
Article 17 Tarification 13
Article 18 Indexation des tarifs et redevances 16
Article 19 Frais de raccordement 21
Article 20 Paiement des extensions particulières 21

CHAPITRE IV : MODALITÉS DE PAIEMENT DES PRESTATIONS DUES 23

Article 21 Facturation et condition de paiement 23
Article 22 Conditions de paiement des frais de raccordement 25
Article 23 Frais de fermeture et de réouverture 25

CHAPITRE V : DISPOSITIONS D'APPLICATION 26

Article 24 Date d'application 26
Article 25 Modification du règlement 26
Article 26 Clauses d'exécution 26

PROJET

Chapitre I :

Dispositions générales

En vertu de la convention de Délégation de Service Public signée le 29 juin 2012 et de son avenant n°1, W Energies assure la production et la distribution de chaleur du réseau urbain de la Ville de Wattrelos et prend la qualité de « DELEGATAIRE » pour l'exécution du présent règlement qui a reçu son agrément. Les droits et obligations de l'autorité délégante ont été transférés de la ville de Wattrelos à la Métropole Européenne de Lille à compter du 1er janvier 2015, de par la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

Article 1 OBJET DU RÉGLEMENT

Le présent règlement a pour objet de définir les conditions et modalités auxquelles est soumis le raccordement des abonnés au service de production et de distribution publique de chaleur de la Ville de Wattrelos.

Il est établi en conformité avec les dispositions du contrat susvisé, dont les abonnés ont la faculté de prendre connaissance :

- METROPOLE EUROPENNE DE LILLE
  1 rue du Ballon
  59034 LILLE Cedex

- au siège du Délégataire
  37 avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny - 59350 SAINT ANDRE

Le règlement du service est remis à l'abonné lors de la conclusion du contrat d'abonnement.

Article 2 PRINCIPES GÉNÉRAUX DU SERVICE ET DÉFINITIONS

Le DELEGATAIRE est chargé d'exploiter, à ses risques et périls, le service de production, de transport et de distribution de chaleur. Il assure la construction, la gestion et l'exploitation des ouvrages y afférents et, en conséquence, la sécurité, le bon fonctionnement, l'entretien, la réparation et le renouvellement de ces ouvrages.

Les ouvrages du service, appelés aussi installations primaires comprennent :
- les ouvrages de production de chaleur et le cas échéant de récupération de chaleur
- les ouvrages de transport et de distribution comportant :
  a) le réseau de distribution publique, (y compris génie civil)
  b) le branchement depuis le réseau jusqu'au poste d'échange ou de mélange,
  c) le poste d'échange ou de mélange, avec ses vannes d'isolement et régulation
  d) le dispositif de comptage de l'énergie calorifique livrée,

Les ouvrages c et d sont établis dans un local, appelé poste de livraison qui est mis gratuitement à la disposition du service par l'abonné.

Les installations d'utilisation ou de répartition de la chaleur appelées aussi installations secondaires, ne font pas partie des ouvrages du service. Elles sont établies et entretenues par l'abonné et à sa charge. Le DELEGATAIRE peut contrôler sur plan et sur place, et sans que sa responsabilité soit engagée, la réalisation de tous les éléments en contact avec le fluide primaire. Il peut refuser le raccordement ou la mise en service en cas de non-conformité avec la réglementation, avec les règles et normes notamment de sécurité, préalablement portées à la connaissance de l'abonné.

PROJET

Article 3 MODALITÉS DE FOURNITURE DE L'ÉNERGIE CALORIFIQUE

Tout abonné éventuel désireux d'être alimenté en énergie calorifique doit souscrire auprès du DELEGATAIRE de distribution d'énergie une « demande d'abonnement » ou « police d'abonnement » dont le modèle figure en annexe au présent règlement de service.

En signant la demande d'abonnement, l'abonné est soumis aux dispositions du présent règlement et aux modifications ultérieures qui pourraient lui être apportées selon la procédure prévue à l'Article 25 ci-après.

Le présent règlement est annexé à la demande d'abonnement.

Article 4 OBLIGATIONS DU DÉLÉGATAIRE

Le DELEGATAIRE est tenu de fournir, aux conditions du présent règlement de service à l'ABONNE qui accepte, l'énergie nécessaire à l'alimentation de l'installation désignée, dans la limite de la puissance contractuelle et aux conditions particulières définies dans la Police d'Abonnement, hormis pendant la durée de l'arrêt technique annuel prévu à l'Article 6.

Est considérée comme interruption de fourniture :
L'absence constatée pendant 4 heures ou plus de la fourniture de chaleur à un poste de livraison ainsi que toute insuffisance de la fourniture de chaleur ne permettant de satisfaire, pendant quatre heures ou plus, que moins de 50 % de la puissance nécessaire, à condition bien entendu que les besoins ne soient pas satisfaits.

Est considérée comme insuffisance de fourniture :
Le fait de ne disposer, sur un poste de livraison, pendant quatre heures au plus, que d'une puissance comprise entre 50 et 95 % de la puissance contractuelle telle que celle-ci est fixée dans la police d'abonnement. Toutefois, la fourniture ne sera pas considérée comme insuffisante si, compte tenu de la température extérieure, les besoins sont inférieurs aux puissances fournies, en particulier, si une règle de correspondance avec la température extérieure est fixée et si, cette règle est observée.

PROJET

Chapitre II :

Conditions de livraison de l'énergie

Article 5 CONDITIONS TECHNIQUES DE LIVRAISON DE L'ÉNERGIE CALORIFIQUE

5. 1. Installations primaires

La chaleur est obtenue par échange entre un fluide circulant dans les installations primaires, dit fluide primaire, dont le Délégataire est responsable, et le fluide alimentant les installations des immeubles, dit fluide secondaire dont l'Abonné est responsable.

Elle est livrée dans les conditions générales suivantes :

- La température du fluide arrivée primaire est modulée en fonction des conditions climatiques (température maximale de 95° C + 5° C par - 9° C extérieur et température minimale de 80° C + 5° C si > +10°C extérieur).
- La température du départ du fluide secondaire est modulée en fonction des conditions climatiques.
  - température maximale de 85° C par – 9° C + 5° C
  - loi de température primaire supérieure de 5° C à la loi de température secondaire la plus élevée des installations secondaires.
  - température minimale de 75 °C + 5° C pour les installations devant produire de l'eau chaude sanitaire.

Le secondaire de l'échangeur est normalement prévu pour une pression totale de 6 bars.

L'abonné fait son affaire d'assurer la production d'eau chaude sanitaire, ou tout autre usage thermique, à partir du (ou des) échangeur (s) installé (s) et de la chaleur livrée par le Délégataire.
L'eau froide ne fait pas partie de la fourniture du service.

Nota : Lorsque des fournitures différentes ou d'autres natures sont envisagées, elles sont précisées aux "CONDITIONS PARTICULIERES" figurant dans la police d'abonnement, qui mentionnent également les prix nouveaux résultant des dispositions adoptées.

5. 2. Installations secondaires

A partir du point de livraison, les installations sont dites "secondaires" et sont la propriété de l'ABONNE. Elles sont réalisées, exploitées et entretenues par celui-ci, à ses frais et sous sa responsabilité. Elles doivent être construites suivant les règles de l'art et répondre aux normes de sécurité en vigueur. Elles ne doivent en aucune façon risquer d'être une cause de trouble ou de danger pour le fonctionnement du primaire.

Le DELEGATAIRE est habilité à s'assurer qu'il en est bien ainsi et à subordonner la fourniture de fluide aux mises en ordre éventuellement nécessaires pour faire cesser les causes de danger ou de perturbation. L'ABONNE déclare, à ce sujet, avoir souscrit une police d'assurances garantissant sa responsabilité civile du fait des installations secondaires et de leur exploitation.

En ce qui concerne le chauffage proprement dit et afin d'éviter les risques de vaporisation, l'installation secondaire doit être prévue de telle sorte qu'il y ait toujours à travers la partie secondaire de l'échangeur un débit minimal qui se situera au voisinage de 5 % du débit maximal.

PROJET

5. 3. Limites de fourniture

Electricité : Les raccordements électriques des installations du "primaire" sont à la charge du DELEGATAIRE à partir de l'arrivée du courant en un point quelconque de la sous-station. L'arrivée de courant est à la charge de l'ABONNE.

Néanmoins, dans le cas où le Délégataire installerait des équipements gros consommateur ou dont le raccordement serait spécifique, il lui appartient de prévoir à la fois le raccordement et l'arrivée du courant.

Chauffage : 2 brides, entrée et sortie échangeur, côté secondaire, dans le cas des sous-stations d'échange (isolement, régulation et sécurité côté primaire sont compris dans les prestations du DELEGATAIRE, de même que le comptage).

Article 6 CONDITIONS GÉNÉRALES DU SERVICE

6. 1. Périodes de fournitures

Les dates de début et de fin de saison de chauffage (période au cours de laquelle le Délégataire doit être en mesure de mettre en route ou d'arrêter le chauffage dans les vingt-quatre heures suivant la demande de l'abonné) sont les suivantes :

- début de la saison de chauffage : 1er septembre
- fin de la saison de chauffage : 30 juin

Les dates respectives, de début et de fin de la période effective de chauffage, sont fixées à la demande expresse de chaque abonné, par télécopie ou mail, avec confirmation par courrier.

Si l'abonné demande des garanties de fournitures en dehors de la saison de chauffage, le Délégataire sera tenu de les accorder aux conditions fixées par sa demande d'abonnement sous réserve des interruptions nécessitées par l'entretien.

6. 2. Travaux d'entretien courant

Ces travaux sont exécutés, sauf dérogation, en dehors de la saison de chauffage, ou pendant cette période à la condition qu'il n'en résulte aucune perturbation pour le service des abonnés.

Les travaux programmables d'entretien des appareils en postes de livraison sont exécutés pendant un arrêt annuel normal d'une durée maximale de deux (2) jours consécutifs ou non, hors dimanche et jours fériés, dont les dates sont communiquées à chaque abonné, et par avis collectifs, aux usagers concernés, avec un préavis minimal de trente (30) jours.

Les dates seront déterminées lors des réunions de suivi après discussion et en accord avec l'Autorité délégante.

Le DELEGATAIRE n'est exonéré totalement ou partiellement de sa responsabilité en cas d'arrêt du service, que dans les hypothèses suivantes :

- arrêt du service dû à un manquement du DELEGANT à l'une quelconque des obligations de faire ou de ne pas faire lui incombant au titre de la présente convention et présentant pour le DELEGATAIRE un caractère de force majeure,
- événement extérieur présentant les caractéristiques de la force majeure au sens de la jurisprudence administrative.

PROJET

6. 3. Travaux de gros entretien, de renouvellement et d'extension

Tous les travaux programmables, nécessitant la mise hors service des ouvrages, sont exécutés en dehors de la saison de chauffage et en une seule fois, si possible, sauf dérogation accordée par l'Autorité Délégante.

La période et la durée d'exécution de ces travaux sont discutées lors de réunions de suivi et sont fixées par le Délégataire après accord de l'Autorité Délégante, quelle que soit la durée de l'interruption.
Ces interruptions générales doivent être exceptionnelles et limitées à trois (3) jours ouvrables au maximum sur un exercice et pour un même abonné.

Les dates sont communiquées aux abonnés, et, par avis collectifs, aux usagers concernés, avec un préavis minimal de trente (30) jours.

Article 7 CONDITIONS PARTICULIÈRES DU SERVICE

7. 1. Arrêts d'urgence

Dans les circonstances exigeant une interruption immédiate, le DELEGATAIRE doit prendre d'urgence les mesures nécessaires. Il en avise sans délai le DELEGANT, les abonnés concernés et, par avis collectifs, les usagers concernés.

7. 2. Autres cas d'interruption de fourniture

Le DELEGATAIRE a le droit, après en avoir avisé le DELEGANT, de suspendre la fourniture de chaleur à tout abonné dont les installations seraient une cause de perturbation pour les ouvrages du service. En cas de danger, il intervient sans délai pour prendre toutes les mesures de sauvegarde mais doit prévenir immédiatement l'abonné et, par avis collectifs, les usagers concernés. Il rend compte au DELEGANT dans les vingt quatre heures avec les justifications nécessaires.

Article 8 CONDITIONS D'ÉTABLISSEMENT DU BRANCHEMENT ET DU POSTE DE LIVRAISON

Branchement : Le branchement est l'ouvrage par lequel les installations de chauffage d'un abonné sont raccordées à une canalisation de distribution publique. Il est délimité, côté abonné à la bride aval de la première vanne d'isolement rencontrée par le fluide qui l'alimente, et à la bride amont de la dernière vanne d'isolement rencontrée par le fluide qu'il renvoie au réseau.

Il est estimé en application du bordereau des prix prévu à l'article 62 du contrat de concession et facturé aux abonnés en application de l'Article 23 ci-après.
Il est entretenu et renouvelé par le Délégataire à ses frais et fait partie intégrante de la concession.

Postes de livraison avec échangeur : Les ouvrages du circuit primaire situés en aval du branchement et dans la propriété de l'abonné (tuyauteries de liaison intérieure, régulation primaire, comptage, échangeur jusqu'aux brides secondaires comprises) sont établis, entretenus et renouvelés par le DELEGATAIRE dans les mêmes conditions que les branchements.

Un schéma des limites de prestations entre l'abonné et le DELEGATAIRE sera joint à la police d'abonnement.

PROJET

Le local « sous-station » devra être conforme aux règles en vigueur. L'ABONNE doit maintenir ce local à disposition du DELEGATAIRE et en assurer l'entretien limité au clos et couvert, ainsi que des évacuations d'eau.

Remarques
Il arrive qu'un organe situé en amont de l'échangeur soit utilisé partiellement ou totalement par l'abonné (ou réciproquement, un organe situé en aval, utilisé par le Délégataire ; les dispositions particulières d'exploitation, et notamment, les responsabilités et les charges d'entretien et de renouvellement, sont alors spécifiées dans la police d'abonnement (article 23.3 du contrat de concession).
Par exemple, une vanne 3 voies de régulation se trouvant du côté primaire de l'échangeur, sera « pilotée » sous la responsabilité de l'abonné ou de l'exploitant du secondaire ; son entretien et son renouvellement seront également à sa charge. Si son entretien nécessite une intervention sur le réseau primaire (dépose du corps de la vanne), la présence du personnel du Délégataire sera requise.
Le cas échéant, on se réfèrera utilement à l'inventaire ou aux schémas annexés à la police d'abonnement.

Article 9 MESURES ET CONTRÔLES

9. 1. Compteurs d'énergie calorifique

La quantité d'énergie calorifique consommée par l'ABONNE, ainsi que la puissance instantanée sous laquelle cette énergie est fournie, sont mesurées par des compteurs.

Les compteurs d'énergie sont posés sur les canalisations de retour de chauffage du circuit primaire au plus près des échangeurs.

Les compteurs et appareils de mesure sont fournis, posés, entretenus et renouvelés par le DELEGATAIRE. Ils sont plombés.

En cas de modification de la puissance contractuelle, les compteurs devront, si nécessaire, être modifiés ou remplacés par d'autres compteurs de calibre et de type convenables. Ces travaux et fournitures seront à la charge de l'Abonné.

Le DELEGATAIRE procédera à la vérification des compteurs aussi souvent qu'il le jugera utile, sans frais pour l'Abonné. Au minimum, le Délégataire réalisera un contrôle tous les ans de l'intégrateur et des sondes et tous les cinq ans pour le mesureur, contrôles qui devront donnés lieu à l'établissement d'un certificat par un organisme agréé. L'Abonné aura toujours le droit de demander la vérification des compteurs suivant les principes définis ci-dessous.

9. 2. Contrôles

Le contrôle des compteurs d'énergie sera effectué suivant la norme NF EN 1434 pour laquelle le fournisseur fournira au DELEGATAIRE le certificat de contrôle initial.

Les frais de la vérification sont à la charge de l'Abonné, si le compteur est reconnu comme fonctionnant dans les limites de la tolérance indiquées par le Constructeur. Ils sont à la charge du DELEGATAIRE dans le cas contraire.

S'il était révélé que le compteur donnait des indications erronées, en dehors d'une tolérance de + ou – 5% par rapport à la consommation de référence, le DELEGATAIRE remplacera ces indications par la valeur calculée suivant la formule ci-après dans le cas d'un usage destiné au chauffage de locaux :

$$Ce = \frac{Cr \times DJU}{CJU_R}$$

PROJET

Formule dans laquelle :

- Ce : Consommation estimée pour la période où les consommations n'auront pu être retenues.
- Cr : Consommation de référence précédente où les indications du compteur ont été reconnues exactes.

Cette référence sera la saison de chauffage dans le cas où le compteur n'aurait pas été reconnu défaillant ou le même mois de la saison de chauffage précédente si la saison de chauffage ne peut être prise en compte. S'il n'y a pas de référence précédente, le premier mois entier suivant la remise en état du compteur sera pris en compte.

- DJU_R = Nombre de degrés jour unifié publiés par Météoclim à la station de Lille-Lesquin pour la période de référence ci-dessus.
- DJU = Nombre de degrés jour unifié publiés par Météoclim à la station de Lille-Lesquin pour la période estimée.

Cette formule de mesure de consommation sera appliquée jusqu'à la remise en état du compteur.

Article 10 CHOIX DES PUISSANCES

La puissance contractuelle dans la demande d'abonnement est la puissance maximale que le DELEGATAIRE est tenu de mettre à la disposition de l'abonné.

Les puissances contractuelles figurant dans la demande d'abonnement sont exprimées en kW.

La puissance contractuelle ne peut être supérieure à la puissance du poste de livraison de l'abonné, calculée suivant les normes en vigueur, le poste de livraison fonctionnant dans les conditions retenues lors de la demande d'abonnement.

La puissance contractuelle est la somme des puissances chauffage et eau chaude sanitaire.

10. 1. Chauffage des locaux

Elle est égale ou supérieure au produit :

- de la puissance calorifique maximale en service continu, somme des besoins calorifiques de chauffage des bâtiments de l'abonné, des pertes internes de distribution et des pertes particulières éventuellement liées au mode de chauffage choisi (1) ;
- par un coefficient de surpuissance pour remise en température après baisse ou arrêt du chauffage qui ne peut être inférieur à 1,10 pour les bâtiments d'habitation et à 1,20 pour les autres bâtiments.

Dans tous les cas, la puissance calorifique maximale en service continu ne pourra être inférieure à 0,05 kW x S.H.O.N. (surface hors œuvre nette telle qu'elle apparaît au permis de construire).

Si la puissance réelle est inférieure à la valeur calculée ci-dessus, la puissance contractuelle chauffage sera égale à cette valeur majorée du coefficient de surpuissance.

L'abonné peut limiter pendant un an la puissance contractuelle à celle des locaux en service pour tenir compte de l'échelonnement dans l'édification et la mise en service des bâtiments.

10. 2. Eau chaude sanitaire

La puissance contractuelle eau chaude sanitaire est fixée dans la demande d'abonnement en fonction des besoins réels de l'abonné et des caractéristiques des installations du poste de livraison.

(1) Les besoins calorifiques tiennent notamment compte de la température minimale de base pour laquelle a été calculée l'installation. Ils seront fixés par application des normes françaises en vigueur, disponibles en particulier au centre scientifique et technique du bâtiment (C.S.T.B.).

PROJET

Article 11 MODIFICATION DES PUISSANCES CONTRACTUELLES ET DU NOMBRE D'UNITÉS DE REPARTITION SOUSCRITES

L'abonné peut demander la modification (en plus ou en moins) de sa puissance contractuelle en fonction de l'évolution de ses besoins, et notamment dans les cas suivants :

- agrandissement des locaux
- fermeture des bâtiments
- travaux ou mesures d'économie d'énergie

Dans ce cas, il détermine sa demande de nouvelle puissance contractuelle sur la base d'un calcul effectué conformément aux dispositions de l'article 10.

Le cas échéant, l'abonné peut demander qu'un essai contradictoire soit effectué selon les modalités définies à l'article 12 ci-après ; les frais de cet essai sont alors à la charge de l'abonné.

La puissance contractuelle est un élément de détermination du nombre d'URF souscrites, tel que défini à l'article 17 du règlement de service.

Si le nombre d'URF déduites de la puissance ainsi déterminée est inférieur ou supérieur de plus de 10% au nombre d'URF initialement souscrites, elle donne lieu à minoration ou majoration du nombre d'URF souscrites dès la facturation qui suit le mois au cours duquel l'essai a été réalisé, sans frais de dossier. Sinon, la police en cours est maintenue.

Toute modification entraîne l'application du nouveau nombre d'URF souscrites pendant une durée minimale d'un (1) an.

Article 12 ESSAIS CONTRADICTOIRES

Un essai contradictoire peut être demandé (1) :

- par l'ABONNE, s'il estime ne pas disposer de la puissance contractuelle, ou s'il désire diminuer cette puissance,
- par le DELEGATAIRE, s'il estime que l'abonné appelle davantage que la puissance contractuelle.

a) Pour les vérifications à la demande de l'abonné, si la puissance ainsi déterminée est conforme ou supérieure à celle fixée à la police d'abonnement, les frais entraînés sont à la charge de l'abonné et il lui appartient, s'il le désire, soit de modifier l'équipement de son poste de livraison soit de modifier sa puissance contractuelle. Dans le cas contraire, les frais entraînés sont à la charge du DELEGATAIRE, qui doit rendre la livraison conforme.

b) Pour les vérifications à la demande du DELEGATAIRE, si la puissance ainsi déterminée est supérieure à la puissance souscrite initiale ou révisée les frais de l'essai sont à la charge de l'abonné et le DELEGATAIRE peut demander :
   - Soit que l'abonné réduise sa puissance absorbée à la puissance contractuelle, par des dispositions matérielles contrôlables.
   - Soit qu'il ajuste sa puissance contractuelle à la valeur effectivement constatée.

Si la puissance ainsi déterminée est conforme, les frais de l'essai sont à la charge du DELEGATAIRE.

(1) Pour cet essai effectué dans les conditions précisées au fascicule C.C.O. du C.C.T.G. de travaux applicables aux travaux de génie climatique, il est installé à titre provisoire sur le poste de livraison de l'abonné, un enregistreur continu des puissances délivrées par le fluide primaire. A défaut, on relèvera les indications du compteur d'énergie cumulées pendant des périodes de dix minutes, d'où l'on déduira la puissance moyenne délivrée pendant chacune de ces périodes.
Ces relevés seront effectués pendant une durée qui ne pourra être inférieure à vingt quatre heures consécutives et détermineront la puissance maximale appelée dans les conditions de l'essai. Si un enregistreur peut être mis en place, la durée de vingt quatre heures doit être portée à sept jours. On calculera à partir de cette mesure, la puissance maximale en service continu appelée lorsque la température extérieure de base est atteinte et on la multipliera par le coefficient de surpuissance contractuel pour obtenir la puissance contractuelle.

PROJET

Article 13 OBLIGATIONS ET RESPONSABILITÉS DES ABONNÉS

Chaque abonné a la charge et la responsabilité de ses propres installations, dites secondaires: robinetteries, appareils de contrôle, de régulation et de sécurité, vase d'expansion (selon le cas), appareillages d'émission calorifique, etc.

Le local du poste de livraison est mis gratuitement à la disposition du DELEGATAIRE par l'abonné qui en assure en permanence le clos et le couvert. L'abonné permet également l'accès aux compteurs et vanne de branchement.

En outre, l'abonné assure à ses frais et sous sa responsabilité :

- le fonctionnement, l'entretien, le renouvellement et la mise en conformité des installations du service autres que les installations primaires,

- la maintenance de ses propres installations de production de chaleur en vue d'assurer, le cas échéant, l'appoint et le secours,

- la fourniture de l'électricité nécessaire au fonctionnement et à l'éclairage du poste de livraison et au fonctionnement des installations secondaires et primaires,

- la fourniture de l'eau froide nécessaire à l'alimentation des équipements de production d'eau chaude sanitaire et au fonctionnement des installations secondaires,

- la prévention de la corrosion et de l'entartrage dus aux fluides secondaires, conformément à l'avis technique C.S.T.B. n° 14/93-346 ;

- le réglage, le contrôle, la sécurité ainsi que la conduite et l'entretien complet des installations secondaires.

Il assume les risques qui découlent des activités ci-dessus.
Toute utilisation directe ou puisage du fluide primaire est formellement interdite.

Lorsque les corrosions et/ou désordres, quelles qu'en soient la nature et les causes, se révèlent, notamment, sur les échangeurs, il est d'ores et déjà convenu que :

- Si l'origine de ces désordres provient des installations primaires, les réparations et/ou remplacements sont pris en charge par le DELEGATAIRE.
- Si l'origine de ces désordres provient des installations secondaires, les réparations et/ou remplacements sont pris en charge par l'Abonné.

PROJET

Chapitre III :

Abonnements et raccordements

Article 14 DEMANDE D'ABONNEMENT

Les abonnements sont accordés aux propriétaires et usufruitiers de l'immeuble, ainsi qu'aux locataires et occupants de bonne foi, sous réserve que la demande de ces derniers soit contresignée par le propriétaire ou l'usufruitier qui s'en porte garant ou qu'à défaut de cette signature le demandeur constitue un dépôt de garantie (1) qui sera restitué à l'échéance du contrat d'abonnement.

Le DELEGATAIRE est tenu de fournir à tout candidat à l'abonnement remplissant les conditions énoncées au présent règlement, dans un délai qui sera porté à la connaissance du candidat lors de la signature de sa demande, la chaleur nécessaire pour le chauffage et le cas échéant la production d'eau chaude sanitaire.

Le DELEGATAIRE peut surseoir à accorder ou refuser un abonnement ou limiter la puissance contractuelle si l'importance de celle-ci nécessite la réalisation d'un renforcement.

Avant de raccorder définitivement un immeuble neuf, le DELEGATAIRE peut exiger du pétitionnaire la preuve qu'il est en règle avec les règlements d'urbanisme.

Article 15 OBLIGATION DE RACCORDEMENT

Aucune obligation de raccordement n'est imposée à l'intérieur du périmètre de concession.
Toutefois, en cas de stipulations particulières du contrat de cession de leurs terrains et/ou du cahier des charges de cession de terrains, les propriétaires de bâtiments situés à l'intérieur du périmètre défini à l'article 9 du contrat Délégation de Service Public, peuvent éventuellement être obligés de se raccorder au réseau de distribution et réserver au Délégataire l'achat de la chaleur nécessaire au chauffage de leurs bâtiments et, éventuellement, ou à la production de l'ECS.

En cas de classement de tout ou partie du réseau en cours de contrat et conformément aux dispositions législatives et règlementaires en vigueur relatives au classement des réseaux, les propriétaires d'installations thermiques concernés sont tenus de se raccorder.

L'Autorité délégante informe les usagers intéressés par cette obligation pour leurs installations nouvelles et existantes, sur proposition du Délégataire et après négociation des conditions financières.

PROJET

(1) Ce dépôt de garantie ne devra pas être supérieur à la valeur de la moitié de la facturation de la quantité annuelle d'énergie consommée correspondant à la puissance souscrite.
A l'issue du premier exercice, ce dépôt de garantie peut faire l'objet d'un réajustement en hausse ou en baisse pour tenir compte de la consommation réelle de l'abonné.
Le réajustement ne doit intervenir que s'il existe une différence significative entre les prévisions de consommation envisagées lors de la demande de l'abonnement et celle qui est réellement constatée.

Article 16 RÈGLES GÉNÉRALES CONCERNANT LES USAGERS RACCORDÉS

Les abonnements sont conclus pour une durée équivalente à celle de la présente concession restant à courir. Les abonnements ne peuvent être résiliés qu'après une période ferme de 12 ans dans les conditions reprises ci-dessous :

- en cas de résiliation de la police d'abonnement après la période ferme, l'abonné verse au Délégataire une indemnité compensatrice de la part non amortie des ouvrages (redevance R24, part fixe de le redevance R2, pondérée du nombre d'URF et de la durée restant à courir jusqu'au terme de la concession.

L'abonné peut à tout moment résilier son contrat d'abonnement par lettre recommandée adressée au Délégataire en respectant un préavis de six (6) mois.

Lors de la cessation de l'abonnement, le branchement est fermé et le compteur peut être enlevé. Les frais de fermeture sont à la charge de l'abonné.

Les abonnements sont cessibles à un tiers à toute époque de l'année, moyennant information préalable du Délégataire avec un préavis de dix (10) jours.

L'ancien abonné, ou dans le cas d'un décès, ses héritiers ou ayant droits, restant responsables vis-à-vis du délégataire de toutes sommes dues en vertu de l'abonnement initial.

Les conditions de révision des abonnements sont définies à l'Article 11 et l'Article 12. La révision est de plein droit, à la demande de l'abonné, pour la période de chauffe ou pour l'exercice à venir, sous réserve d'une demande effectuée avec un préavis d'un (1) mois, soit respectivement avant le 1er juin ou avant le 1er décembre.

En cas de résiliation de sa police d'abonnement avant son échéance, pour une cause non imputable au Délégataire, ou de diminution de son nombre d'URF souscrites, non justifiée conformément aux articles 11 et 12, l'abonné verse au Délégataire une indemnité compensatrice de la part non amortie des ouvrages ; cette indemnité est calculée au prorata de la partie fixe de la redevance R24 , représentative des investissements, pour les années restant à courir jusqu'à l'échéance normale de sa souscription.

Indemnité = R24 x NbURF x Da

avec les facteurs suivants :

- R24 : redevance unitaire annuelle applicable à l'Abonné (valeur à la date de la résiliation) définie à l'article 0;
- Nb URF : nombre d'Unités de Répartition Forfaitaire souscrites (ou diminution du nombre d'URF) ;
- Da : durée en années (prorata temporis de la date de résiliation à l'échéance normale de la souscription).

Article 17 TARIFICATION

17. 1. Constitution du tarif

Le Délégataire est autorisé à vendre l'énergie calorifique aux tarifs de base définis ci-après, auxquels s'ajoutent les divers droits et taxes additionnelles au prix de l'énergie calorifique.

Les tarifs appliqués aux usagers sont fixés et approuvés par le Délégant.

PROJET

La facturation de l'eau chaude sanitaire est effectuée au « MWh de chaleur » consommé si les équipements de comptage le permettent ou sur la base d'une capacité calorifique de 0,1 MWh/m³ dans le cas où seul un compteur volumétrique est présent. Le délégataire veillera toutefois à homogénéiser les matériels de comptage et les schémas de comptage entre les différents Abonnés en privilégiant la facturation de l'Eau Chaude Sanitaire au « MWh de chaleur ».

Le tarif de base est décomposé en deux éléments R1 et R2 représentant respectivement :

- Terme R1 :

Le terme R1 est un élément proportionnel représentant le coût des combustibles ou autres sources d'énergie (sauf l'électricité afférente aux usages visés en R2) réputés nécessaires, en quantité et en qualité, pour assurer la fourniture d'un MWh d'énergie calorifique destiné au chauffage des locaux, à la production d'eau chaude sanitaire ou au réchauffage d'eau.

Pour chaque combustible utilisé, est défini un terme R1 ; il est précisé par un indice complémentaire (b pour le bois et g pour le gaz naturel, et c pour la chaleur issue de la cogénération).

Le terme R1 tient compte de la mixité des combustibles telle que définie ci-après :

$$R1 = a \times R1b + b \times R1_G + d \times R1_C$$

dans lequel a + b + d = 1

Terme R2

Le terme R2 est un élément fixe, réparti entre les Abonnés selon les Unités de Répartition Forfaitaire (URF) affectées à chaque Abonné. Le nombre total des URF est fixé à 100 000 pour l'ensemble des abonnés à la date d'effet du présent Contrat.

Le terme R2 représente la somme des coûts annuels suivants :

- r21 : coût de l'énergie électrique utilisée mécaniquement pour assurer le fonctionnement des installations de production et de distribution d'énergie ainsi que l'éclairage des bâtiments (sauf les sous-stations).
- r22 : coût des prestations de conduite, de petit entretien et de grosses réparation, frais administratifs (redevances, cotisation économique territoriale, impôts, frais divers…), nécessaires pour assurer le fonctionnement des installations primaires.
- r23 : coût des prestations de renouvellement et de modernisation des installations.
- r24 : coût d'amortissement et de financement des investissements des travaux de premier établissement.

$$R2 = r21 + r22 + r23 + r24$$

Les Unités de répartition Forfaitaires sont déterminées par application de la méthode suivante :

- part chauffage :

Les consommations retenues en kWh correspondent à une rigueur climatique de 2 371 DJU (moyenne de la dernière décennie 2001-2011 sur la période 01 octobre au 15 mai).
Ces consommations (Cch) sont traduites en un besoin de puissance pour fournir un delta T de 29° avec l'utilisation du nombre d'heures quotidien (Hch) de 17 heures / Jour sauf pour :

  - un équipement de type Piscine : 20 heures / jour
  - un équipement de type Etablissement de Santé : 24 heures / jour
  - un équipement de type Salles de sports : 12 heures / jour

- part ECS :

Ces consommations retenues en kwh (Cecs) sont traduites en un besoin de puissance avec l'utilisation du nombre d'heures annuel (Hecs) de 1 440 heures.

Ces besoins de puissance sont majorés des coefficients de surpuissance (Cs) mentionnés à l'article 10 et transformés en URF par l'application d'un ratio : 100 000 / 14 043.

PROJET

La formule de détermination des URF pour les nouveaux abonnés, ou pour le réajustement éventuel du nombre d'URF des abonnés existants, est la suivante :
URF = [Cch / 2 371 / Hch x 29 + Cecs / 1 440] x Cs x 100 000 / 14 043

Facturation de l'énergie aux Abonnés

$$R = R1 \times Nombre de MWh consommés par l'abonné + R2 \times Nombre d'URF souscrites par l'abonné$$

17. 2. Tarif de base

Les tarifs sont établis pour la période jusqu'au terme de la convention d'importation de chaleur produite par la cogénération actuelle et pour la période au-delà de ce terme :

- Période 1 : période jusqu'au terme de la cogénération actuelle
    - Applicable de mars 2015 à juin 2020
    - Fonctionnement à base de
        - Chaleur récupérée de la centrale de cogénération actuelle
        - Chaleur produite par la chaufferie biomasse
        - Chaleur produite par la chaufferie au gaz naturel
- Période 2 :
    - Applicable à partir de juillet 2020
    - Fonctionnement de base :
        - Chaleur produite par la chaufferie biomasse
        - Chaleur produite par la chaufferie au gaz naturel

Les termes R1 et R2 pour chaque période sont décrits dans les paragraphes suivants.

Les valeurs de base des éléments constituant le terme R1 et R2, sont établies en fonction des indices connus en date du 31 mars 2015

Energie livrée en sous station		
Eléments	Période 1	Période 2
R1b	32,80 € HT/MWh	32,80 € HT/MWh
R1g	49,48 € HT/MWh	52,34 € HT/MWh
R1c	32,50 € HT/MWh	
a	0,242	0,632
b	0,138	0,368
d	0,62	
R1	34,92 € HT/MWh	39,99 € HT/MWh

Abonnement Réseau de chaleur	
Eléments	Période 1 & 2
r21	0,53 € HT/URF
r22	2,841€ HT/URF
r23	0,753€ HT/URF
r24	1,29 € HT/URF
R2	5,42€ HT/URF

PROJET

17. 3. Taxe sur la valeur ajoutée (TVA)

Les montants hors taxes sont affectés des taux de TVA en vigueur à la date d'exécution des prestations facturées.
Au cas où le taux de TVA est modifié, les nouveaux taux sont appliqués sur les montants hors taxes actualisés de chaque élément de la facturation.

Si le délégataire fait des propositions permettant d'obtenir la TVA réduite sur le poste R1 dans le cadre des énergies renouvelables, il assurera les conséquences financières d'éventuels dysfonctionnements dues à ces installations ou à son exploitation, qui ne permettraient plus d'obtenir la TVA réduite.

Article 18 INDEXATION DES TARIFS ET REDEVANCES

Les éléments figurant dans les prix et tarifs indiqués à l'article précédent sont indexés élément par élément, selon les formules suivantes :

18. 1. Elément proportionnel R1

18.1.1 Terme R1 biomasse

Le terme R1b résulte de la relation suivante :

$$R1b = R1b0 \times \left(0{,}7 \frac{Ipg}{Ipg_0} + 0{,}3 \frac{TRMRG2}{TRMRG2_0} \right)$$

Où

IPG	Indice Plaquette Forestière, granulométrie grossière, Humidité > 40% publié par le Centre d'Etude de l'Economie du Bois (CEEB).
TRMRG2	Indice CNR REG EA
IPG0	119,6 est la valeur connue au 31 mars 2015
TRMRG20	129,94 est la valeur connue au 31 mars 2015

18.1.2 Terme R1 gaz

Le terme R1g résulte de la relation suivante :

$$R1g = R1g_0 \times \left[0{,}9306 \times \frac{G}{G_0} + 0{,}0694 \times \frac{t \times (1-exo)}{t_0 \times (1-exo_0)} \right]$$

Formule dans laquelle :

G : Prix de revient du gaz naturel selon période
G_0 : Prix du gaz initial selon période

Les termes G et G_0 sont détaillés au paragraphe 18.1.4

t : montant unitaire des taxes TICGN et TIFP,
t_0 = 0,264 c€HT/ kWh PCS en mars 2015,

exo : pourcentage d'exonération de TICGN au niveau des chaufferies gaz

PROJET

exo_0 = 0 en mars 2015

18.1.3 Terme R1 cogénération

Le terme R1c résulte de la relation suivante :

$$R1c = R1c_0 \times \left[1{,}4207 \times \frac{G}{G_0} + 0{,}106 \times \frac{t \times (1-exo)}{t_0 \times (1-exo_0)} - 2{,}3451 \times \frac{E}{E_0} + 0{,}8552 \times \frac{P2}{P2_0} + 0{,}9632 \right]$$

Formule dans laquelle :

G : Prix de revient du gaz naturel selon période

G_0 : Prix du gaz initial selon période

Les termes G et G_0 sont détaillés le paragraphe 18.1.4

t : montant unitaire des taxes TICGN et TIFP,

t_0 = 0,264 c€HT/ kWh PCS en mars 2015,

exo : pourcentage d'exonération de TICGN au niveau des cogénérations

exo0 = 0 en mars 2015

où $\frac{E}{E_0}$, coefficient d'évolution du tarif de revente d'électricité est défini comme suit :

$$\frac{E}{E0} = \left[0{,}49 \times \frac{L}{L_0} + 0{,}51 \times \frac{Gazréf}{Gazréf_0} \right]$$

$\frac{L}{L_0}$, Coefficient de révision défini dans le contrat OA est défini comme suit :

$$\frac{L}{L_0} = \left[0{,}2 + 0{,}6 \times \frac{ICHT_{rev}\text{-}TS\text{-}IME}{ICHT_{rev}\text{-}TS\text{-}IME_0} + 0{,}2 \times \frac{(0{,}65 \frac{FM0ABE0000}{PPEI_{0704}} + 0{,}35 \frac{TCH}{TCH_{0704}})}{(0{,}65 \frac{FM0ABE0000_0}{PPEI_{0704}} + 0{,}35 \frac{TCH_0}{TCH_{0704}})} \right] \times \frac{1}{1{,}11439}$$

Avec :

$ICHT_{rev}$-TS-IME : Indice du coût horaire du travail révisé (tous salariés) dans les industries mécaniques et électriques.
$ICHT_{rev}$-TS-IME_0 (base 100 -2008) = 99.2 (valeur du contrat d'achat électricité du site)

FM0ABE0000 : Indice des prix à la production de l'industrie française pour la série « marché français - ensemble de l'industrie – A10BE – prix départ usine ».
FM0ABE00000 (base 100 – 2010) = 104,4 (valeur du contrat d'achat électricité du site).

PPEI0704 : 89.6 (conformément à l'arrêté du 11/10/2013 relatif au contrat d'obligation d'achat de l'électricité produite par les cogénérations).

PROJET

TCH : Dernière valeur connue de l'indice des services de transport, communications et hôtellerie, café restauration.

TCH_0 (base 100 – 1998) = 126,90 (valeur du contrat d'achat électricité du site).

TCH0704 : 112,3 (conformément à l'arrêté du 11/10/2013 relatif au contrat d'obligation d'achat de l'électricité produite par les cogénérations).

1,11439 : valeur de raccordement du coefficient en date de mars 2015.

Gaz réf = Prix gaz de référence du nouveau contrat C13, égal à : $\frac{Pach + Pap + PpegEOD + CO2 + TICGN}{0,54 \times 0,9}$ en € HT/MWhe, plafonné journalièrement avec une réserve globale annuelle de dépassement du tarif OA par rapport au marché libre de l'électricité.

$Gazréf_0$ = 61,0186 €/ MWhélec en mars 2015.

Où le terme $\frac{P2}{P2_0}$, coefficient d'évolution des couts de fonctionnement est défini comme suit :

$$\frac{P2}{P2_0} = 0,125 + 0,75 * \frac{ICHTTS1}{ICHTTS1_0} + 0,125 * \left(0,60 * \frac{EBI}{EBI_0} + 0,40 * \frac{TCH}{TCH_0} \right)$$

ICHTTS1 : Indice du cout horaire du travail, tous salariés, charges salariales comprises

$ICHTTS1_0$ = 116,70 en mars 2015.

EBI : Indice des prix à la production - Ensemble Energie, biens intermédiaires

EBI_0 = 107,20 en mars 2015.

TCH : Indice des prix à la consommation - transports, communications et hôtellerie

TCH_0 = 132,85 en mars 2015.

18.1.4 Formule de révision du terme G

Le terme $\frac{G}{G_0}$ est défini comme suit:

$$\frac{G}{G_0} = 0,2165x \frac{Pacheminement}{Pacheminement_0} + 0,7774x \frac{Ppeg}{Ppeg_0} + 0,0061x \frac{Ptaxes}{Ptaxes_0}$$

Formule dans laquelle :

Pacheminement : coûts révisés de transport et de distribution du gaz naturel (y compris CTA) suivant les tarifs d'Accès des Tiers aux Réseaux de Transport de gaz naturel (ATRT) et les tarifs d'Accès des Tiers aux Réseaux de Distribution de gaz naturel (ATRD) validés par la CRE et publiés au Journal

PROJET

Officiel, sachant que le tarifs ATRT évolue le 1er avril de chaque année et le tarif ATRD évolue le 1e r juillet de chaque année

Ppeg : Prix PEG révisé de la zone d'équilibrage concernée (Nord). Il s'agit d'une référence de prix (publication Powernext) de la molécule de gaz uniquement. L'indice PEG Nord Month Ahead du mois m est égal à la moyenne arithmétique des valeurs « Powernext Gas Futures Settlement Prices » du contrat « PEG NORD - mois m » telles que publiées sur le site de Powernext pour tous les jours de cotation pour lesquels le mois m est le premier mois coté.

Ppeg0 = 22,19 en mars 2015

Ptaxes : couts révisés des taxes et contributions (CTSS, CSPG)

Avec le terme Pacheminement défini comme suit :

$$\frac{Pachemin}{Pachemin_0} = a\,\frac{Abnt_{T4}}{Abnt_{T40}} + b\,\frac{TC_{T4}}{TC_{T40}} + c\,\frac{NTR}{NTR_0}\,x\,\frac{TCR}{TCR_0} + d\,\frac{TCS}{TCS_0} + e\,\frac{TCL_d}{TCL_{d0}} + f\,\frac{TVD}{TVD_0} + g\,\frac{CTAd}{CTAd_0} + h\,\frac{CTAt}{CTAt_0}$$

$Abnt_{T4}$: Abonnement annuel de l'option tarifaire T4, exprimé en € HT/an
a = 0,0687

Abnt $T4_0$= 14 717,16 en mars 2015

TCT4 : Terme de souscription annuelle de capacité pour l'option tarifaire T4, exprimé en €/MWh PCS/jour par an

b = 0,2949

$TCT4_0$ = 191,52 en mars 2015

NTR : Niveau de Tarif Régional pour un site raccordé au réseau de distribution de gaz naturel

c = 0,1984

NTR_0 = 2 en mars 2015

TCR : Terme d'acheminement sur le réseau de transport régional pour un site raccordé au réseau de distribution de gaz naturel, exprimé en €/MWh PCS/jour par an.

TCR_0 = 64,42 en mars 2015

TCS : terme de capacité de sortie du réseau principal, exprimé en €/MWh PCS/jour par an

d = 0,1376

TCS_0 = 89,32 en mars 2015

TCLd : Terme de capacité de livraison au PITD, exprimé en €/MWh PCS/jour par an

e = 0,0522

TCL0 = 33,92 en mars 2015

TVD : Terme Variable de Distribution, ou prix proportionnel de l'option tarifaire T4, exprimé en €HT/MWhPCS

f = 0,1543

TVD0 = 0,76 en mars 2015

CTAd : Contribution tarifaire d'acheminement pour la part Distribution (collecte CNIEG), publiée au Journal Officiel, exprimé en %.

g = 0,0756

CTAd0= 20,8% en mars 2015

PROJET

CTAt : Contribution tarifaire d'acheminement pour la part Transport (collecte CNIEG), publiée au Journal Officiel, exprimé en %.

h = 0,0183

CTAt0= 4,71% en mars 2015

Les termes TCL_d, TCR et TCS sont issus de la publication du tarif ATRT. Les termes $Abnt_{T4}$, TC_{T4} et TVD sont issus de la publication du tarif ATRD. Le terme NTR est lui issu de la publication de la table des PITD (Points d'Interconnexions Transport Distribution) disponible sur le site www.gtg2007.com.

Avec le terme Ptaxes défini comme suit :

$$\frac{Ptaxes}{Ptaxes_0} = 0{,}9289\frac{CTSS}{CTSS_0} + 0{,}0711\frac{CSPG}{CSPG_0}$$

CTSS : Contribution pour le Tarif Social et de Solidarité, publiée au Journal Officiel, exprimé en €HT/MWhPCS.

$CTSS_0$= 0,20 en mars 2015

CSPG : Contribution pour le Service Public Gaz, publiée au Journal Officiel, exprimé en €HT/MWhPCS.

CSPG0= 0,00153 en mars 2015

18. 2. Elément fixe R2

Le terme R2 est révisé par application de la formule suivante :

$$R2 = R2_0 \times \left(\begin{array}{l} 0{,}098\frac{MV}{MV_0} + 0{,}525 \times \left[0{,}20 + 0{,}30\frac{ICHTrev\text{-}TS\text{-}IME}{ICHTrev\text{-}TS_0\text{-}IME} + 0{,}5\frac{Fsd2}{Fsd2_0} \right] \\ + 0{,}139 \times \left[0{,}20 + 0{,}10\frac{ICHTrev\text{-}TS\text{-}IME}{ICHTrev\text{-}TS_0\text{-}IME} + 0{,}70\frac{BT40}{BT40_0} \right] + 0{,}238 \end{array} \right)$$

Formules dans laquelle :

$R2_0$ = 5,42 € HT/URF en mars 2015

MV : indice « électricité vendue aux entreprises ayant souscrit un contrat pour capacité >36kVA », base 100 mars 2015, identifiant INSEE 010534766
MV_0 = 101,1 mars 2015

ICHTrev-TS-IME : Indice du cout du tarvail révisé (tous salariés) dans le industries mécaniques set électriques , base 100 décembre 20008- Identifiant Inseen°001565183

ICHrev-TS- IME0 = 113,9 en mars 2015

FSD2 : valeur connue à la date de facturation de l'indice Frais et services divers catégorie 2 "Publié au Moniteur des Travaux Publics" (référence : FsD2).
$FSD2_0$ = 123,4 en mars 2015

BT40 : valeur connue à la date de facturation de l'indice national "Bâtiment : chauffage central" publié au Moniteur des Travaux Publics (référence : BT40).

PROJET

$BT40_0$ = 104 en mars 2015

18. 3. Calcul des révisions de prix

Les différents termes sont calculés avec quatre décimales, arrondies au plus près à trois décimales.
Le calcul est effectué avec les derniers indices ou index publiés, connus le dernier jour du mois de facturation. Toutefois, certains indices sont émis de manière provisoire et peuvent être rectifiés postérieurement à leur première parution. Dans ce cas, les indices rectifiés font l'objet de décomptes en milieu et en fin d'exercice calendaire (voir l'article 69.1 du contrat).

Les coefficients de révision des composantes R1bo, R51co, R1go de la redevance Energie R1 sont présentés sur les factures mensuelles. Le détail du calcul de ces coefficients est disponible sur demande auprès du service facturation du Délégataire.

Si la définition ou la contexture de l'un des paramètres entrant dans les formules d'indexation vient à être modifiée ou si un paramètre cesse d'être publié, de nouveaux paramètres sont introduits d'un commun accord entre l'autorité délégante et le Délégataire afin de maintenir, conformément aux intentions des parties, la concordance souhaitée entre la tarification et les conditions économiques.»

Article 19 FRAIS DE RACCORDEMENT

Les frais de raccordement, non remboursables, représentent la participation éventuelle du nouvel abonné au coût des travaux nécessaires (branchements, postes de livraison et compteurs) à son raccordement aux réseaux. Ils sont soumis à l'agrément du DELEGANT. Les frais sont estimés par application d'un bordereau de prix joint au contrat.

Les coûts de branchement comprennent les travaux de réalisation du poste de livraison (échangeur, compteur…) dans un local généralement fourni par l'abonné, et son raccordement au réseau de distribution de chaleur principal (voir également l'article 20 : extensions particulières).

Le Délégataire est autorisé à percevoir pour son compte, auprès de tout nouvel abonné, les frais de raccordements cités ci-dessus.

Les abonnés existants, à la date de prise d'effet du présent contrat, ne sont pas assujettis aux frais de raccordement, pour autant que les caractéristiques de leur branchement demeurent inchangées.

Si les branchements sont exécutés en application d'une obligation de raccordement (article 15), les conditions financières de raccordement sont examinées par l'Autorité Délégante.

Article 20 PAIEMENT DES EXTENSIONS PARTICULIÈRES

20. 1. Cas de simultanéité des demandes

Lorsque plusieurs riverains demandent simultanément à bénéficier d'une extension contre participation aux dépenses, le DELEGATAIRE répartira les frais de réalisation entre les futurs abonnés conformément à l'accord intervenu entre eux.

PROJET

A défaut d'accord, la part des riverains sera calculée proportionnellement aux distances qui séparent l'origine de leur branchement de l'origine de l'extension et à la puissance contractuelle requise.

20. 2. Cas de demandes postérieures aux travaux

Pendant les dix premières années suivant la mise en service d'une extension particulière, un nouvel abonné ne pourra être branché sur l'extension que moyennant le versement d'une somme égale à celle qu'il aurait payée lors de l'établissement de la canalisation, diminuée de 1/10ème par année de service de cette canalisation. Cette somme sera partagée et reversée aux abonnés déjà branchés, proportionnellement à leur participation.

Les frais de raccordement sont déterminés selon la règle générale définie à l'Article 19 ci-dessus.

Remarque : il n'existe pas d'extensions particulières en cas d'application d'une obligation de raccordement en réseau classé.

PROJET

Chapitre IV :

Modalités de paiement des prestations dues

Article 21 FACTURATION ET CONDITION DE PAIEMENT

21. 1. Facturation

Le règlement du prix de vente de la chaleur donne lieu à des versements échelonnés, déterminés dans les conditions suivantes :

Redevance proportionnelle R1
L'unité de facturation de la redevance proportionnelle est le MWh mesuré au compteur d'énergie

A la fin de chaque mois, le DELEGATAIRE présentera une facture établie sur les bases des quantités consommées et mesurées pendant le mois écoulé par relevé des compteurs, par le prix proportionnel fixé.

Le terme R1 sera révisé à chaque facturation en fonction des derniers barèmes et indices connus selon la formule définie à l'Article 18.

Redevance fixe R2
L'unité de facturation de la redevance fixe est l'Unité de Répartition Forfaitaire (URF).

A la fin de chaque mois, le DELEGATAIRE présentera une facture d'acompte correspondant au 1/12ème du montant de la redevance fixe annuelle calculée à partir du prix de base de la souscription.

Le terme R2 sera révisé à chaque facturation en fonction des derniers barèmes et indices connus selon la formule définie à l'Article 18.

21. 2. Conditions de paiement

Le montant des factures est payable dans les 30 jours de leur présentation.

Un abonné ne peut se prévaloir d'une réclamation sur le montant d'une facture pour justifier un retard au paiement de celle-ci. Si la réclamation est reconnue fondée, le Délégataire doit en tenir compte sur les factures ultérieures.

En cas de non-paiement des factures dans le délai de 30 jours à compter de leur envoi, le délégataire mettra en œuvre la procédure définie au décret n° 2008-780 du 13 août 2008 relatif à la procédure applicable en cas d'impayés des factures d'électricité, de gaz, de chaleur et d'eau ou de tout autre disposition législative ou réglementaire en vigueur.

Notamment, le Délégataire adresse à l'abonné une mise en demeure par lettre simple à l'abonné de procéder au règlement dans un délai de 15 jours

A défaut d'accord entre l'abonné et le délégataire sur les modalités de paiement dans ledit délai supplémentaire de 15 jours, le délégataire peut procéder à la réduction ou à la coupure et en avise l'abonné au moins 20 jours à l'avance par un second courrier ainsi que par voie d'affichage au moins trois jours avant. Le cas échéant, le délégataire informe l'abonné dans le cadre dudit courrier de ce que ce dernier peut saisir les services sociaux s'il estime que sa situation relève des dispositions de l'article L. 115-3 du code de l'action sociale et des familles.

PROJET

En cas de persistance du refus de paiement au-delà de 90 jours à compter de l'envoi des factures, le Délégataire adresse à l'abonné une nouvelle mise en demeure par lettre recommandée avec accusé de réception à l'abonné. En cas de non-paiement dans un délai de 15 jours après cette nouvelle mise en demeure, le Délégataire peut interrompre la fourniture de chaleur et d'eau chaude à condition d'en avertir les usagers concernés au moins quarante-huit heures avant par l'affichage d'un avis collectif.

Le Délégataire est dégagé de toute responsabilité dès lors qu'il a respecté les formalités ci-dessus.

Le Délégataire informe l'Autorité Délégante de la mise en œuvre de la procédure d'interruption ou de restriction de fourniture ci-dessus.

Au cas où la fourniture aurait été interrompue, conformément au processus indiqué ci-dessus, les frais de cette opération, ainsi que ceux de la remise en service ultérieure de l'installation, sont à la charge de l'abonné.

Tout retard dans le règlement des factures donne lieu, à compter du délai de quinze jours prévu au quatrième alinéa de plein droit et sans mise en demeure, au paiement d'intérêts au taux moyen du marché monétaire du mois précédent majoré de deux points.

Le Délégataire peut subordonner la reprise de la fourniture au paiement des sommes dues ainsi que des frais de remise en service.

La procédure, ci-dessus, est également applicable lors de la remise en route de la fourniture de chaleur en début de saison.

Tout changement d'abonné ou toute modification de sa situation juridique rend immédiatement exigible le montant des factures provisoires et de la facture définitive même non encore échus.

Les frais de raccordement, coût du branchement, sont exigibles auprès des Abonnés dans les mêmes conditions que les sommes dues au titre de la fourniture d'énergie calorifique.

Toutefois, les Abonnés peuvent demander à régler les sommes dues en trois échéances annuelles égales, la première étant réglée comme indiqué ci-dessus. Les deux autres sont assorties d'intérêts calculés au taux moyen du marché monétaire du mois précédent majoré de deux points (EONIA + 2).

À défaut de paiement des sommes dues, le Service peut être suspendu un (1) mois après une mise en demeure par lettre recommandée ; l'abonnement peut être résilié à l'expiration de l'exercice en cours dans les conditions définies au règlement du Service.

21. 3. Réduction de la facturation

a) La facturation étant fondée sur le relevé des quantités d'énergie fournie, le compteur enregistre la réduction ou l'absence d'énergie fournie.

b) Quel que soit le mode de facturation, toute journée de retard ou d'interruption de la fourniture diminue forfaitairement d'une journée, la durée de la période effective de fourniture pour les installations ayant subi ce retard ou cette interruption et se traduit par une réduction prorata temporis des parties fixes des abonnements (terme R2).

$$Réduction = R2 \times NbURF \times \frac{Dj}{Ds}$$

avec les facteurs suivants :

- R 2 : redevance annuelle (valeur à la date de l'interruption) ;
- NbURF : nombre d'Unités de Répartition Forfaitaire souscrites par l'Abonné ayant subi le retard ou l'interruption ;

PROJET

- D j : durée en jours du retard ou de l'interruption ;
- D s : durée en jours de la saison théorique.

En cas d'insuffisance, la réduction opérée sera égale à la moitié de celle prévue ci-dessus pour une interruption de même durée.

Les réductions de facturation sont arrêtées par l'Autorité Délégante et notifiées au Service ainsi qu'aux abonnés concernés, pour application sur la facture suivante.

Article 22 CONDITIONS DE PAIEMENT DES FRAIS DE RACCORDEMENT

Les frais de raccordement, coût du branchement, sont exigibles auprès des abonnés dans les mêmes conditions que les sommes dues au titre de la fourniture d'énergie calorifique.
Toutefois, les abonnés peuvent demander à régler les sommes dues en trois échéances annuelles égales, la première étant réglée comme indiqué ci-dessus. Les deux autres sont assorties d'intérêts calculés au taux moyen du marché monétaire du mois précédent majoré de deux points (EONIA + 2).
À défaut de paiement des sommes dues, le service peut être suspendu un (1) mois après une mise en demeure par lettre recommandée ; l'abonnement peut être résilié à l'expiration de l'exercice en cours dans les conditions définies au règlement du service.

Article 23 FRAIS DE FERMETURE ET DE RÉOUVERTURE

Les frais de fermeture et de réouverture du branchement sont à la charge de l'abonné.

PROJET

Chapitre V :

Dispositions d'application

Article 24 DATE D'APPLICATION

Le présent règlement entre en vigueur à la date du , tout règlement antérieur étant abrogé de ce fait.

Article 25 MODIFICATION DU RÈGLEMENT

Des modifications au présent règlement peuvent être décidées par le Conseil Métropolitain et adoptées selon la même procédure que celle suivie pour le règlement initial. Toutefois, ces modifications ne peuvent entrer en vigueur qu'à condition d'avoir été portées à la connaissance des abonnés (par exemple, à l'occasion de l'expédition d'une facture).

Article 26 CLAUSES D'EXÉCUTION

Le Président de la MEL, les agents du DELEGATAIRE habilités à cet effet et le Tresorier en tant que de besoin sont chargés, chacun en ce qui concerne, de l'exécution du présent règlement.

Annexé à l'avenant 5 de la convention de délégation de service public de production et de distribution de chaleur approuvé par délibération en date du …. Décembre 2022.

Délibéré et voté par le Conseil de la Métropole Européenne de Lille dans sa séance du …… Décembre 2022.

Le Président

PROJET

Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Nombre de membres en exercice : 188
Quorum minimum requis : 95
Date de la convocation à la réunion : 09 décembre 2022

Président : DAMIEN CASTELAIN
(Secrétaire de Séance : Nicolas DETERPIGNY)

Présents (166) :

M. ACHIBA (à partir de 18h00), M. AL DANDACHI, M. AMBROZIEWICZ, M. AMROUNI, M. ANDRIES, M. BAERT, Mme BALMELLE, M. BALY, Mme BARISEAU, Mme BECUE, M. BEHARELLE, Mme BELGACEM, M. BERNARD, M. BLONDEAU, M. BOCQUET, Mme BODIER, M. BONNET, M. BORREWATER, M. BOUCHE, M. BREHON, Mme BRESSON, M. BROGNIART, Mme BRULANT-FORTIN, Mme BRUN (pouvoir à M. CAREMELLE jusqu'à 17h30), M. CADART, Mme CAMARA, M. CAMBIEN, M. CANESSE (pouvoir à M. BLONDEAU à partir de 20h00), M. CAREMELLE, Mme CASIER, M. CASTELAIN, M. CATHELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDERLIER, M. Christophe CAUDRON, M. Gérard CAUDRON, M. CHALAH (pouvoir à M. AMROUNI à partie de 19h55), Mme CHANTELOUP, M. CHARPENTIER, Mme COEVOET, M. COLIN, M. CORBILLON, M.COSTEUR (à partir de 18h15), M. DAVID-BROCHEN, M. DEHAUT, Mme DE SMEDT, M. DEBEER, Mme DELACROIX, M. DELANGHE, M. DELBAR, M. DELEBARRE, M. DELEPAUL, M. DENDIEVEL, M. DENOEUD (pouvoir à M. VUYLSTEKER jusqu'à 18h30) Mme DEPREZ-LEFEBVRE, M.DESLANDES (pouvoir à M. DENDIEVEL à partir de 22h00), M. DESMET, M. DESMETTRE, M. DETERPIGNY, Mme DOIGNIES, Mme DOMRAULT-TANGUY, M. DUBOIS, Mme DUCRET (pouvoir à M. GERARD à partir de 20 h10), M. DUCROCQ (pouvoir à M. Frédéric LEFEBVRE à partir de 20h10), M. DUFOUR, M. DURAND, Mme DURET (pouvoir à M. DENOEUD à partir de 20h05), M. ELEGEEST, M. FITAMANT, M. FLINOIS, M. GADAUT, Mme GANTIEZ, M. GARCIN, Mme GAUTIER , M. GEENENS, M. GERARD, M. GHERBI, Mme GILME, Mme GIRARD, Mme GLADYSZ-SEBILLE, Mme GOFFARD (pouvoir à M. RICHIR jusqu'à 18h00), M. GONCE, Mme GOUBE, M. HAESEBROECK, Mme HALLYNCK, M. HANOH, M. HAYART (pouvoir à M. PAU à partir de 20h00), M. HOUSET, M. HUTCHINSON, Mme JANSSENS, Mme KHATIR, Mme KRAMARZ, M. LEBARGY, M. LECLERCQ, M. LEDE, Mme Catherine LEFEBVRE, M. Frédéric LEFEBVRE, M. Joseph LEFEBVRE, M. Dominique LEGRAND, M. Jean-François LEGRAND, M. LEPRETRE, M. LEWILLE, Mme LHERBIER (pouvoir à M. ACHIBA à partir de 21h00), M. LIENART, M. LIMOUSIN, Mme LINKENHELD, M. MAENHOUT, M. MANIER, M. MARCY, Mme MARIAGE-DESREUX, Mme MASSE, Mme MASSIET, M. MASSON, M. MATHON, Mme MAZZOLINI, M. MENAULT, Mme MEZOUANE-RAHMI, M. MINARD, Mme MOENECLAEY, M. MOLLE, M. MONTOIS, Mme MOREAUX, M. MOUVEAU, Mme NIREL, Mme OSSON (à partir de 17h30), M. PASTOUR, M. PAU, M. PAURON, M. PETRONIN, M. PICK, Mme PIERRE-RENARD, M. PILETTE, M. PLANCKE, M. PLOUY, Mme POLLET, Mme PONCHAUX, M. POSMYK, M. Ludovic PROISY, M. Patrick PROISY, M. PROKOPOWICZ, Mme PROVO, Mme RENGOT, M. RICHIR, Mme RODES (pouvoir à M.GEENENS à partir de 19h55), Mme ROUSSEL, Mme RUBIO-COQUEMPOT (à partir de 17h30), Mme SABE (à partir de 17h30), Mme SEDOU, Mme SEGARD (pouvoir à M. BALY à partir de 22h00), M. SKYRONKA, M. SONNTAG, Mme SPILLEBOUT (pouvoir à Mme TONNERRE-DESMET à partir de 20h20), Mme STANIEC-WAVRANT (pouvoir à M. VICOT à partir de 22h00), M. TAISNE (pouvoir à M. DAVID-BROCHEN à partir de 19h30), M. TALPAERT, Mme THOMAS, Mme TONNERRE, M. TURPIN, M. VANBEUGHEN, M. VERCAMER, M. VICOT, Mme VOITURIEZ (à partir de 17h30), M. VUYLSTEKER, M. WOLFCARIUS, M. ZBIERSKI (pouvoir à M. DETERPIGNY à partir de 21h25), Mme ZOUGGAGH.

Élus absents ayant donné pouvoir (22) :

Mme AUBRY (pouvoir à Mme LINKENHELD), Mme BADERI (pouvoir à Mme GAUTIER), M. BELABBES (pouvoir à M. DEBEER), M. BEZIRARD (pouvoir à M. BERNARD), M. BONTE (pouvoir à M. LIENART), M. BRAURE (pouvoir à M. BREHON), M. BUISSE (pouvoir à Mme MAZZOLINI), M. BUYSSECHAERT (pouvoir à Mme MARIAGE), M. DARMANIN (pouvoir à Mme BECUE), Mme DEBOOSERE (pouvoir à Mme CHANTELOUP), M. DESBONNET (pouvoir à M. MAENHOUT), M. DESTAILLEUR (pouvoir à Mme GILME), M. Ali DOUFFI (pouvoir à Mme BRULANT-FORTIN), Mme FURNE (pouvoir à M. COSTEUR), M. GRAS (pouvoir à M. MARCY), M. HEIREMANS (pouvoir à M. HUTCHINSON), M. LENFANT (pouvoir à Mme PONCHAUX), M. MAYOR (pouvoir à M. ELEGEEST), Mme PARIS (pouvoir à M. GARCIN), M. PLUSS (pouvoir à Mme MOREAUX), M. ROLLAND (pouvoir à M. SKYRONKA), Mme WENDERBECQ (pouvoir à Mme GLADYSZ-SEBILLE).

Le quorum étant atteint, le Conseil de la MEL peut valablement délibérer.

Le secrétaire de séance

Nicolas DETERPIGNY

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Damien CASTELAIN

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 024

Pour rendu exécutoire

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Vice-président délégué

Le 19/12/2022
Alain BERNARD

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
ID : 059-200093201-20221216-lmc100000096724-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 19/12/2022
Retour préfecture le 19/12/2022
Publié le 20/12/2022

22-C-0404

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

CONSEIL EN ENERGIE PARTAGE - DEPLOIEMENT DE LA MISSION AUPRES DE NOUVELLES COMMUNES DE MOINS DE 15.000 HABITANTS - CONVENTIONS - AUTORISATION DE SIGNATURE

Dans le cadre du Plan Climat Air Énergie métropolitain (PCAET) adopté par délibération n° 21 C 0044 du 19 février 2021, le scénario retenu par la métropole européenne de Lille (MEL) marque un changement d'échelle. En effet, la MEL s'engage à réduire de 16 % les consommations énergétiques du territoire d'ici 2030, à multiplier par 3 la production d'énergie renouvelable d'ici 2030 et à atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

La rénovation énergétique du parc tertiaire existant et le développement des énergies renouvelables sur ce patrimoine sont au cœur de la stratégie énergétique métropolitaine, le secteur tertiaire représentant près de 20 % des consommations énergétiques.

Cette ambition s'inscrit dans les objectifs définis à l'échelle nationale dans le cadre de la loi de transition énergétique pour la croissance verte, confortés par le dispositif éco-énergie tertiaire défini dans le cadre de la loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (dite loi ELAN), et appuyés par la création d'un nouveau fonds vert et le plan national de sobriété énergétique.

I. Rappel du contexte

Dans le cadre du PCAET et du Schéma métropolitain de mutualisation, la MEL met à disposition des communes volontaires de moins de 15.000 habitants un service mutualisé, appelé Conseil en énergie partagé, depuis le 1er septembre 2017.

Réaffirmant son engagement à accompagner les communes dans leur transition énergétique, la MEL a conforté la mission de Conseil en énergie partagé (CEP) en la renouvelant pour 3 nouvelles années, à compter du 1er juin 2021 jusqu'au 31 mai 2024. À ce jour, 39 communes représentant au total 167.359 habitants ont adhéré à ce service mutualisé jusqu'au 31 mai 2024, et se sont ainsi engagées dans une démarche d'amélioration durable de leur patrimoine.

Mis en œuvre par 3 conseillers, l'objectif de ce service est d'apporter aux communes adhérentes une ingénierie qualifiée afin d'optimiser la gestion énergétique de leur patrimoine communal (bâtiment et éclairage publics, tous fluides confondus). Les communes sont ainsi conseillées et accompagnées sur une durée minimale de 3 ans : du suivi énergétique à la réalisation de leurs projets de rénovation et/ou de

production d'énergie renouvelable, en passant par l'appui à la mobilisation des financements disponibles et la mise en œuvre du dispositif éco-énergie tertiaire (décret tertiaire). L'offre de service CEP s'est d'ailleurs étoffée dans la perspective de la mise en œuvre du décret tertiaire, notamment avec la mise à disposition d'un nouvel outil de suivi énergétique, DEEPKI.

Pour mémoire, la mise en place du service se déroule en trois temps sur une durée minimale de 3 ans :

- la réalisation préalable d'un état des lieux énergétique et patrimonial à l'échelle de chaque commune engagée, en s'appuyant d'une part sur un inventaire détaillé du patrimoine, et d'autre part sur la collecte de l'ensemble des données énergétiques disponibles sur les trois dernières années. Sur la base de ces données consolidées, le conseiller présente aux communes un rapport identifiant les gisements potentiels d'économies et des préconisations d'actions ;
- l'adoption par chaque Conseil municipal d'un programme prévisionnel pluriannuel d'actions, défini avec le conseiller sur la base des préconisations formulées, des attentes politiques et des objectifs nationaux à atteindre ;
- l'appui à la mise en œuvre de ce programme pluriannuel d'actions par le conseiller. Dans un souci d'efficacité, l'action des conseillers est inscrite dans la durée et les communes bénéficiaires s'engagent sur un calendrier pluriannuel. Chaque année, le conseiller réalise un bilan énergétique du patrimoine communal afin de suivre finement les évolutions de consommation, évaluer l'impact des actions menées et proposer les ajustements nécessaires au plan d'actions pluriannuel.

Les communes adhérentes financent en partie ce service, à hauteur de 1 € par habitant par an depuis le 1er juin 2021.

Le Conseil en énergie partagé est l'un des dispositifs animés par la MEL pour accélérer la transition énergétique et bas carbone du patrimoine communal, aux côtés d'outils financiers tels que le fonds de concours dédié à la transition énergétique et bas carbone de leur patrimoine, et du dispositif métropolitain de valorisation des Certificats d'Economie d'Energie (CEE) ; ou d'autres outils d'appui technique tel que le cadastre solaire.

II. Objet de la délibération

Face à l'urgence climatique, accrue par la forte hausse récente des prix de l'énergie, et dans le cadre des réflexions en cours sur l'actualisation du schéma de mutualisation et de coopération métropolitain, la MEL souhaite déployer la mission de Conseil en énergie partagé auprès de nouvelles communes volontaires de moins de 15.000 habitants.

Ainsi, un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) a été lancé fin septembre pour identifier les nouvelles communes de moins de 15.000 habitants qui souhaiteraient adhérer à ce service mutualisé.

Les communes ciblées représentent 78% des communes de la MEL (soit 74 communes sur 95 communes). Il s'agit de communes ne disposant pas ou peu d'ingénierie interne dans le domaine de la maitrise de l'énergie.

18 communes, représentant au total 94.792 habitants, ont répondu favorablement à cet AMI, à savoir : Allennes-les-Marais, Beaucamps-Ligny, Bouvines, Capinghem, Comines, Fournes-en-Weppes, Frelinghien, Fromelles, Hallennes-lez-Haubourdin, Haubourdin, La Chapelle d'Armentières, Leers, Linselles, Péronne-en-Mélantois, Saint-André-lez-Lille, Sequedin, Vendeville, Willems.

Par conséquent, il est proposé de mettre à disposition le service de Conseil en énergie partagé auprès de ces 18 nouvelles communes dès 2023 pour une durée de 3 ans, via l'adoption d'une convention de mise à disposition de service conclue avec la MEL, selon l'article L.5211-4-1 du CGCT, dans le respect des conditions actuellement fixées par la délibération du Conseil métropolitain n° 20 C 0379 adoptée le 18 décembre 2020.

En complément de la participation financière des communes adhérentes fixée à 1 euro par habitant par an, la MEL recherchera des financements extérieurs, notamment auprès de l'Agence de la transition écologique (ADEME), pour soutenir financièrement le déploiement de cette offre de service, à hauteur du reste à charge non couvert par la participation communale.

Les communes s'engagent ainsi à traduire formellement leur volonté d'adhésion à ce service, dans les meilleurs délais, via l'adoption d'une délibération par leur Conseil municipal et la signature de cette convention.

Au terme de la durée de la convention, un bilan des actions engagées et de leurs impacts sera réalisé, et les actions à mener dans le futur seront identifiées. Le dispositif sera évalué dans son ensemble, la MEL se réservant le droit d'affiner éventuellement son périmètre et son coût pour répondre au mieux aux besoins des communes. Les communes seront alors invitées à étudier le renouvellement de leur engagement pour 3 nouvelles années consécutives.

En complément du déploiement de la mission de Conseil en énergie partagé, la MEL souhaite également accompagner la transition énergétique et bas carbone du patrimoine communal au bénéfice des communes de plus de 15.000 habitants.

Dans cette optique, un second Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) lancé fin septembre a permis d'identifier 11 communes de plus de 15.000 habitants, souhaitant expérimenter et tester collectivement des actions dès 2023. Les échanges débuteront dès janvier 2023 pour lister et prioriser ces actions, et préciser leurs modalités de mise en œuvre.

Par conséquent, la commission principale Climat et écologie, Gestion de l'eau et des déchets, ENM, Agriculture consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) de valider l'ouverture du dispositif mutualisé de Conseil en énergie partagé à de nouvelles communes volontaires de moins de 15.000 habitants, selon les modalités explicitées ci-dessus. Le dispositif commencera courant 2023, pour une durée de 3 ans ;

2) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer les conventions de mise à disposition du conseil en énergie partagé, conclues avec chaque nouvelle commune engagée ;

3) d'imputer les dépenses liées au déploiement de la mission de Conseil en énergie partagé aux crédits inscrits au budget général en section de fonctionnement ;

4) d'imputer les recettes aux crédits à inscrire au budget général en section de fonctionnement.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

22-C-0404

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

CONSEIL EN ENERGIE PARTAGE - DEPLOIEMENT DE LA MISSION AUPRES DE NOUVELLES COMMUNES DE MOINS DE 15.000 HABITANTS - CONVENTIONS - AUTORISATION DE SIGNATURE

Dans le cadre du Plan Climat Air Énergie métropolitain (PCAET) adopté par délibération n° 21 C 0044 du 19 février 2021, le scénario retenu par la métropole européenne de Lille (MEL) marque un changement d'échelle. En effet, la MEL s'engage à réduire de 16 % les consommations énergétiques du territoire d'ici 2030, à multiplier par 3 la production d'énergie renouvelable d'ici 2030 et à atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

La rénovation énergétique du parc tertiaire existant et le développement des énergies renouvelables sur ce patrimoine sont au cœur de la stratégie énergétique métropolitaine, le secteur tertiaire représentant près de 20 % des consommations énergétiques.

Cette ambition s'inscrit dans les objectifs définis à l'échelle nationale dans le cadre de la loi de transition énergétique pour la croissance verte, confortés par le dispositif éco-énergie tertiaire défini dans le cadre de la loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (dite loi ELAN), et appuyés par la création d'un nouveau fonds vert et le plan national de sobriété énergétique.

I. Rappel du contexte

Dans le cadre du PCAET et du Schéma métropolitain de mutualisation, la MEL met à disposition des communes volontaires de moins de 15.000 habitants un service mutualisé, appelé Conseil en énergie partagé, depuis le 1er septembre 2017.

Réaffirmant son engagement à accompagner les communes dans leur transition énergétique, la MEL a conforté la mission de Conseil en énergie partagé (CEP) en la renouvelant pour 3 nouvelles années, à compter du 1er juin 2021 jusqu'au 31 mai 2024. À ce jour, 39 communes représentant au total 167.359 habitants ont adhéré à ce service mutualisé jusqu'au 31 mai 2024, et se sont ainsi engagées dans une démarche d'amélioration durable de leur patrimoine.

Mis en œuvre par 3 conseillers, l'objectif de ce service est d'apporter aux communes adhérentes une ingénierie qualifiée afin d'optimiser la gestion énergétique de leur patrimoine communal (bâtiment et éclairage publics, tous fluides confondus). Les communes sont ainsi conseillées et accompagnées sur une durée minimale de 3 ans : du suivi énergétique à la réalisation de leurs projets de rénovation et/ou de

production d'énergie renouvelable, en passant par l'appui à la mobilisation des financements disponibles et la mise en œuvre du dispositif éco-énergie tertiaire (décret tertiaire). L'offre de service CEP s'est d'ailleurs étoffée dans la perspective de la mise en œuvre du décret tertiaire, notamment avec la mise à disposition d'un nouvel outil de suivi énergétique, DEEPKI.

Pour mémoire, la mise en place du service se déroule en trois temps sur une durée minimale de 3 ans :

- la réalisation préalable d'un état des lieux énergétique et patrimonial à l'échelle de chaque commune engagée, en s'appuyant d'une part sur un inventaire détaillé du patrimoine, et d'autre part sur la collecte de l'ensemble des données énergétiques disponibles sur les trois dernières années. Sur la base de ces données consolidées, le conseiller présente aux communes un rapport identifiant les gisements potentiels d'économies et des préconisations d'actions ;
- l'adoption par chaque Conseil municipal d'un programme prévisionnel pluriannuel d'actions, défini avec le conseiller sur la base des préconisations formulées, des attentes politiques et des objectifs nationaux à atteindre ;
- l'appui à la mise en œuvre de ce programme pluriannuel d'actions par le conseiller. Dans un souci d'efficacité, l'action des conseillers est inscrite dans la durée et les communes bénéficiaires s'engagent sur un calendrier pluriannuel. Chaque année, le conseiller réalise un bilan énergétique du patrimoine communal afin de suivre finement les évolutions de consommation, évaluer l'impact des actions menées et proposer les ajustements nécessaires au plan d'actions pluriannuel.

Les communes adhérentes financent en partie ce service, à hauteur de 1 € par habitant par an depuis le 1er juin 2021.

Le Conseil en énergie partagé est l'un des dispositifs animés par la MEL pour accélérer la transition énergétique et bas carbone du patrimoine communal, aux côtés d'outils financiers tels que le fonds de concours dédié à la transition énergétique et bas carbone de leur patrimoine, et du dispositif métropolitain de valorisation des Certificats d'Economie d'Energie (CEE) ; ou d'autres outils d'appui technique tel que le cadastre solaire.

II. Objet de la délibération

Face à l'urgence climatique, accrue par la forte hausse récente des prix de l'énergie, et dans le cadre des réflexions en cours sur l'actualisation du schéma de mutualisation et de coopération métropolitain, la MEL souhaite déployer la mission de Conseil en énergie partagé auprès de nouvelles communes volontaires de moins de 15.000 habitants.

Ainsi, un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) a été lancé fin septembre pour identifier les nouvelles communes de moins de 15.000 habitants qui souhaiteraient adhérer à ce service mutualisé.

Les communes ciblées représentent 78% des communes de la MEL (soit 74 communes sur 95 communes). Il s'agit de communes ne disposant pas ou peu d'ingénierie interne dans le domaine de la maitrise de l'énergie.

18 communes, représentant au total 94.792 habitants, ont répondu favorablement à cet AMI, à savoir : Allennes-les-Marais, Beaucamps-Ligny, Bouvines, Capinghem, Comines, Fournes-en-Weppes, Frelinghien, Fromelles, Hallennes-lez-Haubourdin, Haubourdin, La Chapelle d'Armentières, Leers, Linselles, Péronne-en-Mélantois, Saint-André-lez-Lille, Sequedin, Vendeville, Willems.

Par conséquent, il est proposé de mettre à disposition le service de Conseil en énergie partagé auprès de ces 18 nouvelles communes dès 2023 pour une durée de 3 ans, via l'adoption d'une convention de mise à disposition de service conclue avec la MEL, selon l'article L.5211-4-1 du CGCT, dans le respect des conditions actuellement fixées par la délibération du Conseil métropolitain n° 20 C 0379 adoptée le 18 décembre 2020.

En complément de la participation financière des communes adhérentes fixée à 1 euro par habitant par an, la MEL recherchera des financements extérieurs, notamment auprès de l'Agence de la transition écologique (ADEME), pour soutenir financièrement le déploiement de cette offre de service, à hauteur du reste à charge non couvert par la participation communale.

Les communes s'engagent ainsi à traduire formellement leur volonté d'adhésion à ce service, dans les meilleurs délais, via l'adoption d'une délibération par leur Conseil municipal et la signature de cette convention.

Au terme de la durée de la convention, un bilan des actions engagées et de leurs impacts sera réalisé, et les actions à mener dans le futur seront identifiées. Le dispositif sera évalué dans son ensemble, la MEL se réservant le droit d'affiner éventuellement son périmètre et son coût pour répondre au mieux aux besoins des communes. Les communes seront alors invitées à étudier le renouvellement de leur engagement pour 3 nouvelles années consécutives.

En complément du déploiement de la mission de Conseil en énergie partagé, la MEL souhaite également accompagner la transition énergétique et bas carbone du patrimoine communal au bénéfice des communes de plus de 15.000 habitants.

Dans cette optique, un second Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) lancé fin septembre a permis d'identifier 11 communes de plus de 15.000 habitants, souhaitant expérimenter et tester collectivement des actions dès 2023. Les échanges débuteront dès janvier 2023 pour lister et prioriser ces actions, et préciser leurs modalités de mise en œuvre.

Par conséquent, la commission principale Climat et écologie, Gestion de l'eau et des déchets, ENM, Agriculture consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) de valider l'ouverture du dispositif mutualisé de Conseil en énergie partagé à de nouvelles communes volontaires de moins de 15.000 habitants, selon les modalités explicitées ci-dessus. Le dispositif commencera courant 2023, pour une durée de 3 ans ;

2) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer les conventions de mise à disposition du conseil en énergie partagé, conclues avec chaque nouvelle commune engagée ;

3) d'imputer les dépenses liées au déploiement de la mission de Conseil en énergie partagé aux crédits inscrits au budget général en section de fonctionnement ;

4) d'imputer les recettes aux crédits à inscrire au budget général en section de fonctionnement.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Nombre de membres en exercice : 188
Quorum minimum requis : 95
Date de la convocation à la réunion : 09 décembre 2022

Président : DAMIEN CASTELAIN
(Secrétaire de Séance : Nicolas DETERPIGNY)

Présents (166) :

M. ACHIBA (à partir de 18h00), M. AL DANDACHI, M. AMBROZIEWICZ, M. AMROUNI, M. ANDRIES, M. BAERT, Mme BALMELLE, M. BALY, Mme BARISEAU, Mme BECUE, M. BEHARELLE, Mme BELGACEM, M. BERNARD, M. BLONDEAU, M. BOCQUET, Mme BODIER, M. BONNET, M. BORREWATER, M. BOUCHE, M. BREHON, Mme BRESSON, M. BROGNIART, Mme BRULANT-FORTIN, Mme BRUN (pouvoir à M. CAREMELLE jusqu'à 17h30), M. CADART, Mme CAMARA, M. CAMBIEN, M. CANESSE (pouvoir à M. BLONDEAU à partir de 20h00), M. CAREMELLE, Mme CASIER, M. CASTELAIN, M. CATHELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDERLIER, M. Christophe CAUDRON, M. Gérard CAUDRON, M. CHALAH (pouvoir à M. AMROUNI à partie de 19h55), Mme CHANTELOUP, M. CHARPENTIER, Mme COEVOET, M. COLIN, M. CORBILLON, M.COSTEUR (à partir de 18h15), M. DAVID-BROCHEN, M. DEHAUT, Mme DE SMEDT, M. DEBEER, Mme DELACROIX, M. DELANGHE, M. DELBAR, M. DELEBARRE, M. DELEPAUL, M. DENDIEVEL, M. DENOEUD (pouvoir à M. VUYLSTEKER jusqu'à 18h30) Mme DEPREZ-LEFEBVRE, M.DESLANDES (pouvoir à M. DENDIEVEL à partir de 22h00), M. DESMET, M. DESMETTRE, M. DETERPIGNY, Mme DOIGNIES, Mme DOMRAULT-TANGUY, M. DUBOIS, Mme DUCRET (pouvoir à M. GERARD à partir de 20 h10), M. DUCROCQ (pouvoir à M. Frédéric LEFEBVRE à partir de 20h10), M. DUFOUR, M. DURAND, Mme DURET (pouvoir à M. DENOEUD à partir de 20h05), M. ELEGEEST, M. FITAMANT, M. FLINOIS, M. GADAUT, Mme GANTIEZ, M. GARCIN, Mme GAUTIER , M. GEENENS, M. GERARD, M. GHERBI, Mme GILME, Mme GIRARD, Mme GLADYSZ-SEBILLE, Mme GOFFARD (pouvoir à M. RICHIR jusqu'à 18h00), M. GONCE, Mme GOUBE, M. HAESEBROECK, Mme HALLYNCK, M. HANOH, M. HAYART (pouvoir à M. PAU à partir de 20h00), M. HOUSET, M. HUTCHINSON, Mme JANSSENS, Mme KHATIR, Mme KRAMARZ, M. LEBARGY, M. LECLERCQ, M. LEDE, Mme Catherine LEFEBVRE, M. Frédéric LEFEBVRE, M. Joseph LEFEBVRE, M. Dominique LEGRAND, M. Jean-François LEGRAND, M. LEPRETRE, M. LEWILLE, Mme LHERBIER (pouvoir à M. ACHIBA à partir de 21h00), M. LIENART, M. LIMOUSIN, Mme LINKENHELD, M. MAENHOUT, M. MANIER, M. MARCY, Mme MARIAGE-DESREUX, Mme MASSE, Mme MASSIET, M. MASSON, M. MATHON, Mme MAZZOLINI, M. MENAULT, Mme MEZOUANE-RAHMI, M. MINARD, Mme MOENECLAEY, M. MOLLE, M. MONTOIS, Mme MOREAUX, M. MOUVEAU, Mme NIREL, Mme OSSON (à partir de 17h30), M. PASTOUR, M. PAU, M. PAURON, M. PETRONIN, M. PICK, Mme PIERRE-RENARD, M. PILETTE, M. PLANCKE, M. PLOUY, Mme POLLET, Mme PONCHAUX, M. POSMYK, M. Ludovic PROISY, M. Patrick PROISY, M. PROKOPOWICZ, Mme PROVO, Mme RENGOT, M. RICHIR, Mme RODES (pouvoir à M.GEENENS à partir de 19h55), Mme ROUSSEL, Mme RUBIO-COQUEMPOT (à partir de 17h30), Mme SABE (à partir de 17h30), Mme SEDOU, Mme SEGARD (pouvoir à M. BALY à partir de 22h00), M. SKYRONKA, M. SONNTAG, Mme SPILLEBOUT (pouvoir à Mme TONNERRE-DESMET à partir de 20h20), Mme STANIEC-WAVRANT (pouvoir à M. VICOT à partir de 22h00), M. TAISNE (pouvoir à M. DAVID-BROCHEN à partir de 19h30), M. TALPAERT, Mme THOMAS, Mme TONNERRE, M. TURPIN, M. VANBEUGHEN, M. VERCAMER, M. VICOT, Mme VOITURIEZ (à partir de 17h30), M. VUYLSTEKER, M. WOLFCARIUS, M. ZBIERSKI (pouvoir à M. DETERPIGNY à partir de 21h25), Mme ZOUGGAGH.

Élus absents ayant donné pouvoir (22) :

Mme AUBRY (pouvoir à Mme LINKENHELD), Mme BADERI (pouvoir à Mme GAUTIER), M. BELABBES (pouvoir à M. DEBEER), M. BEZIRARD (pouvoir à M. BERNARD), M. BONTE (pouvoir à M. LIENART), M. BRAURE (pouvoir à M. BREHON), M. BUISSE (pouvoir à Mme MAZZOLINI), M. BUYSSECHAERT (pouvoir à Mme MARIAGE), M. DARMANIN (pouvoir à Mme BECUE), Mme DEBOOSERE (pouvoir à Mme CHANTELOUP), M. DESBONNET (pouvoir à M. MAENHOUT), M. DESTAILLEUR (pouvoir à Mme GILME), M. Ali DOUFFI (pouvoir à Mme BRULANT-FORTIN), Mme FURNE (pouvoir à M. COSTEUR), M. GRAS (pouvoir à M. MARCY), M. HEIREMANS (pouvoir à M. HUTCHINSON), M. LENFANT (pouvoir à Mme PONCHAUX), M. MAYOR (pouvoir à M. ELEGEEST), Mme PARIS (pouvoir à M. GARCIN), M. PLUSS (pouvoir à Mme MOREAUX), M. ROLLAND (pouvoir à M. SKYRONKA), Mme WENDERBECQ (pouvoir à Mme GLADYSZ-SEBILLE).

Le quorum étant atteint, le Conseil de la MEL peut valablement délibérer.

Le secrétaire de séance

Nicolas DETERPIGNY

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Damien CASTELAIN

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 024

Pour rendu exécutoire

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Vice-président délégué

Le 19/12/2022
Alain BERNARD

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
ID : 059-200093201-20221216-lmc100000096725-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 19/12/2022
Retour préfecture le 19/12/2022
Publié le 20/12/2022

22-C-0405

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

CONTRAT DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL DES ENERGIES RENOUVELABLES THERMIQUES - ADEME (AGENCE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE) - CONVENTIONS DE MANDAT ET D'OBJECTIFS - AUTORISATION DE SIGNATURE

Adopté au Conseil métropolitain du 19 février 2021, le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) vise une nette accélération de la production locale d'énergies renouvelables et de récupération (EnR&R) sur le territoire, en la portant à 11 % des consommations d'énergie finale en 2030 (environ 2300 Gigawatt-heure - GWh) et à 18 % en 2050 (environ 3 000 GWh) contre 4 % en 2016 (environ 950 GWh). Cet objectif nécessite une multiplication du nombre de projets de production d'EnR&R) dans toutes les filières localement pertinentes et une mobilisation de l'ensemble des acteurs territoriaux (entreprises, exploitants agricoles, investisseurs, citoyens et communes).

Pour accompagner cette montée en puissance, la métropole européenne de Lille (MEL) envisage la mise en œuvre d'un contrat de développement territorial des énergies renouvelables thermiques, tel que proposé par l'Agence de la Transition Ecologique (ADEME).

I. Rappel du contexte

Par la délibération n° 20 C 0379 du 18 décembre 2020, la MEL a signifié vouloir engager la mise en place d'un contrat de développement territorial des énergies renouvelables thermiques. Financé par l'Agence de la Transition Ecologique (ADEME) et piloté par la MEL, ce dispositif vise à accompagner différents types de porteurs de projet (communes, entreprises, industries, bailleurs sociaux, copropriétés, équipements médico-sociaux, acteurs agricoles) souhaitant produire des énergies renouvelables thermiques sur le territoire (géothermie, biomasse, solaire thermique, réseaux de chaleur).

L'objectif du contrat est d'accélérer le déploiement des filières d'énergies renouvelables thermiques sur l'ensemble du territoire.

II. Objet de la délibération

Une étude de préfiguration a été menée courant 2022 afin d'identifier des projets susceptibles d'intégrer le dispositif et de fixer les éléments d'objectifs. Des actions spécifiques ont été menées pour mobiliser les différents porteurs de projets : communes, bailleurs, copropriétés, entreprises, monde agricole.

À ce jour, il a été identifié un gisement de plus de 27 Gigawatts-heure - GWh répartis entre 73 projets présentant un potentiel de mise en œuvre fort ou très fort. Parmi ceux-ci :

- 30 projets correspondant à un potentiel de mise en œuvre très fort, qui représentent un total de production d'environ 15,5 GWh;
- 43 projets correspondant à un potentiel de mise en œuvre fort, qui représentent un total de production d'environ 11,5 GWh.

Près de 200 projets moins matures (délais de réalisation incertains, caractéristiques du projet à consolider, etc) ont également été identifiés.

Désireuse de développer un contrat de développement territorial des énergies renouvelables thermiques au profit des acteurs publics et privés de son territoire (hors particuliers, non couverts par ce dispositif, et hors patrimoine de la MEL, couvert par un autre dispositif), la MEL a donc déposé un dossier de candidature auprès de l'ADEME le 23 septembre 2022.

Pour signer un tel contrat, la MEL doit s'engager sur un niveau de production EnR&R à réaliser sur le territoire sur une durée de 3 ans.

Au regard des caractéristiques du territoire métropolitain et de la dynamique affichée par les acteurs du territoire, la MEL souhaite s'engager sur un objectif ambitieux, soit une production de 25 GWh sur 3 ans.

Suite à la commission nationale d'attribution de décembre 2022 et sous réserve de la décision finale d'attribution en Conseil d'Administration de l'ADEME, le contrat pourrait être signé dès janvier 2023, selon le cadre financier suivant :

- Objectif contractualisé : 25 GWh
- Subvention à l'animation versée à la MEL : 450.000 € (dont 50 % en part fixe et 50 % en part variable, conditionnés à l'atteinte de 60% de l'objectif contractualisé)
- Subvention à la gestion financière à la MEL : 40.000 €
- Estimation des subventions à l'investissement à destination des porteurs de projets : 7.810.092 € dont 100.000 € portant sur des études.

Cette estimation des subventions à l'investissement permettra le soutien de plusieurs dizaines de projets d'énergie renouvelable sur le territoire représentant plus de 30.840.000 € de dépenses éligibles. Le montant de l'aide pour un investissement est calculé en appliquant les taux d'aide du Fonds Chaleur classique. Pour les études, le taux d'aide peut aller jusqu'à 70 % selon la typologie du bénéficiaire.

Pilote de la mise en œuvre sur le territoire, la MEL est en charge de l'animation, de l'instruction technique et financière des dossiers et du versement des aides aux porteurs de projet lauréats après décision conjointe de financement de la MEL et de l'ADEME.

Le déploiement du contrat de développement territorial des énergies renouvelables thermiques implique une gestion déléguée par la MEL des crédits alloués par l'ADEME. La MEL avance les fonds versés aux porteurs de projets, puis l'ADEME rembourse a postériori les aides versées auprès de la MEL. Afin de faciliter le suivi, il est proposé la mise en place d'un programme dédié à ce contrat afin de tracer l'ensemble des dépenses et des recettes associées.

La mise en œuvre du contrat s'appuiera :

- d'une part sur un comité de pilotage MEL-ADEME pour accompagner et suivre la mise en œuvre du dispositif sur l'ensemble de la période. A raison de deux rencontres par an, ce COPIL permettra d'assurer la gouvernance du contrat ;
- d'autre part sur un comité d'engagement MEL-ADEME qui permettra de co-valider les projets lauréats à une fréquence bimensuelle ou trimestrielle, la responsabilité de l'attribution des aides étant conjointe. Les conclusions du comité d'engagement et le versement des subventions afférentes feront l'objet d'actes spécifiques.

Le contrat de développement territorial des EnR&R thermiques se décline sous la forme de plusieurs documents contractuels :

- Une convention de mandat (soumise au visa de l'agent comptable de l'ADEME) délègue une enveloppe budgétaire conformément aux dispositions des textes de la comptabilité publique en vigueur.
- Un contrat d'objectifs : signé pour une durée de 3 ans, c'est le contrat d'objectifs qui porte engagement du nombre d'installations et du niveau de production EnR&R. Au fil de la réalisation du contrat de développement des EnR&R thermiques, de nouveaux objectifs peuvent éventuellement être définis pour une seconde période 3 ans, pouvant alors donner lieu à la signature d'un nouveau contrat d'objectifs.

La MEL souhaiterait ouvrir ce dispositif aux porteurs de projet dès mars 2023, pour accompagner un maximum de projets « prêts à partir ».

Les modalités de mise en œuvre du contrat d'objectifs sur le territoire (modalités de dépôt des projets, accompagnement proposé, processus d'instruction …) seront précisées ultérieurement.

Par conséquent, la commission principale Climat et écologie, Gestion de l'eau et des déchets, ENM, Agriculture consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer, sous réserve de la décision finale d'attribution du Conseil d'Administration de l'ADEME, les conventions d'objectifs et de mandat avec l'ADEME ;

2) d’imputer les recettes correspondantes aux crédits à inscrire au budget général en section de fonctionnement ;

3) d’imputer les recettes correspondantes aux crédits à inscrire au budget général en section d'investissement ;

4) d'imputer les dépenses correspondantes aux crédits à inscrire au budget général en section d'investissement.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Pour rendu exécutoire

22-C-0405

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

CONTRAT DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL DES ENERGIES RENOUVELABLES THERMIQUES - ADEME (AGENCE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE) - CONVENTIONS DE MANDAT ET D'OBJECTIFS - AUTORISATION DE SIGNATURE

Adopté au Conseil métropolitain du 19 février 2021, le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) vise une nette accélération de la production locale d'énergies renouvelables et de récupération (EnR&R) sur le territoire, en la portant à 11 % des consommations d'énergie finale en 2030 (environ 2300 Gigawatt-heure - GWh) et à 18 % en 2050 (environ 3 000 GWh) contre 4 % en 2016 (environ 950 GWh). Cet objectif nécessite une multiplication du nombre de projets de production d'EnR&R) dans toutes les filières localement pertinentes et une mobilisation de l'ensemble des acteurs territoriaux (entreprises, exploitants agricoles, investisseurs, citoyens et communes).

Pour accompagner cette montée en puissance, la métropole européenne de Lille (MEL) envisage la mise en œuvre d'un contrat de développement territorial des énergies renouvelables thermiques, tel que proposé par l'Agence de la Transition Ecologique (ADEME).

I. Rappel du contexte

Par la délibération n° 20 C 0379 du 18 décembre 2020, la MEL a signifié vouloir engager la mise en place d'un contrat de développement territorial des énergies renouvelables thermiques. Financé par l'Agence de la Transition Ecologique (ADEME) et piloté par la MEL, ce dispositif vise à accompagner différents types de porteurs de projet (communes, entreprises, industries, bailleurs sociaux, copropriétés, équipements médico-sociaux, acteurs agricoles) souhaitant produire des énergies renouvelables thermiques sur le territoire (géothermie, biomasse, solaire thermique, réseaux de chaleur).

L'objectif du contrat est d'accélérer le déploiement des filières d'énergies renouvelables thermiques sur l'ensemble du territoire.

II. Objet de la délibération

Une étude de préfiguration a été menée courant 2022 afin d'identifier des projets susceptibles d'intégrer le dispositif et de fixer les éléments d'objectifs. Des actions spécifiques ont été menées pour mobiliser les différents porteurs de projets : communes, bailleurs, copropriétés, entreprises, monde agricole.

À ce jour, il a été identifié un gisement de plus de 27 Gigawatts-heure - GWh répartis entre 73 projets présentant un potentiel de mise en œuvre fort ou très fort. Parmi ceux-ci :

- 30 projets correspondant à un potentiel de mise en œuvre très fort, qui représentent un total de production d'environ 15,5 GWh;
- 43 projets correspondant à un potentiel de mise en œuvre fort, qui représentent un total de production d'environ 11,5 GWh.

Près de 200 projets moins matures (délais de réalisation incertains, caractéristiques du projet à consolider, etc) ont également été identifiés.

Désireuse de développer un contrat de développement territorial des énergies renouvelables thermiques au profit des acteurs publics et privés de son territoire (hors particuliers, non couverts par ce dispositif, et hors patrimoine de la MEL, couvert par un autre dispositif), la MEL a donc déposé un dossier de candidature auprès de l'ADEME le 23 septembre 2022.

Pour signer un tel contrat, la MEL doit s'engager sur un niveau de production EnR&R à réaliser sur le territoire sur une durée de 3 ans.

Au regard des caractéristiques du territoire métropolitain et de la dynamique affichée par les acteurs du territoire, la MEL souhaite s'engager sur un objectif ambitieux, soit une production de 25 GWh sur 3 ans.

Suite à la commission nationale d'attribution de décembre 2022 et sous réserve de la décision finale d'attribution en Conseil d'Administration de l'ADEME, le contrat pourrait être signé dès janvier 2023, selon le cadre financier suivant :

- Objectif contractualisé : 25 GWh
- Subvention à l'animation versée à la MEL : 450.000 € (dont 50 % en part fixe et 50 % en part variable, conditionnés à l'atteinte de 60% de l'objectif contractualisé)
- Subvention à la gestion financière à la MEL : 40.000 €
- Estimation des subventions à l'investissement à destination des porteurs de projets : 7.810.092 € dont 100.000 € portant sur des études.

Cette estimation des subventions à l'investissement permettra le soutien de plusieurs dizaines de projets d'énergie renouvelable sur le territoire représentant plus de 30.840.000 € de dépenses éligibles. Le montant de l'aide pour un investissement est calculé en appliquant les taux d'aide du Fonds Chaleur classique. Pour les études, le taux d'aide peut aller jusqu'à 70 % selon la typologie du bénéficiaire.

Pilote de la mise en œuvre sur le territoire, la MEL est en charge de l'animation, de l'instruction technique et financière des dossiers et du versement des aides aux porteurs de projet lauréats après décision conjointe de financement de la MEL et de l'ADEME.

Le déploiement du contrat de développement territorial des énergies renouvelables thermiques implique une gestion déléguée par la MEL des crédits alloués par l'ADEME. La MEL avance les fonds versés aux porteurs de projets, puis l'ADEME rembourse a postériori les aides versées auprès de la MEL. Afin de faciliter le suivi, il est proposé la mise en place d'un programme dédié à ce contrat afin de tracer l'ensemble des dépenses et des recettes associées.

La mise en œuvre du contrat s'appuiera :

- d'une part sur un comité de pilotage MEL-ADEME pour accompagner et suivre la mise en œuvre du dispositif sur l'ensemble de la période. A raison de deux rencontres par an, ce COPIL permettra d'assurer la gouvernance du contrat ;
- d'autre part sur un comité d'engagement MEL-ADEME qui permettra de co-valider les projets lauréats à une fréquence bimensuelle ou trimestrielle, la responsabilité de l'attribution des aides étant conjointe. Les conclusions du comité d'engagement et le versement des subventions afférentes feront l'objet d'actes spécifiques.

Le contrat de développement territorial des EnR&R thermiques se décline sous la forme de plusieurs documents contractuels :

- Une convention de mandat (soumise au visa de l'agent comptable de l'ADEME) délègue une enveloppe budgétaire conformément aux dispositions des textes de la comptabilité publique en vigueur.
- Un contrat d'objectifs : signé pour une durée de 3 ans, c'est le contrat d'objectifs qui porte engagement du nombre d'installations et du niveau de production EnR&R. Au fil de la réalisation du contrat de développement des EnR&R thermiques, de nouveaux objectifs peuvent éventuellement être définis pour une seconde période 3 ans, pouvant alors donner lieu à la signature d'un nouveau contrat d'objectifs.

La MEL souhaiterait ouvrir ce dispositif aux porteurs de projet dès mars 2023, pour accompagner un maximum de projets « prêts à partir ».

Les modalités de mise en œuvre du contrat d'objectifs sur le territoire (modalités de dépôt des projets, accompagnement proposé, processus d'instruction …) seront précisées ultérieurement.

Par conséquent, la commission principale Climat et écologie, Gestion de l'eau et des déchets, ENM, Agriculture consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer, sous réserve de la décision finale d'attribution du Conseil d'Administration de l'ADEME, les conventions d'objectifs et de mandat avec l'ADEME ;

2) d’imputer les recettes correspondantes aux crédits à inscrire au budget général en section de fonctionnement ;

3) d’imputer les recettes correspondantes aux crédits à inscrire au budget général en section d'investissement ;

4) d'imputer les dépenses correspondantes aux crédits à inscrire au budget général en section d'investissement.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Nombre de membres en exercice : 188
Quorum minimum requis : 95
Date de la convocation à la réunion : 09 décembre 2022

Président : DAMIEN CASTELAIN
(Secrétaire de Séance : Nicolas DETERPIGNY)

Présents (166) :

M. ACHIBA (à partir de 18h00), M. AL DANDACHI, M. AMBROZIEWICZ, M. AMROUNI, M. ANDRIES, M. BAERT, Mme BALMELLE, M. BALY, Mme BARISEAU, Mme BECUE, M. BEHARELLE, Mme BELGACEM, M. BERNARD, M. BLONDEAU, M. BOCQUET, Mme BODIER, M. BONNET, M. BORREWATER, M. BOUCHE, M. BREHON, Mme BRESSON, M. BROGNIART, Mme BRULANT-FORTIN, Mme BRUN (pouvoir à M. CAREMELLE jusqu'à 17h30), M. CADART, Mme CAMARA, M. CAMBIEN, M. CANESSE (pouvoir à M. BLONDEAU à partir de 20h00), M. CAREMELLE, Mme CASIER, M. CASTELAIN, M. CATHELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDERLIER, M. Christophe CAUDRON, M. Gérard CAUDRON, M. CHALAH (pouvoir à M. AMROUNI à partie de 19h55), Mme CHANTELOUP, M. CHARPENTIER, Mme COEVOET, M. COLIN, M. CORBILLON, M.COSTEUR (à partir de 18h15), M. DAVID-BROCHEN, M. DEHAUT, Mme DE SMEDT, M. DEBEER, Mme DELACROIX, M. DELANGHE, M. DELBAR, M. DELEBARRE, M. DELEPAUL, M. DENDIEVEL, M. DENOEUD (pouvoir à M. VUYLSTEKER jusqu'à 18h30) Mme DEPREZ-LEFEBVRE, M.DESLANDES (pouvoir à M. DENDIEVEL à partir de 22h00), M. DESMET, M. DESMETTRE, M. DETERPIGNY, Mme DOIGNIES, Mme DOMRAULT-TANGUY, M. DUBOIS, Mme DUCRET (pouvoir à M. GERARD à partir de 20 h10), M. DUCROCQ (pouvoir à M. Frédéric LEFEBVRE à partir de 20h10), M. DUFOUR, M. DURAND, Mme DURET (pouvoir à M. DENOEUD à partir de 20h05), M. ELEGEEST, M. FITAMANT, M. FLINOIS, M. GADAUT, Mme GANTIEZ, M. GARCIN, Mme GAUTIER , M. GEENENS, M. GERARD, M. GHERBI, Mme GILME, Mme GIRARD, Mme GLADYSZ-SEBILLE, Mme GOFFARD (pouvoir à M. RICHIR jusqu'à 18h00), M. GONCE, Mme GOUBE, M. HAESEBROECK, Mme HALLYNCK, M. HANOH, M. HAYART (pouvoir à M. PAU à partir de 20h00), M. HOUSET, M. HUTCHINSON, Mme JANSSENS, Mme KHATIR, Mme KRAMARZ, M. LEBARGY, M. LECLERCQ, M. LEDE, Mme Catherine LEFEBVRE, M. Frédéric LEFEBVRE, M. Joseph LEFEBVRE, M. Dominique LEGRAND, M. Jean-François LEGRAND, M. LEPRETRE, M. LEWILLE, Mme LHERBIER (pouvoir à M. ACHIBA à partir de 21h00), M. LIENART, M. LIMOUSIN, Mme LINKENHELD, M. MAENHOUT, M. MANIER, M. MARCY, Mme MARIAGE-DESREUX, Mme MASSE, Mme MASSIET, M. MASSON, M. MATHON, Mme MAZZOLINI, M. MENAULT, Mme MEZOUANE-RAHMI, M. MINARD, Mme MOENECLAEY, M. MOLLE, M. MONTOIS, Mme MOREAUX, M. MOUVEAU, Mme NIREL, Mme OSSON (à partir de 17h30), M. PASTOUR, M. PAU, M. PAURON, M. PETRONIN, M. PICK, Mme PIERRE-RENARD, M. PILETTE, M. PLANCKE, M. PLOUY, Mme POLLET, Mme PONCHAUX, M. POSMYK, M. Ludovic PROISY, M. Patrick PROISY, M. PROKOPOWICZ, Mme PROVO, Mme RENGOT, M. RICHIR, Mme RODES (pouvoir à M.GEENENS à partir de 19h55), Mme ROUSSEL, Mme RUBIO-COQUEMPOT (à partir de 17h30), Mme SABE (à partir de 17h30), Mme SEDOU, Mme SEGARD (pouvoir à M. BALY à partir de 22h00), M. SKYRONKA, M. SONNTAG, Mme SPILLEBOUT (pouvoir à Mme TONNERRE-DESMET à partir de 20h20), Mme STANIEC-WAVRANT (pouvoir à M. VICOT à partir de 22h00), M. TAISNE (pouvoir à M. DAVID-BROCHEN à partir de 19h30), M. TALPAERT, Mme THOMAS, Mme TONNERRE, M. TURPIN, M. VANBEUGHEN, M. VERCAMER, M. VICOT, Mme VOITURIEZ (à partir de 17h30), M. VUYLSTEKER, M. WOLFCARIUS, M. ZBIERSKI (pouvoir à M. DETERPIGNY à partir de 21h25), Mme ZOUGGAGH.

Élus absents ayant donné pouvoir (22) :

Mme AUBRY (pouvoir à Mme LINKENHELD), Mme BADERI (pouvoir à Mme GAUTIER), M. BELABBES (pouvoir à M. DEBEER), M. BEZIRARD (pouvoir à M. BERNARD), M. BONTE (pouvoir à M. LIENART), M. BRAURE (pouvoir à M. BREHON), M. BUISSE (pouvoir à Mme MAZZOLINI), M. BUYSSECHAERT (pouvoir à Mme MARIAGE), M. DARMANIN (pouvoir à Mme BECUE), Mme DEBOOSERE (pouvoir à Mme CHANTELOUP), M. DESBONNET (pouvoir à M. MAENHOUT), M. DESTAILLEUR (pouvoir à Mme GILME), M. Ali DOUFFI (pouvoir à Mme BRULANT-FORTIN), Mme FURNE (pouvoir à M. COSTEUR), M. GRAS (pouvoir à M. MARCY), M. HEIREMANS (pouvoir à M. HUTCHINSON), M. LENFANT (pouvoir à Mme PONCHAUX), M. MAYOR (pouvoir à M. ELEGEEST), Mme PARIS (pouvoir à M. GARCIN), M. PLUSS (pouvoir à Mme MOREAUX), M. ROLLAND (pouvoir à M. SKYRONKA), Mme WENDERBECQ (pouvoir à Mme GLADYSZ-SEBILLE).

Le quorum étant atteint, le Conseil de la MEL peut valablement délibérer.

Le secrétaire de séance

Nicolas DETERPIGNY

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Damien CASTELAIN

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 024

Pour rendu exécutoire

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Vice-président délégué

Le 19/12/2022
Alain BERNARD

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
ID : 059-200093201-20221216-lmc100000096726-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 19/12/2022
Retour préfecture le 19/12/2022
Publié le 20/12/2022

22-C-0406

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

PLAN METROPOLITAIN DE SOBRIETE ENERGETIQUE - CHARTE ECOGAZ - AUTORISATION DE SIGNATURE

I. Rappel du contexte

Dans le contexte actuel de difficulté sur la production d'électricité et l'approvisionnement en énergie au niveau national et de hausse des prix de l'énergie, le gouvernement français a fixé durant l'été 2022 un objectif national de réduction des consommations énergétiques de 10% d'ici 2024 par rapport à 2019. Cette réduction des consommations doit notamment permettre d'éviter des coupures potentielles de l'approvisionnement en électricité ou en gaz au cours de l'hiver 2022-2023.

L'ensemble des collectivités territoriales et de leurs groupements est invité à contribuer à cet effort national. Plusieurs grandes villes ou collectivités françaises ont ainsi annoncé des mesures de réduction de la consommation d'énergie.

La métropole européenne de Lille (MEL) a adopté en février 2021 un Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) dont l'un des objectifs est précisément de réduire de façon substantielle les consommations d'énergie du territoire métropolitain, afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques issues de la combustion d'énergies fossiles. La MEL s'est ainsi engagée à réduire de 45 % les émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990 et de 16% la consommation énergétique du territoire entre 2016 et 2030, et à atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

Sans attendre la crise énergétique actuelle, la MEL a ainsi entrepris de nombreuses actions pour :
- Réduire ses propres consommations énergétiques et son empreinte carbone ;
- Accompagner les acteurs du territoire dans leur transition énergétique et bas carbone ;
- Accélérer le développement des énergies renouvelables et de récupération sur son territoire.

Au regard du contexte susmentionné, et en pleine cohérence avec les objectifs de son Plan Climat Air Énergie Territorial, la MEL a souhaité, au travers de son plan de sobriété énergétique, mettre en œuvre des mesures complémentaires, certaines ponctuelles d'autres ayant vocation à perdurer après évaluation, et contribuer pleinement à l'effort national de sobriété énergétique. Par la délibération 22-C-0356

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20221216-Imc100000096726-DE - Envoi préfecture le 19/12/2022

du Conseil métropolitain du 7 octobre 2022, la MEL s'est ainsi dotée d'un plan métropolitain de sobriété énergétique et a décidé de signer la charte Ecowatt mise en place par RTE (Réseau de Transport d'Électricité) et l'ADEME.

Les mesures d'économie d'énergie (électricité mais aussi gaz) de ce plan sont complémentaires des actions de moyen et long termes déjà en cours, notamment au titre du PCAET.

À titre d'illustration, les principales actions sont, pour ce qui concerne le gaz :

Sur le périmètre du patrimoine métropolitain

* Le renforcement d'actions portant sur le patrimoine métropolitain :
  - Réduire les consignes de chauffage à 19°C ;
  - Accélérer les travaux d'efficacité énergétique de certains bâtiments ;
  - Accentuer l'information et la sensibilisation de tous les agents aux gestes d'économie d'énergie.

* Le dialogue avec les concessionnaires de la MEL pour travailler leurs plans de sobriété.

À l'échelle du territoire métropolitain, en appui aux communes :

* La poursuite de dispositifs d'accompagnement des communes permettant la réduction des consommations énergétiques de ces dernières, tout en veillant à les appuyer lors de la définition des plans de sobriété communaux (partage d'expertise, animation de temps d'échange autour de retours d'expérience concrets, …) ;

* La mise en avant des Conseillers en économie partagés et des fonds de concours pour les aider à mettre en œuvre leurs programmes structurels d'économies d'énergies.

À l'échelle du territoire métropolitain, à destination des métropolitains et des entreprises :

* La mise à disposition d'informations à destination des habitants de la MEL leur permettant d'agir à leur niveau sur leurs consommations, en s'appuyant sur les opérateurs AMELIO et les supports de communication dédiés existants ;
* Des actions d'accompagnement à destination des entreprises.

II. Objet de la délibération

Dans le contexte de la crise énergétique actuelle, GRT gaz a lancé le 20 octobre le site « Ecogaz », sur le modèle du site Ecowatt de RTE. Ce site permettra au grand public de connaître les tensions sur l'approvisionnement en gaz pour les cinq jours à venir et de recevoir des alertes par sms en cas de forts pics de consommation. L'effet cumulé de l'ensemble des gestes des citoyens et entreprises mobilisés au bon

moment contribuera à garantir l'équilibre du réseau gazier et de ce fait à minimiser les délestages éventuels.

Comme l'a fait RTE, GRT gaz propose en parallèle à des partenaires, notamment des collectivités, de signer une charte Ecogaz, par laquelle ils s'engagent à diminuer leur consommation de gaz, avec d'une part des actions structurelles et d'autre part des actions ponctuelles enclenchées en cas d'alerte Ecogaz.

Il est proposé que la MEL signe la charte Ecogaz. Les actions permettant de diminuer la consommation de gaz sont celles rappelées plus haut, qui figurent dans la délibération n° 22-C-0356 du Conseil métropolitain du 7 octobre 2022.

En complément, la MEL s'engagerait, comme elle l'a déjà fait pour l'électricité :

- à effacer une partie supplémentaire de ses consommations de gaz lors des journées où le dispositif Ecogaz émet une alerte sur la sécurité d'approvisionnement nationale ;
- à relayer les signaux d'alerte Ecogaz auprès de la population et des communes.

Ces mesures permettront de réduire significativement la consommation de gaz naturel de la MEL, et d'envoyer un signal fort en faveur de la sobriété à l'échelle du territoire. La MEL contribuera ainsi à l'effort national tout en maintenant les services qu'elle fournit à ses usagers.

Ces mesures viennent contribuer à l'atteinte des objectifs du PCAET de réduire de 45 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et de 16 % les consommations énergétiques.

Par conséquent, la commission principale Climat et écologie, Gestion de l'eau et des déchets, ENM, Agriculture consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) D'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer la charte Ecogaz avec GRT Gaz.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS
M. Frédéric LEFEBVRE n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

Pour rendu exécutoire

22-C-0406

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

PLAN METROPOLITAIN DE SOBRIETE ENERGETIQUE - CHARTE ECOGAZ - AUTORISATION DE SIGNATURE

I. Rappel du contexte

Dans le contexte actuel de difficulté sur la production d'électricité et l'approvisionnement en énergie au niveau national et de hausse des prix de l'énergie, le gouvernement français a fixé durant l'été 2022 un objectif national de réduction des consommations énergétiques de 10% d'ici 2024 par rapport à 2019. Cette réduction des consommations doit notamment permettre d'éviter des coupures potentielles de l'approvisionnement en électricité ou en gaz au cours de l'hiver 2022-2023.

L'ensemble des collectivités territoriales et de leurs groupements est invité à contribuer à cet effort national. Plusieurs grandes villes ou collectivités françaises ont ainsi annoncé des mesures de réduction de la consommation d'énergie.

La métropole européenne de Lille (MEL) a adopté en février 2021 un Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) dont l'un des objectifs est précisément de réduire de façon substantielle les consommations d'énergie du territoire métropolitain, afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques issues de la combustion d'énergies fossiles. La MEL s'est ainsi engagée à réduire de 45 % les émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990 et de 16% la consommation énergétique du territoire entre 2016 et 2030, et à atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

Sans attendre la crise énergétique actuelle, la MEL a ainsi entrepris de nombreuses actions pour :
- Réduire ses propres consommations énergétiques et son empreinte carbone ;
- Accompagner les acteurs du territoire dans leur transition énergétique et bas carbone ;
- Accélérer le développement des énergies renouvelables et de récupération sur son territoire.

Au regard du contexte susmentionné, et en pleine cohérence avec les objectifs de son Plan Climat Air Énergie Territorial, la MEL a souhaité, au travers de son plan de sobriété énergétique, mettre en œuvre des mesures complémentaires, certaines ponctuelles d'autres ayant vocation à perdurer après évaluation, et contribuer pleinement à l'effort national de sobriété énergétique. Par la délibération 22-C-0356

du Conseil métropolitain du 7 octobre 2022, la MEL s'est ainsi dotée d'un plan métropolitain de sobriété énergétique et a décidé de signer la charte Ecowatt mise en place par RTE (Réseau de Transport d'Électricité) et l'ADEME.

Les mesures d'économie d'énergie (électricité mais aussi gaz) de ce plan sont complémentaires des actions de moyen et long termes déjà en cours, notamment au titre du PCAET.

À titre d'illustration, les principales actions sont, pour ce qui concerne le gaz :

Sur le périmètre du patrimoine métropolitain

* Le renforcement d'actions portant sur le patrimoine métropolitain :
  - Réduire les consignes de chauffage à 19°C ;
  - Accélérer les travaux d'efficacité énergétique de certains bâtiments ;
  - Accentuer l'information et la sensibilisation de tous les agents aux gestes d'économie d'énergie.

* Le dialogue avec les concessionnaires de la MEL pour travailler leurs plans de sobriété.

À l'échelle du territoire métropolitain, en appui aux communes :

* La poursuite de dispositifs d'accompagnement des communes permettant la réduction des consommations énergétiques de ces dernières, tout en veillant à les appuyer lors de la définition des plans de sobriété communaux (partage d'expertise, animation de temps d'échange autour de retours d'expérience concrets, …) ;

* La mise en avant des Conseillers en économie partagés et des fonds de concours pour les aider à mettre en œuvre leurs programmes structurels d'économies d'énergies.

À l'échelle du territoire métropolitain, à destination des métropolitains et des entreprises :

* La mise à disposition d'informations à destination des habitants de la MEL leur permettant d'agir à leur niveau sur leurs consommations, en s'appuyant sur les opérateurs AMELIO et les supports de communication dédiés existants ;
* Des actions d'accompagnement à destination des entreprises.

II. Objet de la délibération

Dans le contexte de la crise énergétique actuelle, GRT gaz a lancé le 20 octobre le site « Ecogaz », sur le modèle du site Ecowatt de RTE. Ce site permettra au grand public de connaître les tensions sur l'approvisionnement en gaz pour les cinq jours à venir et de recevoir des alertes par sms en cas de forts pics de consommation. L'effet cumulé de l'ensemble des gestes des citoyens et entreprises mobilisés au bon

moment contribuera à garantir l'équilibre du réseau gazier et de ce fait à minimiser les délestages éventuels.

Comme l'a fait RTE, GRT gaz propose en parallèle à des partenaires, notamment des collectivités, de signer une charte Ecogaz, par laquelle ils s'engagent à diminuer leur consommation de gaz, avec d'une part des actions structurelles et d'autre part des actions ponctuelles enclenchées en cas d'alerte Ecogaz.

Il est proposé que la MEL signe la charte Ecogaz. Les actions permettant de diminuer la consommation de gaz sont celles rappelées plus haut, qui figurent dans la délibération n° 22-C-0356 du Conseil métropolitain du 7 octobre 2022.

En complément, la MEL s'engagerait, comme elle l'a déjà fait pour l'électricité :

- à effacer une partie supplémentaire de ses consommations de gaz lors des journées où le dispositif Ecogaz émet une alerte sur la sécurité d'approvisionnement nationale ;
- à relayer les signaux d'alerte Ecogaz auprès de la population et des communes.

Ces mesures permettront de réduire significativement la consommation de gaz naturel de la MEL, et d'envoyer un signal fort en faveur de la sobriété à l'échelle du territoire. La MEL contribuera ainsi à l'effort national tout en maintenant les services qu'elle fournit à ses usagers.

Ces mesures viennent contribuer à l'atteinte des objectifs du PCAET de réduire de 45 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et de 16 % les consommations énergétiques.

Par conséquent, la commission principale Climat et écologie, Gestion de l'eau et des déchets, ENM, Agriculture consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) D'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer la charte Ecogaz avec GRT Gaz.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS
M. Frédéric LEFEBVRE n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

CHARTE D'ENGAGEMENT ÉCOGAZ

Préambule

Les crises énergétiques actuelles soulignent l'importance de maîtriser les risques liés à la sécurité de l'approvisionnement et à la continuité d'acheminement en gaz au niveau européen et national, conduisant ainsi GRTgaz à déployer le dispositif Ecogaz, en collaboration avec l'ADEME et Teréga.

Il s'agit d'un dispositif destiné à informer en temps réel le grand public de la situation sur le réseau de transport de gaz pour encourager les comportements vertueux permettant de maîtriser et réduire les consommations, en particulier en ce qui concerne le chauffage qui représente une grande part des consommations hivernales. L'effet cumulé de l'ensemble des gestes des citoyens et entreprises mobilisés au bon moment contribuera à garantir l'équilibre du réseau. Il contribuera, en particulier, à minimiser les délestages éventuels de nos grands industriels, pourvoyeurs d'emplois et acteurs essentiels au maintien de notre compétitivité.

Afin de garantir l'efficacité du dispositif, à la fois dans les phases de lancement et de fonctionnement sur la durée, il paraît opportun de constituer un cercle de partenaires engagés qui contribueront à la maîtrise de la consommation et au partage d'écogestes. Ils seront des relais essentiels pour maximiser la portée des messages de sensibilisation liés à la maîtrise de la demande en énergie, et pour diffuser les signaux d'alertes en cas de forte tension sur le réseau, aux fins d'appeler à renforcer ponctuellement les efforts de sobriété. Pour ces raisons, les partenaires d'Ecogaz peuvent intervenir dans le déploiement du dispositif selon différents leviers :

- En tant que consommateur responsable via des engagements concrets contribuant à baisser les consommations de gaz,
- En tant qu'employeur par des actions de sensibilisation des collaborateurs,
- En tant que relais des signaux Ecogaz vers les acteurs de leur écosystème (clients, fournisseurs, adhérents etc…).

L'utilisation d'Ecogaz donne une traduction concrète et immédiate aux engagements climatiques des partenaires signataires de la présente charte, et permet une mobilisation interne autour d'un projet d'intérêt général directement lié aux enjeux de transition énergétique et de maintien de la compétitivité économique au niveau national.

Objet

Par la signature de la présente charte, la Métropole Européenne de Lille (MEL), représentée par Damien CASTELAIN en qualité de Président, souhaite marquer son implication en faveur d'une meilleure maîtrise de la consommation de gaz et contribuer à limiter les risques de sécurité d'approvisionnement sur le territoire national. La MEL choisit de concrétiser cet engagement en particulier par la réalisation des actions ci-dessous identifiées, qui lui permettront de prendre une part active au déploiement des écogestes.

Classification GRTgaz : Public [ ] Interne [X] Restreint [ ] Secret [ ]

Dans le cadre de la démarche Ecogaz, GRTgaz fournira les éléments pédagogiques nécessaires pour accompagner la MEL dans ses différentes actions de sensibilisation, à l'interne comme à l'externe.

Les engagements de la MEL

Les engagements de la MEL au titre la présente charte sont de deux ordres :

- La poursuite des engagements structurels de long terme portant sur la sobriété et l'efficacité énergétique, pendant et hors périodes d'alerte Ecogaz.
- Les engagements ponctuels supplémentaires pendant les phases d'alerte Ecogaz (signal orange ou rouge).

La mobilisation du partenaire signataire dans les phases d'alerte Ecogaz (signaux orange et rouge) peut prendre des formes multiples. Le signataire identifie les actions les plus adaptées à sa situation et qu'il déploie sur une base volontaire. Ce choix se concrétise par la sélection d'actions retenues ci-dessous.

Poursuite d'une démarche d'économies d'énergie structurelles

À travers son Plan Climat Air Energie territorial adopté en février 2021, la Métropole Européenne de Lille a déjà fixé ses ambitions et ses priorités pour accélérer sa transition et déterminé un programme d'actions précis à mettre œuvre pour réduire d'ici 2030 les consommations d'énergie de -16% et les émissions de gaz à effet de serre de -45%.

En cohérence avec son Plan Climat, la MEL s'engage sur des mesures complémentaires permettant d'améliorer la sobriété et l'efficacité énergétique de son patrimoine, au-delà de la stratégie de construction sobre et de rénovation thermique déjà déployée :

☐ **Réduire la consommation dans les bâtiments métropolitains en renforçant les actions sur la température :**

- **Diminuer la température de consigne du chauffage** à 19°C dans les locaux occupés

☐ **Compléter les actions sur les équipements très consommateurs en énergie**

- En baissant la température de l'eau et de l'air de la piscine des Weppes et en l'adaptant suivant les saisons, ainsi qu'en travaillant sur la qualité de glace de la patinoire métropolitaine suivant les publics accueillis
- En veillant à une plus grande sobriété des équipements gérés directement par les concessionnaires actuels

Certains de ces engagements pourront être pérennisés.

Mesures supplémentaires mises en œuvre pendant les phases d'alerte

En tant que gestionnaire d'équipements publics

☐ **Optimiser l'utilisation du chauffage dans les bâtiments publics lors des alertes Ecogaz**

- en baissant d'un ou deux degrés la température
- en baissant la température à 16°C en fin de journée

Projet

Classification GRTgaz : Public [ ] Interne [X] Restreint [ ] Secret [ ]

- en programmant le chauffage en fonction des horaires de présence

En tant qu'acteur public

☐ **Mener des actions de sensibilisation aux éco-gestes** vers des publics spécifiques : professionnels (entreprises, commerces…), associations, grand public…

Exemples d'actions déjà intégrées au PCAET :
- Déployer des sensibilisations dans les parcs d'activité et en direction des acteurs économiques
- Relayer fortement les challenges de sobriété (DECLICS, challenges inter-entreprises…)
- Mobiliser les 4 collèges et la plénière du haut conseil métropolitain pour le climat

☐ **Inciter le grand public à s'impliquer** en donnant de la visibilité à l'externe au dispositif Ecogaz et en invitant les citoyens à s'inscrire au dispositif
- en communiquant sur les actions mises en place
- en relayant la démarche Ecogaz dans les espaces publics
- en communiquant sur les moyens d'une réduction durable des consommations

Exemples d'actions :
- Mener une campagne spécifique en lien avec la communication sur les aides de la MEL et l'action de la Maison de l'habitat durable

☐ **Relayer les signaux d'alerte** auprès de la population et des communes via les différents outils de communication disponibles et notamment sur les réseaux sociaux

☐ **Continuer à accompagner les communes** par des actions de sensibilisation en matière de sobriété et à travers les aides et dispositifs existants (conseillers en énergie partagés, fonds de concours transition énergétique et bas carbone, réunions du club climat des communes, portal des territoires…) pour une optimisation dans l'usage du bâti communal, des travaux de rénovation énergétique ou d'installation d'unité de production d'énergie renouvelable.

En tant qu'employeur

☐ **Inciter les collaborateurs à adhérer à la démarche**
- en les incitant à s'inscrire au dispositif Ecogaz
- en diffusant largement les gestes de sobriété auprès de tous ses agents

Exemples d'actions :
- Formation des agents aux éco-gestes, à la fresque de la sobriété énergétique et à l'éco-conduite (extension au-delà du public initial des agents conduisant un véhicule professionnel)
- Déployer un plan de communication interne pour accélérer et renforcer l'effet des formations à la sobriété
- Mettre en place des référents sobriété

☐ **Communiquer et valoriser en interne** le dispositif Ecogaz

Projet

Classification GRTgaz : Public [ ] Interne [X] Restreint [ ] Secret [ ]

Interlocuteur Ecogaz

Afin de faciliter les échanges entre les différents acteurs de la démarche Ecogaz, le partenaire identifie un interlocuteur privilégié au sein de ses équipes :

Nom :
Prénom :
Fonction :
Mobile : (si cela existe : ajouter le téléphone d'astreinte)
Adresse électronique :
Adresse postale :

Projet

Classification GRTgaz : Public [ ] Interne [X] Restreint [ ] Secret [ ]

Communication

GRTgaz s'engage à céder à la MEL un droit d'utilisation de la marque Ecogaz dont il est propriétaire, à titre gracieux et dans le strict cadre de la présente charte et de l'esprit de la démarche Ecogaz souhaitée par GRTgaz. La MEL s'engage ne pas porter atteinte ni nuire à l'image et à la réputation de GRTgaz ainsi que d'Ecogaz via ses communications et l'usage qu'il fait de la marque et/ou portant la démarche Ecogaz.

GRTgaz valorise auprès des médias les engagements des partenaires Ecogaz inscrits dans la présente charte, pendant et hors période d'alerte. L'attention des médias sera spécialement portée sur les engagements concrets et chiffrés du partenaire.

Fait à Lille le

Damien CASTELAIN	Thierry TROUVE
Président de la Métropole européenne de Lille	Directeur Général de GRTgaz

Projet

Classification GRTgaz : Public [ ] Interne [X] Restreint [ ] Secret [ ]

Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Nombre de membres en exercice : 188
Quorum minimum requis : 95
Date de la convocation à la réunion : 09 décembre 2022

Président : DAMIEN CASTELAIN
(Secrétaire de Séance : Nicolas DETERPIGNY)

Présents (166) :

M. ACHIBA (à partir de 18h00), M. AL DANDACHI, M. AMBROZIEWICZ, M. AMROUNI, M. ANDRIES, M. BAERT, Mme BALMELLE, M. BALY, Mme BARISEAU, Mme BECUE, M. BEHARELLE, Mme BELGACEM, M. BERNARD, M. BLONDEAU, M. BOCQUET, Mme BODIER, M. BONNET, M. BORREWATER, M. BOUCHE, M. BREHON, Mme BRESSON, M. BROGNIART, Mme BRULANT-FORTIN, Mme BRUN (pouvoir à M. CAREMELLE jusqu'à 17h30), M. CADART, Mme CAMARA, M. CAMBIEN, M. CANESSE (pouvoir à M. BLONDEAU à partir de 20h00), M. CAREMELLE, Mme CASIER, M. CASTELAIN, M. CATHELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDERLIER, M. Christophe CAUDRON, M. Gérard CAUDRON, M. CHALAH (pouvoir à M. AMROUNI à partie de 19h55), Mme CHANTELOUP, M. CHARPENTIER, Mme COEVOET, M. COLIN, M. CORBILLON, M.COSTEUR (à partir de 18h15), M. DAVID-BROCHEN, M. DEHAUT, Mme DE SMEDT, M. DEBEER, Mme DELACROIX, M. DELANGHE, M. DELBAR, M. DELEBARRE, M. DELEPAUL, M. DENDIEVEL, M. DENOEUD (pouvoir à M. VUYLSTEKER jusqu'à 18h30) Mme DEPREZ-LEFEBVRE, M.DESLANDES (pouvoir à M. DENDIEVEL à partir de 22h00), M. DESMET, M. DESMETTRE, M. DETERPIGNY, Mme DOIGNIES, Mme DOMRAULT-TANGUY, M. DUBOIS, Mme DUCRET (pouvoir à M. GERARD à partir de 20 h10), M. DUCROCQ (pouvoir à M. Frédéric LEFEBVRE à partir de 20h10), M. DUFOUR, M. DURAND, Mme DURET (pouvoir à M. DENOEUD à partir de 20h05), M. ELEGEEST, M. FITAMANT, M. FLINOIS, M. GADAUT, Mme GANTIEZ, M. GARCIN, Mme GAUTIER , M. GEENENS, M. GERARD, M. GHERBI, Mme GILME, Mme GIRARD, Mme GLADYSZ-SEBILLE, Mme GOFFARD (pouvoir à M. RICHIR jusqu'à 18h00), M. GONCE, Mme GOUBE, M. HAESEBROECK, Mme HALLYNCK, M. HANOH, M. HAYART (pouvoir à M. PAU à partir de 20h00), M. HOUSET, M. HUTCHINSON, Mme JANSSENS, Mme KHATIR, Mme KRAMARZ, M. LEBARGY, M. LECLERCQ, M. LEDE, Mme Catherine LEFEBVRE, M. Frédéric LEFEBVRE, M. Joseph LEFEBVRE, M. Dominique LEGRAND, M. Jean-François LEGRAND, M. LEPRETRE, M. LEWILLE, Mme LHERBIER (pouvoir à M. ACHIBA à partir de 21h00), M. LIENART, M. LIMOUSIN, Mme LINKENHELD, M. MAENHOUT, M. MANIER, M. MARCY, Mme MARIAGE-DESREUX, Mme MASSE, Mme MASSIET, M. MASSON, M. MATHON, Mme MAZZOLINI, M. MENAULT, Mme MEZOUANE-RAHMI, M. MINARD, Mme MOENECLAEY, M. MOLLE, M. MONTOIS, Mme MOREAUX, M. MOUVEAU, Mme NIREL, Mme OSSON (à partir de 17h30), M. PASTOUR, M. PAU, M. PAURON, M. PETRONIN, M. PICK, Mme PIERRE-RENARD, M. PILETTE, M. PLANCKE, M. PLOUY, Mme POLLET, Mme PONCHAUX, M. POSMYK, M. Ludovic PROISY, M. Patrick PROISY, M. PROKOPOWICZ, Mme PROVO, Mme RENGOT, M. RICHIR, Mme RODES (pouvoir à M.GEENENS à partir de 19h55), Mme ROUSSEL, Mme RUBIO-COQUEMPOT (à partir de 17h30), Mme SABE (à partir de 17h30), Mme SEDOU, Mme SEGARD (pouvoir à M. BALY à partir de 22h00), M. SKYRONKA, M. SONNTAG, Mme SPILLEBOUT (pouvoir à Mme TONNERRE-DESMET à partir de 20h20), Mme STANIEC-WAVRANT (pouvoir à M. VICOT à partir de 22h00), M. TAISNE (pouvoir à M. DAVID-BROCHEN à partir de 19h30), M. TALPAERT, Mme THOMAS, Mme TONNERRE, M. TURPIN, M. VANBEUGHEN, M. VERCAMER, M. VICOT, Mme VOITURIEZ (à partir de 17h30), M. VUYLSTEKER, M. WOLFCARIUS, M. ZBIERSKI (pouvoir à M. DETERPIGNY à partir de 21h25), Mme ZOUGGAGH.

Élus absents ayant donné pouvoir (22) :

Mme AUBRY (pouvoir à Mme LINKENHELD), Mme BADERI (pouvoir à Mme GAUTIER), M. BELABBES (pouvoir à M. DEBEER), M. BEZIRARD (pouvoir à M. BERNARD), M. BONTE (pouvoir à M. LIENART), M. BRAURE (pouvoir à M. BREHON), M. BUISSE (pouvoir à Mme MAZZOLINI), M. BUYSSECHAERT (pouvoir à Mme MARIAGE), M. DARMANIN (pouvoir à Mme BECUE), Mme DEBOOSERE (pouvoir à Mme CHANTELOUP), M. DESBONNET (pouvoir à M. MAENHOUT), M. DESTAILLEUR (pouvoir à Mme GILME), M. Ali DOUFFI (pouvoir à Mme BRULANT-FORTIN), Mme FURNE (pouvoir à M. COSTEUR), M. GRAS (pouvoir à M. MARCY), M. HEIREMANS (pouvoir à M. HUTCHINSON), M. LENFANT (pouvoir à Mme PONCHAUX), M. MAYOR (pouvoir à M. ELEGEEST), Mme PARIS (pouvoir à M. GARCIN), M. PLUSS (pouvoir à Mme MOREAUX), M. ROLLAND (pouvoir à M. SKYRONKA), Mme WENDERBECQ (pouvoir à Mme GLADYSZ-SEBILLE).

Le quorum étant atteint, le Conseil de la MEL peut valablement délibérer.

Le secrétaire de séance

Nicolas DETERPIGNY

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Damien CASTELAIN

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 024

Pour rendu exécutoire

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Vice-président délégué

Le 19/12/2022
Alain BERNARD

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
ID : 059-200093201-20221216-lmc100000096727-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 19/12/2022
Retour préfecture le 19/12/2022
Publié le 20/12/2022

22-C-0407

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

RAPPORT ANNUEL RELATIF A L'EXECUTION DE LA CONCESSION DE DISTRIBUTION PUBLIQUE DE GAZ - ANNEE 2021

I. Rappel du contexte

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014 attribue à la métropole européenne de Lille (MEL) la compétence de « concession de distribution publique d'électricité et de gaz ».

En conséquence, la MEL a été substituée de plein droit le 1er janvier 2015 aux autorités concédantes exerçant ladite compétence au sein du périmètre métropolitain.

Sur le périmètre de 85 communes, le service public de distribution de gaz est délégué par la MEL à Gaz Réseau Distribution France (GRDF) au travers d'un contrat intercommunal de concession.

Le 1er janvier 2017, la MEL a fusionné avec la Communauté de Communes des Weppes portant à 90 le nombre de communes métropolitaines. Depuis cette date, la MEL et GRDF ont ainsi été liés par 5 nouveaux contrats de concession correspondant aux communes suivantes : Aubers, Bois-Grenier, Fromelles, Le Maisnil et Radinghem-en-Weppes.

Le 14 mars 2020, la MEL a fusionné avec la Communauté de Communes de la Haute Deûle pour former la nouvelle MEL, ainsi composée de 95 communes. La MEL et GRDF se sont donc trouvées désormais liés par 5 nouveaux contrats de concession correspondant aux communes suivantes : Allennes-Les-Marais, Annoeullin, Bauvin, Carnin et Provin.

Suite à l'entrée en vigueur de l'avenant n° 7 au contrat intercommunal de concession, depuis le 1er janvier 2021, le service public de distribution de gaz des 95 communes métropolitaines est délégué par la MEL à Gaz Réseau Distribution France (GRDF) au travers dudit contrat.

II. Objet de la délibération

Conformément à l'article L.2224-31 du Code Général des Collectivités Territoriales, le concessionnaire a remis le rapport relatif à l'exécution du service public qui lui a été confiée au titre de l'année 2021.

Ce rapport a pour objectif de renforcer l'information des élus métropolitains afin de s'assurer que Gaz Réseau Distribution France (GRDF) agit en conformité avec les positions et les actions engagées par la MEL.

Le rapport, dont la synthèse est jointe à la présente délibération, a été mis à disposition de l'ensemble des élus métropolitains sur le Flash Conseil.

L'activité de distribution publique du gaz concédée à GRDF sur le périmètre de la MEL représente :

• 339.485 usagers raccordés,
• 7.848 Giga Watts Heure distribués,
• 4.104 km de canalisations.

Conformément aux dispositions de l'article L1413-1 du code général des collectivités territoriales, le rapport a fait l'objet d'un examen par la Commission Consultative des Services Publics Locaux réunie le 24 novembre 2022.

Par conséquent, la commission principale Climat et écologie, Gestion de l'eau et des déchets, ENM, Agriculture consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) de prendre acte du rapport annuel 2021 et de sa synthèse, relatifs à l'exécution du service public de distribution de gaz sur le périmètre de 95 communes.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT RAPPORT
M. Frédéric LEFEBVRE n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

Pour rendu exécutoire

22-C-0407

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

RAPPORT ANNUEL RELATIF A L'EXECUTION DE LA CONCESSION DE DISTRIBUTION PUBLIQUE DE GAZ - ANNEE 2021

I. Rappel du contexte

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014 attribue à la métropole européenne de Lille (MEL) la compétence de « concession de distribution publique d'électricité et de gaz ».

En conséquence, la MEL a été substituée de plein droit le 1er janvier 2015 aux autorités concédantes exerçant ladite compétence au sein du périmètre métropolitain.

Sur le périmètre de 85 communes, le service public de distribution de gaz est délégué par la MEL à Gaz Réseau Distribution France (GRDF) au travers d'un contrat intercommunal de concession.

Le 1er janvier 2017, la MEL a fusionné avec la Communauté de Communes des Weppes portant à 90 le nombre de communes métropolitaines. Depuis cette date, la MEL et GRDF ont ainsi été liés par 5 nouveaux contrats de concession correspondant aux communes suivantes : Aubers, Bois-Grenier, Fromelles, Le Maisnil et Radinghem-en-Weppes.

Le 14 mars 2020, la MEL a fusionné avec la Communauté de Communes de la Haute Deûle pour former la nouvelle MEL, ainsi composée de 95 communes. La MEL et GRDF se sont donc trouvées désormais liés par 5 nouveaux contrats de concession correspondant aux communes suivantes : Allennes-Les-Marais, Annoeullin, Bauvin, Carnin et Provin.

Suite à l'entrée en vigueur de l'avenant n° 7 au contrat intercommunal de concession, depuis le 1er janvier 2021, le service public de distribution de gaz des 95 communes métropolitaines est délégué par la MEL à Gaz Réseau Distribution France (GRDF) au travers dudit contrat.

II. Objet de la délibération

Conformément à l'article L.2224-31 du Code Général des Collectivités Territoriales, le concessionnaire a remis le rapport relatif à l'exécution du service public qui lui a été confiée au titre de l'année 2021.

Ce rapport a pour objectif de renforcer l'information des élus métropolitains afin de s'assurer que Gaz Réseau Distribution France (GRDF) agit en conformité avec les positions et les actions engagées par la MEL.

Le rapport, dont la synthèse est jointe à la présente délibération, a été mis à disposition de l'ensemble des élus métropolitains sur le Flash Conseil.

L'activité de distribution publique du gaz concédée à GRDF sur le périmètre de la MEL représente :

• 339.485 usagers raccordés,
• 7.848 Giga Watts Heure distribués,
• 4.104 km de canalisations.

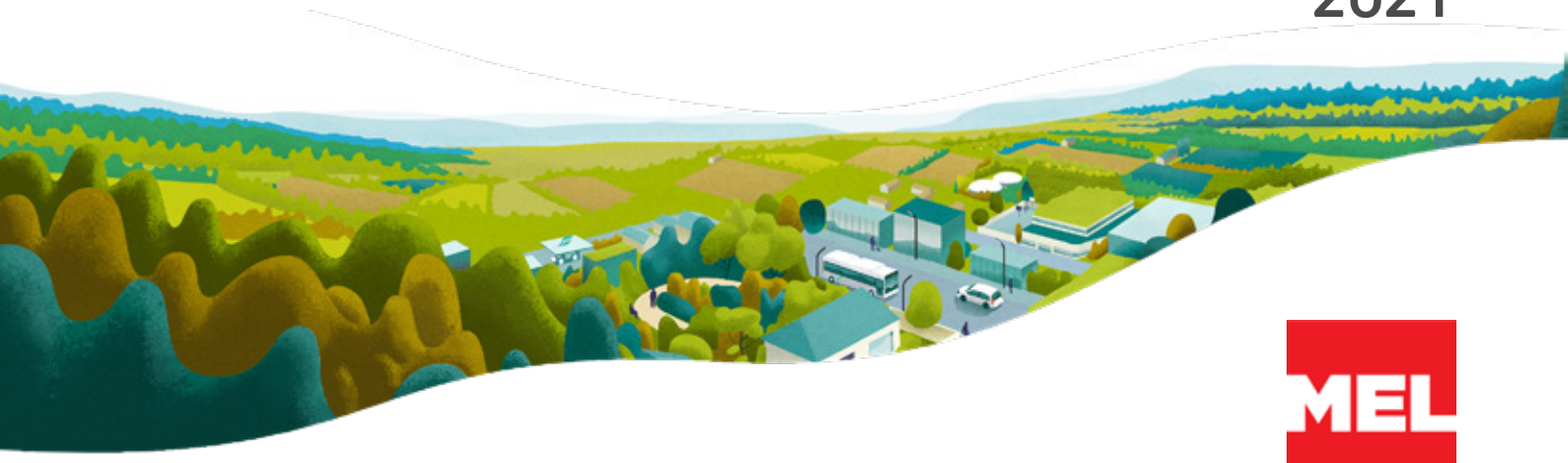
Conformément aux dispositions de l'article L1413-1 du code général des collectivités territoriales, le rapport a fait l'objet d'un examen par la Commission Consultative des Services Publics Locaux réunie le 24 novembre 2022.

Par conséquent, la commission principale Climat et écologie, Gestion de l'eau et des déchets, ENM, Agriculture consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) de prendre acte du rapport annuel 2021 et de sa synthèse, relatifs à l'exécution du service public de distribution de gaz sur le périmètre de 95 communes.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT RAPPORT
M. Frédéric LEFEBVRE n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

MEL
2021



L'activité de GRDF sur votre concession

339 485
NOMBRE DE CLIENTS DU RÉSEAU

4 104 km
LONGUEUR TOTALE DES CANALISATIONS

2031
ANNÉE D'ÉCHÉANCE DU CONTRAT

103 M€
RECETTES ACHEMINEMENT ET HORS ACHEMINEMENT

427 M€
VALEUR NETTE RÉÉVALUÉE DU PATRIMOINE

40 M€
INVESTISSEMENTS RÉALISÉS SUR LA CONCESSION

7 848 GWh
QUANTITÉS DE GAZ ACHEMINÉES

682 GWh
QUANTITÉS DE BIOMÉTHANE INJECTÉES (RÉGION)

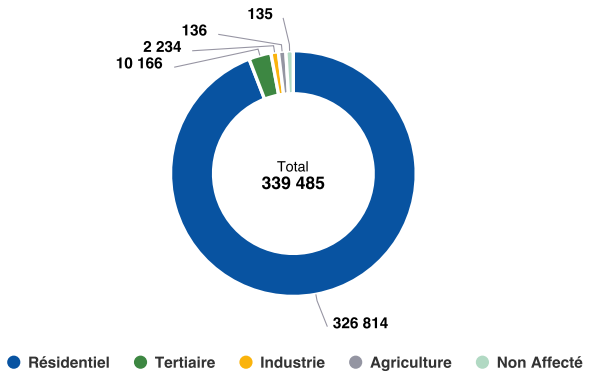
4 869
NOMBRE D'INTERVENTIONS DE SÉCURITÉ GAZ

MEL
2021

Gestion de la clientèle sur votre concession

GRDF achemine le gaz naturel via le réseau de distribution pour le compte de tous les fournisseurs agréés jusqu'aux points de livraison des clients consommateurs. Cette prestation d'acheminement est distincte de la vente réalisée par le fournisseur d'énergie. Le nombre de clients correspond au dénombrement des clients ayant un contrat de fourniture actif et ayant consommé dans l'année.

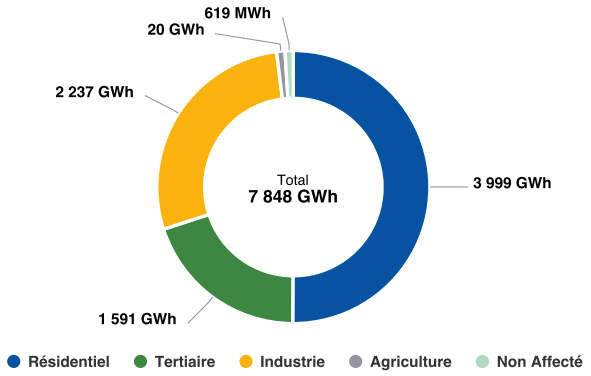
Clients par secteur en 2021



Evolution du nombre de clients

Secteurs	2019	2020	2021
Résidentiel	325 728	327 407	326 814
Tertiaire	9 527	9 069	10 166
Industrie	983	910	2 234
Agriculture	97	120	136
Non affecté	108	186	135
TOTAL	**336 443**	**337 692**	**339 485**

Quantités acheminées par secteur en 2021



Evolution des quantités acheminées (en MWh)

Secteurs	2019	2020	2021
Résidentiel	4 119 253	4 043 580	3 999 292
Tertiaire	2 451 148	2 143 536	1 591 192
Industrie	1 079 887	977 693	2 237 100
Agriculture	19 608	17 783	19 920
Non affecté	15 044	1 107	619
TOTAL	**7 684 940**	**7 183 699**	**7 848 123**

L'Agence Clients Entreprises Nord-Ouest

GRDF s'est réorganisé en créant un service dédié pour l'accueil des clients professionnels et des collectivités locales. Cette nouvelle agence vous accompagne dans vos projets, vos demandes de raccordements et tous types de demandes liées au réseau Gaz Naturel.

Vous trouverez ci-après nos coordonnées. Un accueil personnalisé vous sera réservé !

Compteurs communicants

Maîtriser la consommation d'énergie est l'un des grands enjeux pour réussir la transition écologique dans les territoires. Les clients sont prêts à en devenir acteurs, mais avant de maîtriser l'énergie consommée, il faut d'abord la connaître et l'évaluer. C'est le rôle des compteurs communicants gaz dont le déploiement a débuté à grande échelle en 2017 et se poursuivra jusqu'en 2023.
Depuis le début du déploiement sur votre concession, 260 733 compteurs communicants ont été installés dont 56 868 en 2021. De plus, 83 concentrateurs ont été installés depuis le début du déploiement dont 11 en 2021.

Demandes et prestations

À la demande des clients ou des fournisseurs de gaz naturel, GRDF réalise des prestations intégrées dans le tarif d'acheminement (changement de fournisseur sans déplacement, intervention de sécurité et de dépannage, relevé cyclique, mise hors service suite à la résiliation du contrat de fourniture…), et d'autres prestations payantes et identifiées dans le catalogue de prestations (interventions pour impayés ou pour travaux, relevés spéciaux…).

Principales demandes de prestations réalisées sur la concession

	2019	2020	2021
Mise en service (avec ou sans déplacement, avec ou sans pose compteur)	46 049	37 139	39 449
Mise hors service (initiative client ou fournisseur)	24 257	20 750	23 709
Intervention pour impayés (coupure, prise de règlement, rétablissement)	1 703	1 444	1 755
Changement de fournisseur (avec ou sans déplacement)	30 092	26 389	26 196
1ère mise en service	3 019	2 406	2 870

Compteurs communicants sur le territoire Nord-Ouest

Le programme de déploiement des nouveaux compteurs communicants se poursuit à un rythme soutenu, malgré les difficultés d'approvisionnement de certains composants électroniques fin 2020, et la pandémie de COVID-19 qui a freiné l'activité de GRDF et ses sous-traitants.

En région Nord-Ouest, à fin 2021, 80% des compteurs étaient équipés, et le réseau de concentrateurs destinés à entendre les compteurs communicants était en place à 99,1%.

En 2022, le réseau de concentrateurs sera complété afin de couvrir 100% des points de livraison. Et le programme de déploiement des nouveaux compteurs communicants

continuera sur le même rythme pour atteindre 95% de clients équipés à la fin de de l'année.

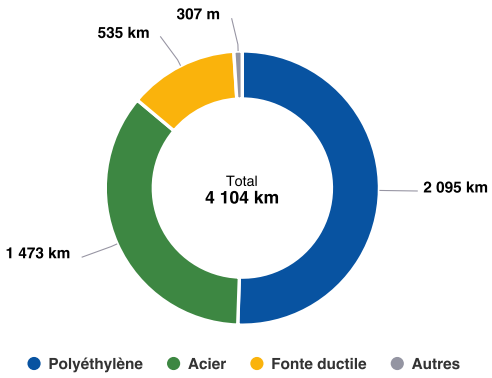
En 2023, GRDF visera à réduire au minimum le nombre de clients non équipés, et permettre ainsi à tous les clients de bénéficier au plus vite d'une mesure quotidienne de leurs consommations.

MEL
2021

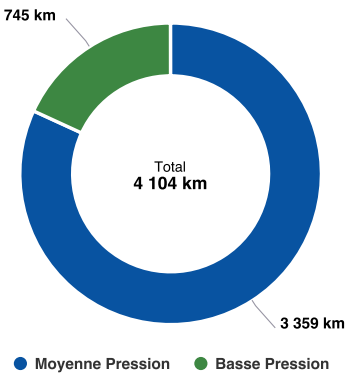
Votre patrimoine

Votre patrimoine est principalement composé des canalisations, des postes de détente réseau, des robinets de réseau ainsi que des branchements collectifs. Retrouvez ci-dessous deux répartitions des canalisations, l'une par matière et l'autre par pression, en 2021 à l'échelle de votre concession.

Canalisations par matière en 2021



Canalisations par pression en 2021



Ouvrages et maintenance

Type d'ouvrages	Parc à fin d'année	Visites planifiées	Visites réalisées
Canalisations réseau	4 104 km	2 905 km	3 325 km
Postes de détente réseau	521	413	435
Robinets de réseau utiles à l'exploitation	2 323	1 051	1 491
Branchements collectifs	14 290	1 832	2 073

GRDF Nord-Ouest labellisé LUCIE

En 2018, la région Nord-Ouest de GRDF fait reconnaître son engagement en matière de RSE (Responsabilité Sociétale des Entreprises) au travers du label « Lucie 26000 » - label RSE le plus représenté en France et basé sur la norme ISO 26000:2010. Un comité de pilotage RSE, représentatif de l'ensemble des métiers, permet de faire vivre le label à travers la réalisation d'engagements sociaux, sociétaux et environnementaux.

Une des actions a consisté à initier une nouvelle forme de dialogue avec nos parties prenantes externes, afin de les impliquer davantage dans nos décisions en lien avec les enjeux propres au territoire d'implantation (Hauts-de-France et Normandie). Pour cela, un panel diversifié de parties prenantes a été mis en place sur chacune des régions, impliquant les différents interlocuteurs de GRDF (collectivités territoriales, fournisseurs, clients, centres de formation, start-ups, etc). Ce panel se réunit et échange autour d'enjeux RSE communs sur le territoire, et nous permet d'alimenter notre feuille de route RSE avec des propositions innovantes et adaptées au contexte local.

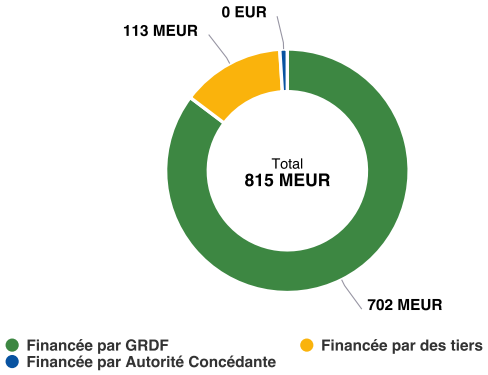
La labellisation a été renouvelée en 2021 pour un nouveau cycle de 3 ans. Le suivi des engagements de progrès pris lors de chaque labellisation est assuré au travers d'audits, à l'issue desquels sont déterminés de nouveaux engagements pour aller plus loin dans la démarche RSE.

Valorisation du patrimoine

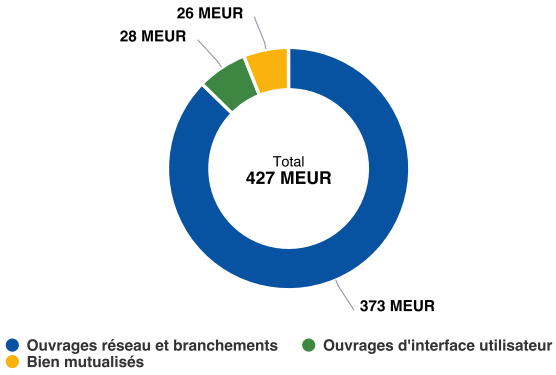
Les anneaux ci-dessous présentent à fin 2021 :

- D'une part qui, de GRDF, de l'autorité concédante ou des tiers, a financé les ouvrages.
- D'autre part la valeur qui reste encore à rembourser par les clients via le tarif de distribution. La valeur nette réévaluée de la part des ouvrages financés par le concessionnaire représente les charges liées aux investissements (remboursement économique et coût du financement) que les clients auront encore à payer à travers la part acheminement de leur facture.

Origine de financement (valeur initiale)



Valeur Nette Réévaluée à fin 2021



La mobilité durable en Hauts-de-France

Inscrite dans la dynamique REV3, la mobilité au BioGNV contribue à la Métha'morphose de la Région. Avec moins de 80% d'émissions de CO2, ce carburant renouvelable répond pleinement à la loi d'orientation des mobilités de 2019 visant à la décarbonation du secteur des transports en 2050. Bénéficiant de la vignette Crit'air 1, les véhicules au gaz sont faiblement émetteurs en particules fines et NOx, pour une qualité de l'air améliorée. 50% plus silencieux, ces véhicules ont un accès facilité aux centres-villes.

En Hauts-de-France, 18 stations publiques sont d'ores et déjà opérationnelles et plus de 20 sont en projet. En 2021, la SEM Energies Hauts-de-France a lancé un Appel à Partenariat technique et financier pour le déploiement de stations GNV/BioGNV en région. Les 14 projets de stations retenus contribueront à équilibrer le maillage régional. Les premières ouvertures sont attendues en 2023.

Dans la région, le déploiement du GNV continue de séduire les professionnels du transport (poids lourds, utilitaires) mais également les collectivités : plus de 1300 bus, bennes à ordures (BOM) et camions roulent

déjà au gaz en région. Notons la MEL avec 100% de sa flotte soit 450 bus fonctionnant au gaz. A son instar, les communautés d'Agglomération d'Arras, Beauvais, Boulogne, Dunkerque poursuivent leur politique vertueuse et volontariste pour le Territoire en faisant circuler des véhicules gaz (bus / BOM). Cette impulsion est bientôt rejointe par celles d'Amiens, Cambrai, Compiègne, Douai et Valenciennes.

Le GNV et le BioGNV représentent un levier d'action pour une relance durable et efficiente.

MEL
2021

Compte d'exploitation

Pour un service de distribution péréqué, l'équilibre économique est réalisé à l'échelle nationale, et non concession par concession. Cependant il est important, pour chaque autorité concédante, de disposer d'un compte d'exploitation à son périmètre afin de pouvoir apprécier sa situation dans le système de péréquation national.

Compte d'exploitation synthétique (en euros)

	2019	2020	2021
RECETTES D'ACHEMINEMENT	**94 980 020**	**91 952 799**	**98 799 314**
CHARGES NETTES D'EXPLOITATION	**40 713 033**	**41 004 963**	**41 322 452**
CHARGES D'INVESTISSEMENTS	**44 990 307**	**44 637 300**	**45 969 546**
PRODUITS MOINS CHARGES	**9 276 681**	**6 310 535**	**11 507 309**
Impact climatique	-2 531 011	-4 707 539	1 050 852
Contribution à la péréquation	6 080 386	6 862 651	5 296 142
Autres (régularisation du tarif précédent, impayés...)	5 727 306	4 155 421	5 160 318

- Un impact climatique négatif signifie que les recettes de GRDF ont été inférieures à la prévision de la CRE en raison d'un climat globalement plus chaud que le climat moyen,
- Une contribution de la concession à la péréquation tarifaire négative signifie que la concession bénéficie du système de solidarité national.

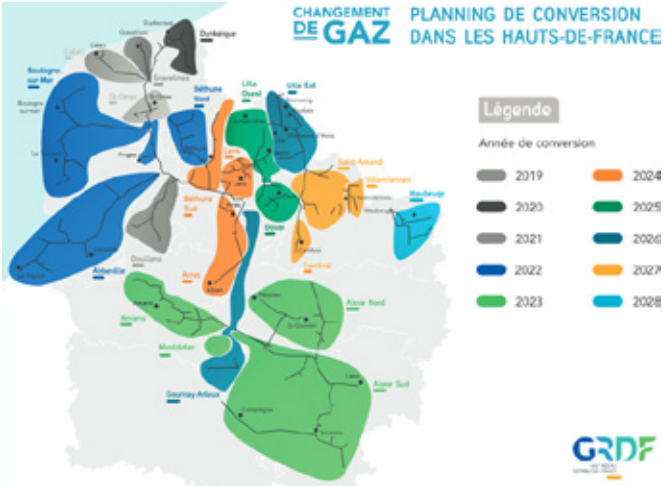
Investissements par finalité - flux (en euros)

	2019	2020	2021
TOTAL	**35 212 805**	**31 439 212**	**39 569 129**
Raccordement et transition écologique	4 313 632	4 091 353	6 036 005
Modification d'ouvrages à la demande de tiers	827 916	855 063	918 257
Adaptation et modernisation des ouvrages	18 809 837	15 428 659	19 740 337
Modernisation de la cartographie et inventaire	599 205	586 415	594 575
Comptage	5 832 903	6 130 494	6 995 115
Autres	4 829 307	4 347 223	5 284 836

Le Projet Changement de Gaz de GRDF

Le gisement de Groningue aux Pays-Bas alimente en gaz B (gaz à bas pouvoir calorifique) la majeure partie de la région Hauts-de-France et quelques communes de Seine Maritime. Les Pays-Bas ont décidé de stopper à horizon 2029 les exportations de gaz B.

Le Projet Changement de Gaz est spécifique aux consommateurs alimentés en gaz B et vise à vérifier leurs installations afin de les alimenter en gaz H (gaz à haut pouvoir calorifique).



Les chantiers

Raccordements et transition écologique	Longueur	Brch. Coll.	Brch. Ind.
CHEMIN DES SAUTES - BAUVIN	1 786 m	1	126
AVENUE D'OGIMONT LES ALLEES DU MANOIR - BAISIEUX	1 015 m	2	106
RUE DU FOURCHON - SECLIN	799 m	11	63

Modification d'ouvrages à la demande de tiers	Longueur	Brch. Coll.	Brch. Ind.
RUE MARECHAL DE LATTRE TASSIGNY - WATTRELOS	575 m	10	9
RUE DE L'UNION - TOURCOING	44 m		3
RUE MARCEAU - COMINES	33 m		

Adaptation et modernisation des ouvrages	Longueur	Brch. Coll.	Brch. Ind.
AVENUE DE L'EUROPE - HAUBOURDIN	2 507 m		276
RUE ANTOINE WATTEAU - WATTIGNIES	2 444 m	1	253
RUE DE LA MARTINOIRE - WATTRELOS	1 328 m	4	125

La chaine d'intervention

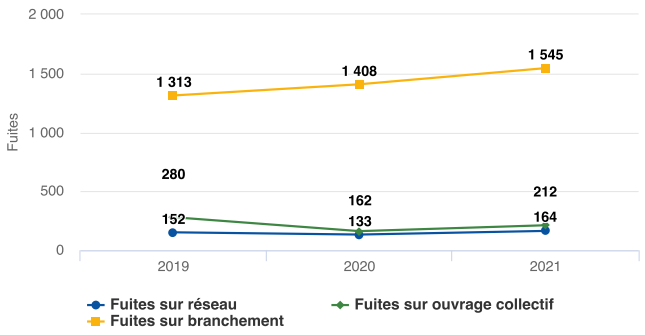
Les dommages aux ouvrages lors de travaux de tiers provoquent des incidents sur le réseau de distribution de gaz avec ou sans interruption de fourniture pour les clients.

Dommages aux ouvrages

Dommages

	2019	2020	2021
Nb de DO avec fuite sur ouvrages enterrés	77	49	54
Nb de DICT sur ouvrages GRDF	20 319	18 293	20 037
Taux	0,38%	0,27%	0,27%

Évolution des fuites



MEL
2021

Le gaz vert en Hauts-de-France

La méthanisation poursuit son essor en Hauts-de-France. A fin 2021, 58 sites de méthanisation injectent du gaz vert dans les réseaux, dont 54 raccordés à GRDF. Les capacités de production installées représentent 1,2 TWh, équivalent à la consommation gaz de 200 000 foyers neufs, et contribuent à 240 000 tonnes de GES évitées.

Le développement se poursuit avec plus de 80 unités prévues en service à fin 2022. Cette impulsion s'appuie sur le volontarisme des acteurs privés – agriculteurs et groupements d'agriculteurs en majorité – mais aussi des acteurs réunis au sein du CORBI, Collectif Opérationnel Régional du Biométhane Injecté. Engagé dans la dynamique REV3, le collectif soutient l'ambition des Hauts-de-France d'être la première région de biométhane injecté en Europe. Il s'est fixé l'objectif d'atteindre 3 TWh/an à fin 2025.

En région Hauts-de-France, historiquement gazière et disposant d'un réseau dense, le gaz vert bénéficie d'une grande adhésion. Les gaz renouvelables répondent aux enjeux sociaux et environnementaux du territoire : produire une énergie locale en valorisant les déchets biodégradables. Ils participent également à la création d'emplois locaux et non délocalisables.

Le nouveau « Portail Collectivités »

Le Portail Collectivités a été mis en service fin 2021, et remplace les outils MaConcessionGaz et MonRéseauGaz. Accessible sur grdf.fr, le Portail Collectivités est un espace dédié et sécurisé offrant à toutes les collectivités desservies en gaz l'accès à un ensemble de services et de données relatifs à l'activité de GRDF sur leur territoire pour répondre à leurs besoins. Votre code d'authentification est : UKOARYJG. Vous avez accès à un espace privilégié et enrichi de tous les documents (contrats de concession, avenants, CRAC, courrier redevances…) et des jeux de données détaillées pour vous permettre de mieux contrôler l'activité de GRDF sur le périmètre de chaque commune composant votre territoire.

Votre interlocuteur territorial GRDF

JEAN PHILIPPE CROMARIAS
Délégué Territorial
06 20 37 36 92
jeanphilippe.cromarias@grdf.fr

URGENCE SECURITE GAZ
N°Vert 0 800 47 33 33
APPEL GRATUIT DEPUIS UN POSTE FIXE

SERVICE CLIENT
N°Cristal 09 69 36 35 34
APPEL NON SURTAXE

GRDF, Société Anonyme au capital de 1 800 745 000 €. Siège social : 6 rue Condorcet, 75009 Paris. RCS Paris 444 786 511

Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Nombre de membres en exercice : 188
Quorum minimum requis : 95
Date de la convocation à la réunion : 09 décembre 2022

Président : DAMIEN CASTELAIN
(Secrétaire de Séance : Nicolas DETERPIGNY)

Présents (166) :

M. ACHIBA (à partir de 18h00), M. AL DANDACHI, M. AMBROZIEWICZ, M. AMROUNI, M. ANDRIES, M. BAERT, Mme BALMELLE, M. BALY, Mme BARISEAU, Mme BECUE, M. BEHARELLE, Mme BELGACEM, M. BERNARD, M. BLONDEAU, M. BOCQUET, Mme BODIER, M. BONNET, M. BORREWATER, M. BOUCHE, M. BREHON, Mme BRESSON, M. BROGNIART, Mme BRULANT-FORTIN, Mme BRUN (pouvoir à M. CAREMELLE jusqu'à 17h30), M. CADART, Mme CAMARA, M. CAMBIEN, M. CANESSE (pouvoir à M. BLONDEAU à partir de 20h00), M. CAREMELLE, Mme CASIER, M. CASTELAIN, M. CATHELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDERLIER, M. Christophe CAUDRON, M. Gérard CAUDRON, M. CHALAH (pouvoir à M. AMROUNI à partie de 19h55), Mme CHANTELOUP, M. CHARPENTIER, Mme COEVOET, M. COLIN, M. CORBILLON, M.COSTEUR (à partir de 18h15), M. DAVID-BROCHEN, M. DEHAUT, Mme DE SMEDT, M. DEBEER, Mme DELACROIX, M. DELANGHE, M. DELBAR, M. DELEBARRE, M. DELEPAUL, M. DENDIEVEL, M. DENOEUD (pouvoir à M. VUYLSTEKER jusqu'à 18h30) Mme DEPREZ-LEFEBVRE, M.DESLANDES (pouvoir à M. DENDIEVEL à partir de 22h00), M. DESMET, M. DESMETTRE, M. DETERPIGNY, Mme DOIGNIES, Mme DOMRAULT-TANGUY, M. DUBOIS, Mme DUCRET (pouvoir à M. GERARD à partir de 20 h10), M. DUCROCQ (pouvoir à M. Frédéric LEFEBVRE à partir de 20h10), M. DUFOUR, M. DURAND, Mme DURET (pouvoir à M. DENOEUD à partir de 20h05), M. ELEGEEST, M. FITAMANT, M. FLINOIS, M. GADAUT, Mme GANTIEZ, M. GARCIN, Mme GAUTIER , M. GEENENS, M. GERARD, M. GHERBI, Mme GILME, Mme GIRARD, Mme GLADYSZ-SEBILLE, Mme GOFFARD (pouvoir à M. RICHIR jusqu'à 18h00), M. GONCE, Mme GOUBE, M. HAESEBROECK, Mme HALLYNCK, M. HANOH, M. HAYART (pouvoir à M. PAU à partir de 20h00), M. HOUSET, M. HUTCHINSON, Mme JANSSENS, Mme KHATIR, Mme KRAMARZ, M. LEBARGY, M. LECLERCQ, M. LEDE, Mme Catherine LEFEBVRE, M. Frédéric LEFEBVRE, M. Joseph LEFEBVRE, M. Dominique LEGRAND, M. Jean-François LEGRAND, M. LEPRETRE, M. LEWILLE, Mme LHERBIER (pouvoir à M. ACHIBA à partir de 21h00), M. LIENART, M. LIMOUSIN, Mme LINKENHELD, M. MAENHOUT, M. MANIER, M. MARCY, Mme MARIAGE-DESREUX, Mme MASSE, Mme MASSIET, M. MASSON, M. MATHON, Mme MAZZOLINI, M. MENAULT, Mme MEZOUANE-RAHMI, M. MINARD, Mme MOENECLAEY, M. MOLLE, M. MONTOIS, Mme MOREAUX, M. MOUVEAU, Mme NIREL, Mme OSSON (à partir de 17h30), M. PASTOUR, M. PAU, M. PAURON, M. PETRONIN, M. PICK, Mme PIERRE-RENARD, M. PILETTE, M. PLANCKE, M. PLOUY, Mme POLLET, Mme PONCHAUX, M. POSMYK, M. Ludovic PROISY, M. Patrick PROISY, M. PROKOPOWICZ, Mme PROVO, Mme RENGOT, M. RICHIR, Mme RODES (pouvoir à M.GEENENS à partir de 19h55), Mme ROUSSEL, Mme RUBIO-COQUEMPOT (à partir de 17h30), Mme SABE (à partir de 17h30), Mme SEDOU, Mme SEGARD (pouvoir à M. BALY à partir de 22h00), M. SKYRONKA, M. SONNTAG, Mme SPILLEBOUT (pouvoir à Mme TONNERRE-DESMET à partir de 20h20), Mme STANIEC-WAVRANT (pouvoir à M. VICOT à partir de 22h00), M. TAISNE (pouvoir à M. DAVID-BROCHEN à partir de 19h30), M. TALPAERT, Mme THOMAS, Mme TONNERRE, M. TURPIN, M. VANBEUGHEN, M. VERCAMER, M. VICOT, Mme VOITURIEZ (à partir de 17h30), M. VUYLSTEKER, M. WOLFCARIUS, M. ZBIERSKI (pouvoir à M. DETERPIGNY à partir de 21h25), Mme ZOUGGAGH.

Élus absents ayant donné pouvoir (22) :

Mme AUBRY (pouvoir à Mme LINKENHELD), Mme BADERI (pouvoir à Mme GAUTIER), M. BELABBES (pouvoir à M. DEBEER), M. BEZIRARD (pouvoir à M. BERNARD), M. BONTE (pouvoir à M. LIENART), M. BRAURE (pouvoir à M. BREHON), M. BUISSE (pouvoir à Mme MAZZOLINI), M. BUYSSECHAERT (pouvoir à Mme MARIAGE), M. DARMANIN (pouvoir à Mme BECUE), Mme DEBOOSERE (pouvoir à Mme CHANTELOUP), M. DESBONNET (pouvoir à M. MAENHOUT), M. DESTAILLEUR (pouvoir à Mme GILME), M. Ali DOUFFI (pouvoir à Mme BRULANT-FORTIN), Mme FURNE (pouvoir à M. COSTEUR), M. GRAS (pouvoir à M. MARCY), M. HEIREMANS (pouvoir à M. HUTCHINSON), M. LENFANT (pouvoir à Mme PONCHAUX), M. MAYOR (pouvoir à M. ELEGEEST), Mme PARIS (pouvoir à M. GARCIN), M. PLUSS (pouvoir à Mme MOREAUX), M. ROLLAND (pouvoir à M. SKYRONKA), Mme WENDERBECQ (pouvoir à Mme GLADYSZ-SEBILLE).

Le quorum étant atteint, le Conseil de la MEL peut valablement délibérer.

Le secrétaire de séance

Nicolas DETERPIGNY

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Damien CASTELAIN

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 024

Pour rendu exécutoire

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Vice-président délégué

Le 19/12/2022
Alain BERNARD

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
ID : 059-200093201-20221216-lmc100000096728-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 19/12/2022
Retour préfecture le 19/12/2022
Publié le 20/12/2022

22-C-0408

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

RAPPORTS ANNUELS RELATIFS A L'EXECUTION DES CONCESSIONS DE DISTRIBUTION PUBLIQUE D'ELECTRICITE ET DE FOURNITURE D'ENERGIE ELECTRIQUE AUX TARIFS REGLEMENTES - ANNEE 2021

I. Rappel du contexte

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014 attribue à la métropole européenne de Lille (MEL) la compétence de « concession de distribution publique d'électricité et de gaz ».

En conséquence, la MEL a été substituée de plein droit le 1er janvier 2015 aux autorités concédantes exerçant ladite compétence au sein du périmètre métropolitain.

Le service public de développement et d'exploitation du réseau de distribution d'électricité et de la fourniture d'énergie électrique aux tarifs réglementés est délégué par la MEL à ENEDIS et Électricité de France (EDF), au travers d'un contrat de concession - conclu par le SIMERE, qui est aujourd'hui dissous - regroupant les 89 communes pour lesquelles la MEL exerce la compétence de distribution publique d'électricité, conformément à l'avenant n° 8 entré en vigueur le 1er janvier 2020.

Depuis le 14 mars 2020, la MEL a fusionné avec la Communauté de Communes de la Haute Deûle composée de 5 communes pour former la nouvelle MEL.

Ces communes ayant préalablement repris leur compétence à la Fédération d'Électricité de l'Arrondissement de Lille (FEAL), la MEL s'est directement substituée à celles-ci comme autorité concédante exerçant la compétence « concession de distribution publique d'électricité et de gaz ».

Sur le périmètre des communes d'Allennes-les-Marais, Annoeullin, Bauvin, Carnin (uniquement sur le volet Moyenne tension du réseau) et Provin : le service est concédé, jusqu'à l'entrée en vigueur de l'avenant n° 2 au 1er janvier 2023 (avenant autorisé par délibération n°22-C-0278 adoptée le 7 octobre 2022), à ENEDIS et Electricité de France (EDF) au travers d'un contrat de concession intercommunal dont le périmètre porte également sur celui de la FEAL. Sur ce contrat, la MEL partage donc le rôle d'Autorité Concédante avec cette dernière.

Sur le périmètre de Carnin, spécifiquement pour le volet basse tension du réseau et pour la fourniture aux tarifs réglementés de vente, le service est concédé à la Société d'Intérêt Collectif Agricole (SICAE) de Carnin.

II. Objet de la délibération

Conformément à l'article L.3131-5 du Code de la commande publique et à l'article L.1411-3 du Code Général des Collectivités Territoriales, les délégataires ont remis deux rapports relatifs à l'exécution du service public de distribution, de développement et d'exploitation du réseau de distribution d'électricité et de la fourniture d'énergie électrique aux tarifs réglementés.

Ces rapports ont pour objectif de renforcer l'information des élus métropolitains afin de s'assurer que le concessionnaire agit en conformité avec les positions et les actions engagées par la MEL.

Les synthèses de ces rapports sont jointes à la présente délibération.

L'activité de distribution publique d'électricité concédée à ENEDIS sur le périmètre sur lequel la MEL est autorité concédante représente :

- 617.966 clients connectés ;
- 5.612 Giga Watts Heure distribués ;
- 9.473 km de ligne Haute Tension et Basse Tension dont 79 % sont enterrés ;
- 5.311 postes de distribution publique.

L'activité de distribution publique d'électricité concédée à la SICAE représente :
- 500 clients connectés ;
- 2,9 Giga Watts Heure distribués ;
- 8,2 km de ligne Basse Tension dont 79 % sont enterrés ;
- 6 postes de distribution publique.

Conformément aux dispositions de l'article L1413-1 du code général des collectivités territoriales, les rapports ont fait l'objet d'un examen de la Commission Consultative des Services Publics Locaux réunie le 24 novembre 2022.

Par conséquent, la commission principale Climat et écologie, Gestion de l'eau et des déchets, ENM, Agriculture consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) de prendre acte des rapports annuels 2021 et de leurs synthèses, relatifs à l'exécution de la délégation du service public de distribution, de développement et d'exploitation du réseau de distribution d'électricité et de la fourniture d'énergie électrique aux tarifs réglementés.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT RAPPORT
M. Frédéric LEFEBVRE n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

22-C-0408

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

RAPPORTS ANNUELS RELATIFS A L'EXECUTION DES CONCESSIONS DE DISTRIBUTION PUBLIQUE D'ELECTRICITE ET DE FOURNITURE D'ENERGIE ELECTRIQUE AUX TARIFS REGLEMENTES - ANNEE 2021

I. Rappel du contexte

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014 attribue à la métropole européenne de Lille (MEL) la compétence de « concession de distribution publique d'électricité et de gaz ».

En conséquence, la MEL a été substituée de plein droit le 1er janvier 2015 aux autorités concédantes exerçant ladite compétence au sein du périmètre métropolitain.

Le service public de développement et d'exploitation du réseau de distribution d'électricité et de la fourniture d'énergie électrique aux tarifs réglementés est délégué par la MEL à ENEDIS et Électricité de France (EDF), au travers d'un contrat de concession - conclu par le SIMERE, qui est aujourd'hui dissous - regroupant les 89 communes pour lesquelles la MEL exerce la compétence de distribution publique d'électricité, conformément à l'avenant n° 8 entré en vigueur le 1er janvier 2020.

Depuis le 14 mars 2020, la MEL a fusionné avec la Communauté de Communes de la Haute Deûle composée de 5 communes pour former la nouvelle MEL.

Ces communes ayant préalablement repris leur compétence à la Fédération d'Électricité de l'Arrondissement de Lille (FEAL), la MEL s'est directement substituée à celles-ci comme autorité concédante exerçant la compétence « concession de distribution publique d'électricité et de gaz ».

Sur le périmètre des communes d'Allennes-les-Marais, Annoeullin, Bauvin, Carnin (uniquement sur le volet Moyenne tension du réseau) et Provin : le service est concédé, jusqu'à l'entrée en vigueur de l'avenant n° 2 au 1er janvier 2023 (avenant autorisé par délibération n°22-C-0278 adoptée le 7 octobre 2022), à ENEDIS et Electricité de France (EDF) au travers d'un contrat de concession intercommunal dont le périmètre porte également sur celui de la FEAL. Sur ce contrat, la MEL partage donc le rôle d'Autorité Concédante avec cette dernière.

Sur le périmètre de Carnin, spécifiquement pour le volet basse tension du réseau et pour la fourniture aux tarifs réglementés de vente, le service est concédé à la Société d'Intérêt Collectif Agricole (SICAE) de Carnin.

II. Objet de la délibération

Conformément à l'article L.3131-5 du Code de la commande publique et à l'article L.1411-3 du Code Général des Collectivités Territoriales, les délégataires ont remis deux rapports relatifs à l'exécution du service public de distribution, de développement et d'exploitation du réseau de distribution d'électricité et de la fourniture d'énergie électrique aux tarifs réglementés.

Ces rapports ont pour objectif de renforcer l'information des élus métropolitains afin de s'assurer que le concessionnaire agit en conformité avec les positions et les actions engagées par la MEL.

Les synthèses de ces rapports sont jointes à la présente délibération.

L'activité de distribution publique d'électricité concédée à ENEDIS sur le périmètre sur lequel la MEL est autorité concédante représente :

- 617.966 clients connectés ;
- 5.612 Giga Watts Heure distribués ;
- 9.473 km de ligne Haute Tension et Basse Tension dont 79 % sont enterrés ;
- 5.311 postes de distribution publique.

L'activité de distribution publique d'électricité concédée à la SICAE représente :
- 500 clients connectés ;
- 2,9 Giga Watts Heure distribués ;
- 8,2 km de ligne Basse Tension dont 79 % sont enterrés ;
- 6 postes de distribution publique.

Conformément aux dispositions de l'article L1413-1 du code général des collectivités territoriales, les rapports ont fait l'objet d'un examen de la Commission Consultative des Services Publics Locaux réunie le 24 novembre 2022.

Par conséquent, la commission principale Climat et écologie, Gestion de l'eau et des déchets, ENM, Agriculture consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) de prendre acte des rapports annuels 2021 et de leurs synthèses, relatifs à l'exécution de la délégation du service public de distribution, de développement et d'exploitation du réseau de distribution d'électricité et de la fourniture d'énergie électrique aux tarifs réglementés.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT RAPPORT
M. Frédéric LEFEBVRE n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

SYNTHÈSE

COMPTE-RENDU D'ACTIVITÉ DE CONCESSION **2021**

FÉDÉRATION D'ÉLECTRICITÉ DE L'ARRONDISSEMENT DE LILLE

Développement et exploitation du réseau public de distribution d'électricité

Fourniture d'électricité aux tarifs réglementés de vente

ENEDIS

22-C-0408

EDF

597/636

L'année 2021 pour Enedis, au plan local

Une année riche malgré la crise sanitaire

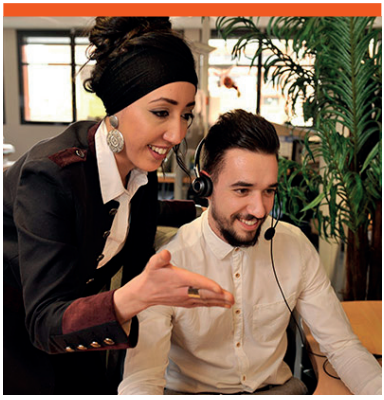
Malgré un contexte sanitaire défavorable, la présence d'Enedis sur l'arrondissement de Lille a été marquée par de nombreux faits marquants dans le domaine de la Transition Energétique.

Que ce soit dans l'accompagnement des initiatives portées par les collectivités locales (haut conseil Métropolitain pour le climat, projet d'autoconsommation collective à Annoeulin…), dans le suivi des projets menés par les acteurs du développement territorial (Energiesprong, accélérateurs Rev3…) ou encore dans notre engagement auprès de nos partenaires académiques (Challenge Xpérium de l'Université de Lille, IUT STID Roubaix…), Enedis était présent pour faciliter la mise en œuvre des actions visant la décarbonation de notre société.

En matière de modernisation et de renouvellement du réseau public de distribution, les investissements s'inscrivent dans la trajectoire prévue du Plan Pluriannuel d'Investissement 2020-2023.

L'année 2021 pour EDF, au plan local

La solidarité reste notre priorité



La crise sanitaire se poursuit en 2021 et EDF Commerce Nord-Ouest continue à adapter son organisation pour permettre aux conseillers clientèle de rester au plus près de ses clients, et en particulier des plus fragiles.

Les structures de médiation, les travailleurs sociaux, les associations sont toujours autant sollicités par les plus démunis et nos équipes solidarité restent mobilisées à leur côté pour les aider à trouver des solutions individualisées adaptées. Quand la situation sanitaire le permettait, des actions de sensibilisation aux économies d'énergie ont été organisées afin de poursuivre notre mission d'accompagnement des plus fragiles.

Notre présence territoriale s'est également manifestée au travers de signatures de conventions de partenariat, s'inscrivant dans une démarche commune de lutte contre la précarité énergétique.

Le renouvellement des contrats de concession

Conformément à l'accord sur le nouveau modèle de fin décembre 2017, les négociations en vue du renouvellement des contrats de concession se sont poursuivies en 2021 dans les territoires. À fin 2021, 291 contrats ont été conclus selon ce nouveau modèle, avec des autorités concédantes départementales, des syndicats intercommunaux, des métropoles, des communautés urbaines, ... et des communes. 84 % des contrats avec les principales autorités concédantes ont été ainsi renouvelés selon le nouveau modèle.

L'année 2021 pour Enedis, au plan national

Le déploiement généralisé des compteurs Linky™, démarré en 2015, est arrivé à son terme à la fin de l'année 2021. Ainsi, au 31 décembre, 34,3 millions de compteurs Linky ™ ont été installés et plus de 90 % des foyers en sont désormais équipés. La CRE a dressé un bilan positif de ce déploiement et le considère comme un succès industriel majeur pour notre pays.

Le nouveau tarif d'utilisation des réseaux publics de distribution d'électricité (TURPE 6 HTA-BT) a été instauré suite à la délibération de la CRE du 21 janvier 2021. Celle-ci définit le cadre de régulation d'Enedis sur la période 2021-2024. Les différentes formules tarifaires d'acheminement sont maintenues, de même que les principaux indicateurs de la régulation incitative avec des objectifs renforcés d'amélioration des délais de raccordement et de qualité des données mises à disposition par Enedis.

L'année 2021 pour EDF, au plan national

EDF a décidé en 2021 de mettre fin, pour ses clients Particuliers, aux coupures pour impayés tout au long de l'année, en remplaçant la coupure par une limitation de puissance à 1 kVA. En vigueur depuis avril 2022, la mesure s'applique dans tous les cas, sauf s'il existe une impossibilité physique ou technique de limiter la puissance de l'alimentation du logement.

EDF est le 1er énergéticien à avoir obtenu en 2021 la certification « Relation Client en France » délivrée par l'AFNOR aux entreprises françaises qui font le choix d'implanter l'intégralité de leur service client en France. Le service client d'EDF joue la complémentarité entre le canal numérique et l'accueil téléphonique géré par des Centres Relation Clients opérant en maillage national au profit de toutes les concessions.

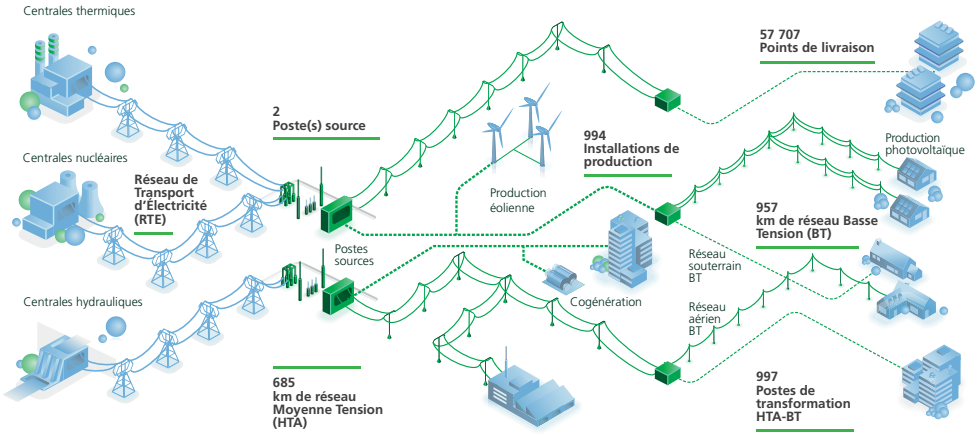
Évolutions tarifaires en 2021

- Le nouveau tarif d'utilisation du réseau public d'électricité (TURPE 6 HTA-BT) porte une hausse tarifaire moyenne de + 0,91 % au 1er août 2021, hors taxes et contributions.
- Le Tarif Bleu résidentiel a augmenté en moyenne de +1,61%, le 1er février 2021, et de +0,48%, le 1er août 2021. Taxes et contributions comprises.

LES CHIFFRES CLÉS DE LA CONCESSION

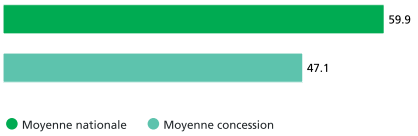
Le développement et l'exploitation du réseau public de distribution d'électricité en 2021

LE RÉSEAU PUBLIC DE DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ



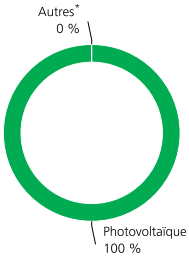
LA QUALITÉ DE DESSERTE CRITÈRE B HORS RTE (EN MIN)

Durée moyenne de coupure des clients BT, hors incidents RTE (en min)



LES PRODUCTEURS SUR LA CONCESSION

Répartition du nombre de producteurs



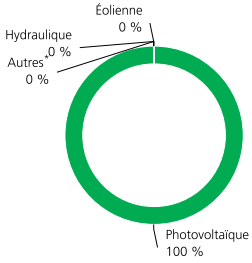
* Producteurs d'énergie d'origine éolienne, hydraulique, cogénération, biomasse.

LE NOMBRE DE CONSOMMATEURS

Répartition du nombre de consommateurs

* Tarifs réglementés de vente

Répartition de la puissance des producteurs

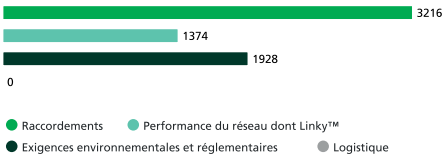


* Cogénération, biomasse…

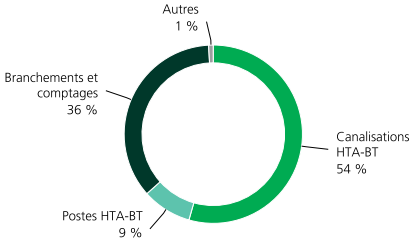
22-C-0408

LES INVESTISSEMENTS ET LE PATRIMOINE

Investissements Enedis sur la concession (k€)



Répartition de la valeur nette comptable des ouvrages



LES RACCORDEMENTS À LA CONCESSION

Répartition des raccordements d'installations de production neuves réalisés

Répartition des raccordements d'installations de consommation neuves réalisés

La fourniture d'électricité aux tarifs réglementés de vente en 2021

LES CLIENTS TARIF BLEU

Répartition des clients Tarif Bleu résidentiel et non résidentiel (en nombre de clients)

Répartition des consommations des clients Tarif Bleu résidentiel et non résidentiel (en MWh)

Tarif Bleu résidentiel — Tarif Bleu non résidentiel

Souscriptions dans l'année Tarif Bleu résidentiel

2 054 (7,3%)

Résiliations dans l'année Tarif Bleu résidentiel

3 166 (11,2%)

LA MENSUALISATION

Clients mensualisés Tarif Bleu résidentiel

21 415 (75,7%)

LA FACTURATION ÉLECTRONIQUE

Clients bénéficiant de la facturation électronique Tarif Bleu résidentiel

14 630 (51,7%)

L'ACCOMPAGNEMENT ÉNERGIE

Clients Tarif Bleu résidentiel ayant bénéficié d'un Accompagnement Energie sur l'année

521

Les pourcentages sont donnés en fonction du nombre total de clients Tarif Bleu résidentiel.

Les utilisateurs du réseau public de distribution d'électricité (RPD)

Les utilisateurs raccordés au RPD sont les clients consommateurs, qui soutirent de l'électricité au réseau et les clients producteurs qui injectent de l'électricité sur celui-ci. Ils sont présentés dans les tableaux ci-après.

Total des clients de la concession

	2020	2021	Variation *en %*
Nombre de clients	56 728	**57 707**	**1,7%**
Énergie acheminée *(en MWh)*	531 640	**550 287**	**3,5%**
Recettes d'acheminement *(en k€)*	21 665	**23 196**	**7,1%**

Installations de production (Concession)

	2020			2021		
	Nombre	**Puissance raccordée***	**Quantité d'énergie produite****	**Nombre**	**Puissance raccordée***	**Quantité d'énergie produite****
Photovoltaïque	920	3 289	**2 556 765**	994	3 877	**2 760 868**
Éolien	0	0	**0**	0	0	**0**
Hydraulique	0	0	**0**	0	0	**0**
Autres	0	0	**0**	0	0	**0**
Total	**920**	**3 289**	**2 556 765**	**994**	**3 877**	**2 760 868**

* La puissance est exprimée en kVA pour les producteurs raccordés en BT et en kW pour ceux raccordés en HTA.
** En kWh

Canalisations HTA mises en service *(en m)* (Concession)

	2020	2021
Souterrain	7 059	**13 876**
Torsadé	0	**0**
Aérien nu	123	**260**
Total	7 182	**14 136**
Dont pour information		
Extension	2 569	**3 017**
Renouvellement[1]	4 553	**11 119**
Renforcement	60	**0**

[1] L'information qui est communiquée dans cette partie correspond principalement à du renouvellement pour obsolescence et à des déplacements d'ouvrages.

22-C-0408

Canalisations BT mises en service *(en m)* (Concession)

	2020	2021
Souterrain	8 960	**14 555**
Torsadé	2 210	**1 892**
Aérien nu	0	**0**
Total	11 170	**16 447**
Dont pour information	-	**-**
Extension	8 223	**13 437**
Renouvellement[1]	1 781	**1 477**
Renforcement	1166	**1533**

[1] L'information qui est communiquée dans cette partie correspond principalement à du renouvellement pour obsolescence et à des déplacements d'ouvrages.

La qualité de l'électricité

Sur votre concession, le temps de coupure moyen par client BT a représenté :

Durée moyenne annuelle de coupure *(en min)* (Concession)

	2020	2021	Variation
Toutes causes confondues (critère B)	76	**49**	**-36%**
Toutes causes confondues hors incidents exceptionnels (critère B HIX)	62	**48**	**-22%**
Dont origine RTE (incident sur le réseau de transport)	0	**2**	**-**
Dont incident sur le réseau public de distribution	38	**23**	**-40%**
Dont travaux sur le réseau public de distribution	24	**24**	**0%**

1

milliard d'euros : c'est le montant des investissements d'Enedis consacrés à la modernisation du réseau

Des travaux respectueux de l'environnement

Travaux réalisés en techniques discrètes sur réseaux HTA et BT *(en %)* (Concession)

	2020	2021
En agglomération	89%	**94%**
Hors agglomération	97%	**88%**
En zone classée	-	**98%**
Total	**89%**	**94%**

Les investissements du concessionnaire

Pour l'année 2021, les investissements d'Enedis au niveau national ont représenté 4,4 milliards d'euros. Sur votre concession, ces investissements sont présentés ci-après :

Investissements Enedis *(en k€)* (Concession)

	2020	2021
I. Raccordements des utilisateurs consommateurs et producteurs	2 234	**3 216**
II. Investissements pour l'amélioration du patrimoine	4 574	**3 303**
II.1 Investissements pour la performance et la modernisation du réseau	3 106	**1 375**
II.2 Investissements motivés par des exigences environnementales et des contraintes externes	1 468	**1 929**
III. Investissement de logistique	3	**1**
IV. Autres investissements	0	**1**
Total (= I + II.1 + II.2 + III + IV) *(en k€)*	**6 812**	**6 521**

Les flux financiers

Outre sa participation au titre de l'article 8, le concessionnaire apporte son concours financier aux investissements que vous réalisez en qualité de maître d'ouvrage (redevance R1-R2, PCT, aides FACE).

Montants *(en k€)* (Concession)

	2020	2021
Redevance part R1	120,0	**121,1**

22-C-0408

Montants *(en k€)* (Concession)

	2020	2021
Redevance part R2	0,0	**97,4**
Participation « article 8 »	88,8	**165,7**

La R2 2020 a été réglée à la FEAL en 2021 à hauteur de 51 444 €. Le montant de la R2 2021 s'élève lui à 45 934€.
Le montant de la participation Art8 2021 inclut les montants financiers de 2 chantiers au programme 2020 payés en 2021 et n'inclut pas le chantier LOUVIL, programmé en 2021 et payé en 2022.

Les éléments financiers d'exploitation

Montants *(en k€)* (Concession)

	2020	2021
Total des produits d'exploitation	27 529	**28 737**
Total des charges d'exploitation	22 783	**23 854**
Total des produits d'exploitation - total des charges d'exploitation	4 746	**4 883**
Contribution à l'équilibre - Charges supplémentaires	2 743	**1 930**
Contribution à l'équilibre - Produits supplémentaires	0	**0**
Total des produits - total des charges y compris contribution à l'équilibre	2 003	**2 953**

La valeur des ouvrages concédés au 31/12/2021

Ouvrages concédés *(en k€)*

	Valeur brute comptable	Valeur nette comptable	Valeur de remplacement	Provisions de renouvellement
Canalisations HTA-BT	73 839	38 531	102 322	10 804
Postes HTA-BT et transformateurs	17 198	6 358	23 379	2 888
Branchements et comptages	38 996	25 328	45 999	2 900
Autres biens	1 139	592	1 328	179
Total	**131 172**	**70 810**	**173 028**	**16 771**

LA FOURNITURE D'ÉLECTRICITÉ AUX TARIFS RÉGLEMENTÉS DE VENTE SUR VOTRE CONCESSION

91 %
des clients particuliers se déclarent satisfaits d'EDF

Les clients de la concession

La concession de fourniture d'électricité concerne des sites de puissance inférieure ou égale à 36 kVA.

Dans le cadre de la concession, les tarifs proposés sont le Tarif bleu résidentiel pour les clients Particuliers, et le Tarif bleu non résidentiel pour les professionnels et collectivités (selon les critères d'éligibilité définis à l'article L.337-7 du code de l'énergie).

Le tableau synthétique ci-après rend compte des volumes concernés pour votre concession (les recettes sont exprimées hors contributions et hors taxes).

Total Tarif Bleu (Concession)

	2020	2021	Variation *(en %)*
Nombre des clients	31 908	**29 318**	**-8,1%**
Énergie facturée *(en MWh)*	201 614	**184 815**	**-8,3%**
Recettes *(en k€)*	24 135	**23 030**	**-4,6%**

EDF accompagne les clients de votre concession, notamment en leur délivrant un conseil tarifaire lors de leurs appels téléphoniques. EDF est aussi aux côtés des clients qui lui font part d'une difficulté de paiement leur proposant un Accompagnement Énergie qui inclut notamment un conseil tarifaire.

Les clients peuvent aussi gérer directement leur contrat et suivre leur consommation à partir des outils numériques qu'EDF met à leur disposition (espace client, solution Suivi Conso, appli EDF & MOI).

Accompagnement des clients *(en nombre, sur votre concession)*

	2021
Nombre de conseils tarifaires	**2 339**
Nombre d'Accompagnements Énergie	**521**

EDF propose aux clients de la concession des modalités de paiement souples et personnalisées, ainsi qu'un support dématérialisé : la facture électronique.

Facture électronique à fin 2021 *(en %)*

	2021
Evolution 2021/20 du nombre de clients Particuliers de votre concession avec facture électronique	**0,7%**

22-C-0408

Les réclamations écrites des clients Particuliers

Le soin apporté au traitement des réclamations constitue un facteur de satisfaction des clients. EDF rend compte des réclamations écrites des clients Particuliers de la concession, de leur typologie et de leur délai de traitement.

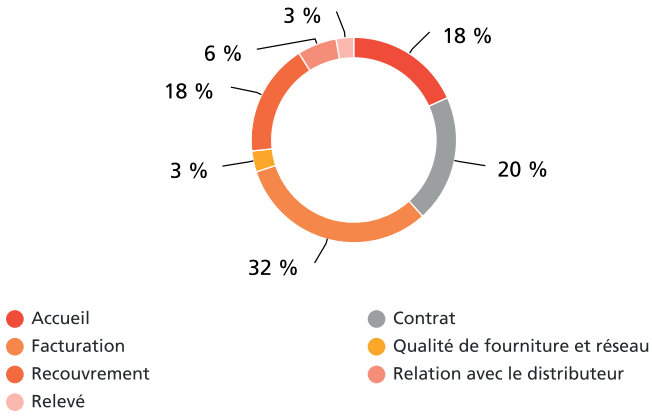
95,7%

C'est le taux de réponses sous 30 jours aux réclamations (concession)

Réclamations écrites (Concession)

	2020	2021	Variation *(en %)*
Courrier	113	**115**	**1,8%**
Internet	840	**788**	**-6,2%**

Répartition par motif des réclamations écrites pour l'année 2021



Les dispositifs d'aide aux clients en difficulté

Au titre de la lutte contre la précarité énergétique, EDF déploie son action selon trois axes : l'aide au paiement, l'accompagnement des clients en difficulté, la prévention. S'agissant de l'aide au paiement, EDF met notamment en œuvre le chèque énergie et fait connaître le dispositif.

Chèques énergie (Concession)

	2020	2021	Variation *(en %)*
Nombre de clients pour lesquels un chèque énergie a été pris en compte au cours de l'exercice*	1 832	**1 756**	**-4,1%**

* La valeur 2021 n'inclut pas le chèque exceptionnel de 100 euros.

Votre contact Enedis

Stéphane LAIGNEZ
Adjoint au Directeur Territorial
06.60.65.91.98

Votre contact EDF

Christophe BECUWE
Directeur Développement Territorial
06 69 58 54 95

Vous pouvez consulter la version digitale de la synthèse en flashant le QR code ci-contre

Enedis
Société Anonyme à directoire et à conseil de surveillance
Tour Enedis - 34 place des Corolles
92079 Paris La Défense CEDEX - France
Capital de 270 037 000 euros
444 608 442 R.C.S Nanterre
www.enedis.fr

EDF
Société Anonyme
22-30 avenue de Wagram
75382 Paris Cedex 08 - France
Capital de 1 868 467 354 euros
552 081 317 R.C.S Paris
www.edf.fr

Ce document est un extrait du compte-rendu d'activité 2021 auquel il convient de se reporter pour toutes les informations complémentaires.

22-C-0408

608/636

SYNTHÈSE

COMPTE-RENDU D'ACTIVITÉ DE CONCESSION **2021**

Métropole Européenne de Lille

Développement et exploitation du réseau public de distribution d'électricité

Fourniture d'électricité aux tarifs réglementés de vente

ENEDIS
22-C-0408

EDF
609/636

L'année 2021 pour Enedis, au plan local

Une année riche pour la Transition Energétique

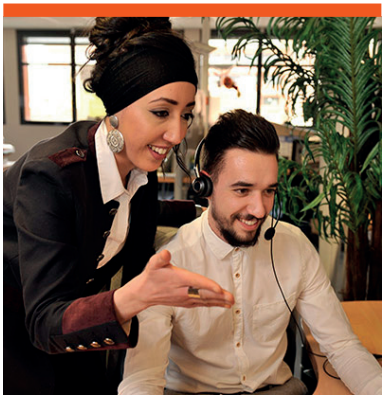
Malgré un contexte sanitaire défavorable, la présence d'Enedis sur le territoire métropolitain a été marquée par de nombreux faits marquants dans le domaine de la Transition Energétique.

Que ce soit dans l'accompagnement des initiatives portées par les collectivités locales (haut conseil Métropolitain pour le climat, Pacte Bas Carbone de la Ville de Lille, autoconsommation collective de La Madeleine…), dans le suivi des projets menés par les acteurs du développement territorial (Energiesprong, accélérateurs Rev3…) ou encore dans notre engagement auprès de nos partenaires académiques (Challenge Xpérium de l'Université de Lille, IUT STID Roubaix…), Enedis était présent pour faciliter la mise en œuvre des actions visant la décarbonation de notre société.

L'année est également marquée par un niveau d'investissement en hausse au profit de la qualité de desserte, comme par exemple le chantier de modernisation du Poste Source Hannart à Wasquehal.

L'année 2021 pour EDF, au plan local

La solidarité reste notre priorité



La crise sanitaire se poursuit en 2021 et EDF Commerce Nord-Ouest continue à adapter son organisation pour permettre aux conseillers clientèle de rester au plus près de ses clients, et en particulier des plus fragiles.

Les structures de médiation, les travailleurs sociaux, les associations sont toujours autant sollicités par les plus démunis et nos équipes solidarité restent mobilisées à leur côté pour les aider à trouver des solutions individualisées adaptées. Quand la situation sanitaire le permettait, des actions de sensibilisation aux économies d'énergie ont été organisées afin de poursuivre notre mission d'accompagnement des plus fragiles.

Notre présence territoriale s'est également manifestée au travers de signatures de conventions de partenariat, s'inscrivant dans une démarche commune de lutte contre la précarité énergétique.

Le renouvellement des contrats de concession

Conformément à l'accord sur le nouveau modèle de fin décembre 2017, les négociations en vue du renouvellement des contrats de concession se sont poursuivies en 2021 dans les territoires. À fin 2021, 291 contrats ont été conclus selon ce nouveau modèle, avec des autorités concédantes départementales, des syndicats intercommunaux, des métropoles, des communautés urbaines, ... et des communes. 84 % des contrats avec les principales autorités concédantes ont été ainsi renouvelés selon le nouveau modèle.

L'année 2021 pour Enedis, au plan national

Le déploiement généralisé des compteurs Linky™, démarré en 2015, est arrivé à son terme à la fin de l'année 2021. Ainsi, au 31 décembre, 34,3 millions de compteurs Linky ™ ont été installés et plus de 90 % des foyers en sont désormais équipés. La CRE a dressé un bilan positif de ce déploiement et le considère comme un succès industriel majeur pour notre pays.

Le nouveau tarif d'utilisation des réseaux publics de distribution d'électricité (TURPE 6 HTA-BT) a été instauré suite à la délibération de la CRE du 21 janvier 2021. Celle-ci définit le cadre de régulation d'Enedis sur la période 2021-2024. Les différentes formules tarifaires d'acheminement sont maintenues, de même que les principaux indicateurs de la régulation incitative avec des objectifs renforcés d'amélioration des délais de raccordement et de qualité des données mises à disposition par Enedis.

L'année 2021 pour EDF, au plan national

EDF a décidé en 2021 de mettre fin, pour ses clients Particuliers, aux coupures pour impayés tout au long de l'année, en remplaçant la coupure par une limitation de puissance à 1 kVA. En vigueur depuis avril 2022, la mesure s'applique dans tous les cas, sauf s'il existe une impossibilité physique ou technique de limiter la puissance de l'alimentation du logement.

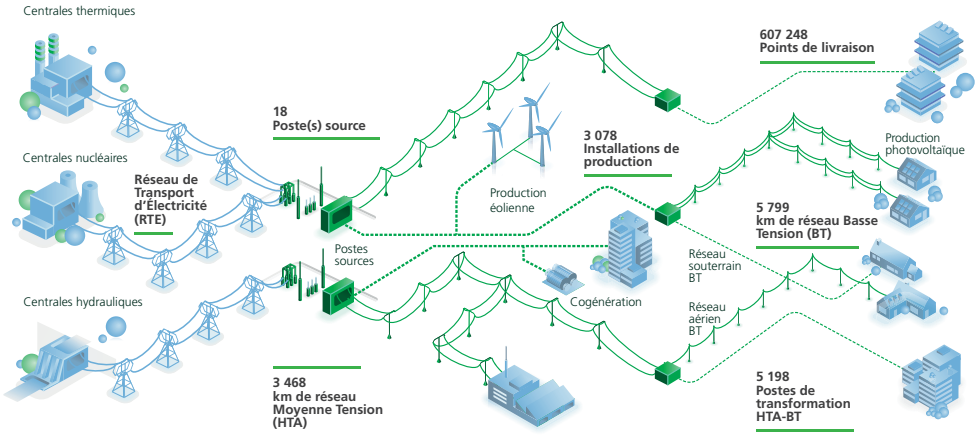
EDF est le 1er énergéticien à avoir obtenu en 2021 la certification « Relation Client en France » délivrée par l'AFNOR aux entreprises françaises qui font le choix d'implanter l'intégralité de leur service client en France. Le service client d'EDF joue la complémentarité entre le canal numérique et l'accueil téléphonique géré par des Centres Relation Clients opérant en maillage national au profit de toutes les concessions.

Évolutions tarifaires en 2021

- Le nouveau tarif d'utilisation du réseau public d'électricité (TURPE 6 HTA-BT) porte une hausse tarifaire moyenne de + 0,91 % au 1er août 2021, hors taxes et contributions.
- Le Tarif Bleu résidentiel a augmenté en moyenne de +1,61%, le 1er février 2021, et de +0,48%, le 1er août 2021. Taxes et contributions comprises.

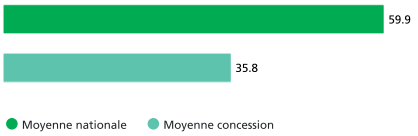
Le développement et l'exploitation du réseau public de distribution d'électricité en 2021

LE RÉSEAU PUBLIC DE DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ



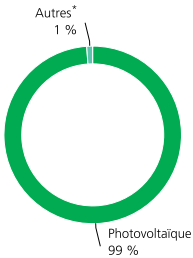
LA QUALITÉ DE DESSERTE CRITÈRE B HORS RTE (EN MIN)

Durée moyenne de coupure des clients BT, hors incidents RTE (en min)



LES PRODUCTEURS SUR LA CONCESSION

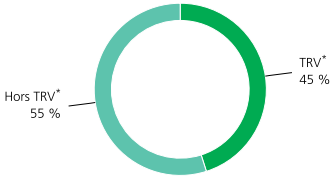
Répartition du nombre de producteurs



* Producteurs d'énergie d'origine éolienne, hydraulique, cogénération, biomasse.

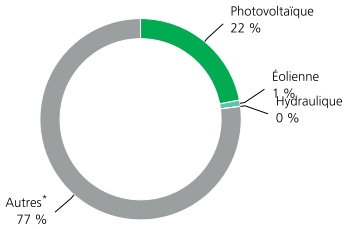
LE NOMBRE DE CONSOMMATEURS

Répartition du nombre de consommateurs



* Tarifs réglementés de vente

Répartition de la puissance des producteurs

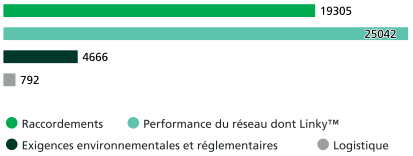


* Cogénération, biomasse…

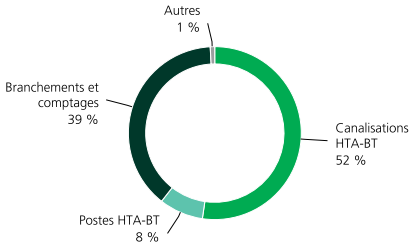
22-C-0408

LES INVESTISSEMENTS ET LE PATRIMOINE

Investissements Enedis sur la concession (k€)

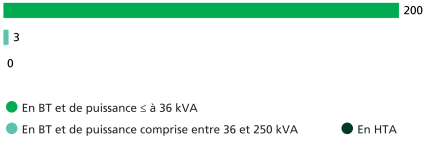


Répartition de la valeur nette comptable des ouvrages



LES RACCORDEMENTS À LA CONCESSION

Répartition des raccordements d'installations de production neuves réalisés



Répartition des raccordements d'installations de consommation neuves réalisés

La fourniture d'électricité aux tarifs réglementés de vente en 2021

LES CLIENTS TARIF BLEU

Répartition des clients Tarif Bleu résidentiel et non résidentiel (en nombre de clients)

Répartition des consommations des clients Tarif Bleu résidentiel et non résidentiel (en MWh)

Souscriptions dans l'année Tarif Bleu résidentiel

29 776 (11,4%)

Résiliations dans l'année Tarif Bleu résidentiel

45 943 (17,7%)

LA MENSUALISATION

Clients mensualisés Tarif Bleu résidentiel

184 599 (70,9%)

LA FACTURATION ÉLECTRONIQUE

Clients bénéficiant de la facturation électronique Tarif Bleu résidentiel

134 434 (51,7%)

L'ACCOMPAGNEMENT ÉNERGIE

Clients Tarif Bleu résidentiel ayant bénéficié d'un Accompagnement Energie sur l'année

7 129

Les pourcentages sont donnés en fonction du nombre total de clients Tarif Bleu résidentiel.

Les utilisateurs du réseau public de distribution d'électricité (RPD)

Les utilisateurs raccordés au RPD sont les clients consommateurs, qui soutirent de l'électricité au réseau et les clients producteurs qui injectent de l'électricité sur celui-ci. Ils sont présentés dans les tableaux ci-après.

Total des clients de la concession

	2020	2021	Variation *en %*
Nombre de clients	600 338	**607 248**	**1,2%**
Énergie acheminée *(en MWh)*	5 287 340	**5 527 973**	**4,6%**
Recettes d'acheminement *(en k€)*	206 006	**221 100**	**7,3%**

Installations de production (Concession)

	2020			2021		
	Nombre	**Puissance raccordée***	**Quantité d'énergie produite****	**Nombre**	**Puissance raccordée***	**Quantité d'énergie produite****
Photovoltaïque	2 796	18 214	**9 144 993**	3 045	20 941	**16 072 116**
Éolien	4	950	**323 982**	5	950	**187 350**
Hydraulique	1	335	**1 057 821**	0	0	**0**
Autres	27	73 437	**168 457 069**	28	73 437	**152 250 551**
Total	**2 828**	**92 936**	**178 983 865**	**3 078**	**95 328**	**168 510 017**

* La puissance est exprimée en kVA pour les producteurs raccordés en BT et en kW pour ceux raccordés en HTA.
** En kWh

Canalisations HTA mises en service *(en m)* (Concession)

	2020	2021
Souterrain	39 612	**52 873**
Torsadé	0	**0**
Aérien nu	0	**37**
Total	39 612	**52 910**
Dont pour information		
Extension	22 519	**20 593**
Renouvellement[1]	15 078	**22 586**
Renforcement	2 015	**9 731**

[1] L'information qui est communiquée dans cette partie correspond principalement à du renouvellement pour obsolescence et à des déplacements d'ouvrages.

22-C-0408

Canalisations BT mises en service *(en m)* (Concession)

	2020	2021
Souterrain	54 558	**62 685**
Torsadé	4 216	**3 509**
Aérien nu	0	**0**
Total	58 774	**66 194**
Dont pour information	-	**-**
Extension	43 387	**46 010**
Renouvellement[1]	14 314	**16 720**
Renforcement	1073	**3464**

[1] L'information qui est communiquée dans cette partie correspond principalement à du renouvellement pour obsolescence et à des déplacements d'ouvrages.

La qualité de l'électricité

Sur votre concession, le temps de coupure moyen par client BT a représenté :

Durée moyenne annuelle de coupure *(en min)* (Concession)

	2020	2021	Variation
Toutes causes confondues (critère B)	35	**36**	**2%**
Toutes causes confondues hors incidents exceptionnels (critère B HIX)	32	**35**	**9%**
Dont origine RTE (incident sur le réseau de transport)	0	**0**	**-11%**
Dont incident sur le réseau public de distribution	24	**25**	**5%**
Dont travaux sur le réseau public de distribution	9	**10**	**21%**

1

milliard d'euros : c'est le montant des investissements d'Enedis consacrés à la modernisation du réseau

Des travaux respectueux de l'environnement

Travaux réalisés en techniques discrètes sur réseaux HTA et BT *(en %)* (Concession)

	2020	2021
En agglomération	98%	**100%**
Hors agglomération	100%	**66%**
En zone classée	100%	**100%**
Total	**98%**	**100%**

Les investissements du concessionnaire

Pour l'année 2021, les investissements d'Enedis au niveau national ont représenté 4,4 milliards d'euros. Sur votre concession, ces investissements sont présentés ci-après :

Investissements Enedis *(en k€)* (Concession)

	2020	2021
I. Raccordements des utilisateurs consommateurs et producteurs	16 350	**19 306**
II. Investissements pour l'amélioration du patrimoine	27 350	**29 709**
II.1 Investissements pour la performance et la modernisation du réseau	23 914	**25 043**
II.2 Investissements motivés par des exigences environnementales et des contraintes externes	3 436	**4 666**
III. Investissement de logistique	620	**792**
IV. Autres investissements	0	**0**
Total (= I + II.1 + II.2 + III + IV) *(en k€)*	**44 321**	**49 807**

Les flux financiers

Outre sa participation au titre de l'article 8, le concessionnaire apporte son concours financier aux investissements que vous réalisez en qualité de maître d'ouvrage (redevance R1-R2, PCT, aides FACE).

Montants *(en k€)* (Concession)

	2020	2021
Redevance part R1	454,2	**462,9**

22-C-0408

Montants *(en k€)* (Concession)

	2020	2021
Redevance part R2	1 080,6	**1 043,3**
Participation « article 8 »	31,6	**199,1**

La R2 2020 inclut une régularisation sur la R2 2019 d'un montant de 42 981€, portant ainsi la R2 2020 à 1 037 584€. La R2 2021 inclut des régularisations sur les R2 2017,2018 et 2019, ainsi que 35 000€ au titre de 2021 pour des montants en cours de validation. Le montant de la R2 2021 réglé à la MEL s'élève à 956 050€.
Article 8 : 2021 inclut 2 chantiers du programme 2020.

Les éléments financiers d'exploitation

Montants *(en k€)* (Concession)

	2020	2021
Total des produits d'exploitation	254 853	**271 649**
Total des charges d'exploitation	202 246	**217 311**
Total des produits d'exploitation - total des charges d'exploitation	52 608	**54 338**
Contribution à l'équilibre - Charges supplémentaires	33 914	**26 532**
Contribution à l'équilibre - Produits supplémentaires	0	**0**
Total des produits - total des charges y compris contribution à l'équilibre	18 693	**27 807**

La valeur des ouvrages concédés au 31/12/2021

Ouvrages concédés *(en k€)*

	Valeur brute comptable	Valeur nette comptable	Valeur de remplacement	Provisions de renouvellement
Canalisations HTA-BT	556 352	274 611	797 682	105 322
Postes HTA-BT et transformateurs	126 334	43 330	177 653	28 166
Branchements et comptages	338 501	202 526	406 463	11 648
Autres biens	12 058	4 481	17 584	5 877
Total	**1 033 246**	**524 949**	**1 399 382**	**151 013**

LA FOURNITURE D'ÉLECTRICITÉ AUX TARIFS RÉGLEMENTÉS DE VENTE SUR VOTRE CONCESSION

91 %
des clients particuliers se déclarent satisfaits d'EDF

Les clients de la concession

La concession de fourniture d'électricité concerne des sites de puissance inférieure ou égale à 36 kVA.

Dans le cadre de la concession, les tarifs proposés sont le Tarif bleu résidentiel pour les clients Particuliers, et le Tarif bleu non résidentiel pour les professionnels et collectivités (selon les critères d'éligibilité définis à l'article L.337-7 du code de l'énergie).

Le tableau synthétique ci-après rend compte des volumes concernés pour votre concession (les recettes sont exprimées hors contributions et hors taxes).

Total Tarif Bleu (Concession)

	2020	2021	Variation *(en %)*
Nombre des clients	308 021	**276 606**	**-10,2%**
Énergie facturée *(en MWh)*	1 327 658	**1 158 147**	**-12,8%**
Recettes *(en k€)*	166 908	**150 582**	**-9,8%**

EDF accompagne les clients de votre concession, notamment en leur délivrant un conseil tarifaire lors de leurs appels téléphoniques. EDF est aussi aux côtés des clients qui lui font part d'une difficulté de paiement leur proposant un Accompagnement Énergie qui inclut notamment un conseil tarifaire.

Les clients peuvent aussi gérer directement leur contrat et suivre leur consommation à partir des outils numériques qu'EDF met à leur disposition (espace client, solution Suivi Conso, appli EDF & MOI).

Accompagnement des clients *(en nombre, sur votre concession)*

	2021
Nombre de conseils tarifaires	**33 225**
Nombre d'Accompagnements Énergie	**7 129**

EDF propose aux clients de la concession des modalités de paiement souples et personnalisées, ainsi qu'un support dématérialisé : la facture électronique.

Facture électronique à fin 2021 *(en %)*

	2021
Evolution 2021/20 du nombre de clients Particuliers de votre concession avec facture électronique	**-2,5%**

22-C-0408

Les réclamations écrites des clients Particuliers

Le soin apporté au traitement des réclamations constitue un facteur de satisfaction des clients. EDF rend compte des réclamations écrites des clients Particuliers de la concession, de leur typologie et de leur délai de traitement.

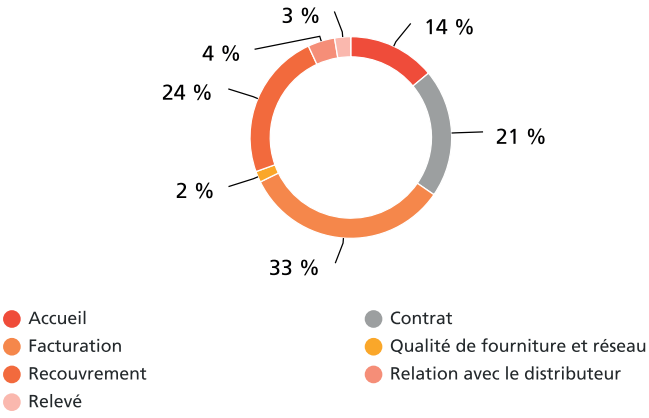
95,1%

C'est le taux de réponses sous 30 jours aux réclamations (concession)

Réclamations écrites (Concession)

	2020	2021	Variation *(en %)*
Courrier	821	**826**	**0,6%**
Internet	6 533	**6 578**	**0,7%**

Répartition par motif des réclamations écrites pour l'année 2021



Les dispositifs d'aide aux clients en difficulté

Au titre de la lutte contre la précarité énergétique, EDF déploie son action selon trois axes : l'aide au paiement, l'accompagnement des clients en difficulté, la prévention. S'agissant de l'aide au paiement, EDF met notamment en œuvre le chèque énergie et fait connaître le dispositif.

Chèques énergie (Concession)

	2020	2021	Variation *(en %)*
Nombre de clients pour lesquels un chèque énergie a été pris en compte au cours de l'exercice*	34 743	**33 355**	**-4,0%**

* La valeur 2021 n'inclut pas le chèque exceptionnel de 100 euros.

Votre contact Enedis

Stéphane LAIGNEZ
Adjoint au Directeur Territorial
06.60.65.91.98

Votre contact EDF

Matthieu MEESE
Directeur de Développement
07 61 62 84 55

Vous pouvez consulter la version digitale de la synthèse en flashant le QR code ci-contre

Enedis
Société Anonyme à directoire et à conseil de surveillance
Tour Enedis - 34 place des Corolles
92079 Paris La Défense CEDEX - France
Capital de 270 037 000 euros
444 608 442 R.C.S Nanterre
www.enedis.fr

EDF
Société Anonyme
22-30 avenue de Wagram
75382 Paris Cedex 08 - France
Capital de 1 868 467 354 euros
552 081 317 R.C.S Paris
www.edf.fr

Ce document est un extrait du compte-rendu d'activité 2021 auquel il convient de se reporter pour toutes les informations complémentaires.

22-C-0408

620/636

Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Nombre de membres en exercice : 188
Quorum minimum requis : 95
Date de la convocation à la réunion : 09 décembre 2022

Président : DAMIEN CASTELAIN
(Secrétaire de Séance : Nicolas DETERPIGNY)

Présents (166) :

M. ACHIBA (à partir de 18h00), M. AL DANDACHI, M. AMBROZIEWICZ, M. AMROUNI, M. ANDRIES, M. BAERT, Mme BALMELLE, M. BALY, Mme BARISEAU, Mme BECUE, M. BEHARELLE, Mme BELGACEM, M. BERNARD, M. BLONDEAU, M. BOCQUET, Mme BODIER, M. BONNET, M. BORREWATER, M. BOUCHE, M. BREHON, Mme BRESSON, M. BROGNIART, Mme BRULANT-FORTIN, Mme BRUN (pouvoir à M. CAREMELLE jusqu'à 17h30), M. CADART, Mme CAMARA, M. CAMBIEN, M. CANESSE (pouvoir à M. BLONDEAU à partir de 20h00), M. CAREMELLE, Mme CASIER, M. CASTELAIN, M. CATHELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDERLIER, M. Christophe CAUDRON, M. Gérard CAUDRON, M. CHALAH (pouvoir à M. AMROUNI à partie de 19h55), Mme CHANTELOUP, M. CHARPENTIER, Mme COEVOET, M. COLIN, M. CORBILLON, M.COSTEUR (à partir de 18h15), M. DAVID-BROCHEN, M. DEHAUT, Mme DE SMEDT, M. DEBEER, Mme DELACROIX, M. DELANGHE, M. DELBAR, M. DELEBARRE, M. DELEPAUL, M. DENDIEVEL, M. DENOEUD (pouvoir à M. VUYLSTEKER jusqu'à 18h30) Mme DEPREZ-LEFEBVRE, M.DESLANDES (pouvoir à M. DENDIEVEL à partir de 22h00), M. DESMET, M. DESMETTRE, M. DETERPIGNY, Mme DOIGNIES, Mme DOMRAULT-TANGUY, M. DUBOIS, Mme DUCRET (pouvoir à M. GERARD à partir de 20 h10), M. DUCROCQ (pouvoir à M. Frédéric LEFEBVRE à partir de 20h10), M. DUFOUR, M. DURAND, Mme DURET (pouvoir à M. DENOEUD à partir de 20h05), M. ELEGEEST, M. FITAMANT, M. FLINOIS, M. GADAUT, Mme GANTIEZ, M. GARCIN, Mme GAUTIER , M. GEENENS, M. GERARD, M. GHERBI, Mme GILME, Mme GIRARD, Mme GLADYSZ-SEBILLE, Mme GOFFARD (pouvoir à M. RICHIR jusqu'à 18h00), M. GONCE, Mme GOUBE, M. HAESEBROECK, Mme HALLYNCK, M. HANOH, M. HAYART (pouvoir à M. PAU à partir de 20h00), M. HOUSET, M. HUTCHINSON, Mme JANSSENS, Mme KHATIR, Mme KRAMARZ, M. LEBARGY, M. LECLERCQ, M. LEDE, Mme Catherine LEFEBVRE, M. Frédéric LEFEBVRE, M. Joseph LEFEBVRE, M. Dominique LEGRAND, M. Jean-François LEGRAND, M. LEPRETRE, M. LEWILLE, Mme LHERBIER (pouvoir à M. ACHIBA à partir de 21h00), M. LIENART, M. LIMOUSIN, Mme LINKENHELD, M. MAENHOUT, M. MANIER, M. MARCY, Mme MARIAGE-DESREUX, Mme MASSE, Mme MASSIET, M. MASSON, M. MATHON, Mme MAZZOLINI, M. MENAULT, Mme MEZOUANE-RAHMI, M. MINARD, Mme MOENECLAEY, M. MOLLE, M. MONTOIS, Mme MOREAUX, M. MOUVEAU, Mme NIREL, Mme OSSON (à partir de 17h30), M. PASTOUR, M. PAU, M. PAURON, M. PETRONIN, M. PICK, Mme PIERRE-RENARD, M. PILETTE, M. PLANCKE, M. PLOUY, Mme POLLET, Mme PONCHAUX, M. POSMYK, M. Ludovic PROISY, M. Patrick PROISY, M. PROKOPOWICZ, Mme PROVO, Mme RENGOT, M. RICHIR, Mme RODES (pouvoir à M.GEENENS à partir de 19h55), Mme ROUSSEL, Mme RUBIO-COQUEMPOT (à partir de 17h30), Mme SABE (à partir de 17h30), Mme SEDOU, Mme SEGARD (pouvoir à M. BALY à partir de 22h00), M. SKYRONKA, M. SONNTAG, Mme SPILLEBOUT (pouvoir à Mme TONNERRE-DESMET à partir de 20h20), Mme STANIEC-WAVRANT (pouvoir à M. VICOT à partir de 22h00), M. TAISNE (pouvoir à M. DAVID-BROCHEN à partir de 19h30), M. TALPAERT, Mme THOMAS, Mme TONNERRE, M. TURPIN, M. VANBEUGHEN, M. VERCAMER, M. VICOT, Mme VOITURIEZ (à partir de 17h30), M. VUYLSTEKER, M. WOLFCARIUS, M. ZBIERSKI (pouvoir à M. DETERPIGNY à partir de 21h25), Mme ZOUGGAGH.

Élus absents ayant donné pouvoir (22) :

Mme AUBRY (pouvoir à Mme LINKENHELD), Mme BADERI (pouvoir à Mme GAUTIER), M. BELABBES (pouvoir à M. DEBEER), M. BEZIRARD (pouvoir à M. BERNARD), M. BONTE (pouvoir à M. LIENART), M. BRAURE (pouvoir à M. BREHON), M. BUISSE (pouvoir à Mme MAZZOLINI), M. BUYSSECHAERT (pouvoir à Mme MARIAGE), M. DARMANIN (pouvoir à Mme BECUE), Mme DEBOOSERE (pouvoir à Mme CHANTELOUP), M. DESBONNET (pouvoir à M. MAENHOUT), M. DESTAILLEUR (pouvoir à Mme GILME), M. Ali DOUFFI (pouvoir à Mme BRULANT-FORTIN), Mme FURNE (pouvoir à M. COSTEUR), M. GRAS (pouvoir à M. MARCY), M. HEIREMANS (pouvoir à M. HUTCHINSON), M. LENFANT (pouvoir à Mme PONCHAUX), M. MAYOR (pouvoir à M. ELEGEEST), Mme PARIS (pouvoir à M. GARCIN), M. PLUSS (pouvoir à Mme MOREAUX), M. ROLLAND (pouvoir à M. SKYRONKA), Mme WENDERBECQ (pouvoir à Mme GLADYSZ-SEBILLE).

Le quorum étant atteint, le Conseil de la MEL peut valablement délibérer.

Le secrétaire de séance

Nicolas DETERPIGNY

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Damien CASTELAIN

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 024

Pour rendu exécutoire

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Vice-président délégué

Le 19/12/2022
Alain BERNARD

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
ID : 059-200093201-20221216-lmc100000096729-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 19/12/2022
Retour préfecture le 19/12/2022
Publié le 20/12/2022

22-C-0409

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

RAPPORTS ANNUELS RELATIFS A L'EXECUTION DES DELEGATIONS DE SERVICE PUBLIC DE TYPE CONCESSIF POUR LA PRODUCTION ET LA DISTRIBUTION D'ENERGIE CALORIFIQUE SUR LE TERRITOIRE METROPOLITAIN - ANNEE 2021

I. Rappel du contexte

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014 attribue à la métropole européenne de Lille (MEL) la compétence de « Création, aménagement, entretien et gestion de réseaux de chaleur ou de froid urbains ».

En conséquence, la MEL a été substituée de plein droit le 1er janvier 2015 aux six communes qui exerçaient ladite compétence en tant qu'autorité délégante.

Le service public de production et de distribution de l'énergie calorifique est délégué par la MEL au travers de six contrats de concession attribués à Dalkia. Pour cinq des six réseaux, Dalkia a créé une société dédiée :

- Réseau de chaleur de la ville de Lille : Résonor ;
- Réseau de chaleur de la ville de Mons-en-Barœul (Quartier du Nouveau Mons) : Mons Énergies ;
- Réseau de chaleur de la ville de Roubaix : R-Énergies ;
- Réseau de chaleur de la ville de Villeneuve d'Ascq (quartier du Pont de Bois) : Villae ;
- Réseau de chaleur de la Ville de Wattrelos (quartier de Beaulieu) : W- Énergies.

Le réseau de chaleur de la Ville de Wattignies (quartier du Blanc Riez) n'a pas fait l'objet de la création d'une société dédiée.

II. Objet de la délibération

Conformément aux articles L.3131-5 et R.3131-2 à R.3131-4 du Code de la commande publique et à l'article L.1411-3 du code général des collectivités territoriales, les délégataires produisent chaque année avant le 1er juin un rapport comportant notamment les opérations relatives à l'exécution du contrat de délégation et une analyse de la qualité des ouvrages ou des services.

Ces rapports ont pour objectif d'assurer l'information des élus métropolitains afin de s'assurer que les concessionnaires agissent en conformité avec les positions et les actions engagées par la MEL.

Ces rapports 2021, dont la synthèse est jointe à la présente délibération, ont été mis à disposition de l'ensemble des élus métropolitains sur le Flash Conseil.

L'activité des délégataires sur le périmètre de la MEL représente :

- environ 650 points de livraison de chaleur (sous-stations) ;
- le chauffage de l'équivalent de 53.817 logements ;
- 546.028 Giga Watts heure distribués en 2021 depuis 11 sites de production de chaleur utilisant les sources d'énergie suivantes : 38% de chaleur issue du Centre de Valorisation Énergétique, 26% de gaz, 16% de biomasse, 17% de chaleur issue de la cogénération gaz, ainsi que du charbon, du fioul et du biogaz en faible quantité ;
- 124 km de réseau.

Conformément aux dispositions de l'article L.1413-1 du code général des collectivités territoriales, les rapports ont fait l'objet d'un examen par la Commission Consultative des Services Publics locaux réunie le 24 novembre 2022.

Par conséquent, la commission principale Climat et écologie, Gestion de l'eau et des déchets, ENM, Agriculture consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) de prendre acte des rapports annuels 2021 relatifs à l'exécution des six Délégations de Service Public pour la production et la distribution de l'énergie calorifique sur les six communes concernées, ainsi que de leur synthèse.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT RAPPORT
M. Frédéric LEFEBVRE n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

22-C-0409

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

RAPPORTS ANNUELS RELATIFS A L'EXECUTION DES DELEGATIONS DE SERVICE PUBLIC DE TYPE CONCESSIF POUR LA PRODUCTION ET LA DISTRIBUTION D'ENERGIE CALORIFIQUE SUR LE TERRITOIRE METROPOLITAIN - ANNEE 2021

I. Rappel du contexte

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014 attribue à la métropole européenne de Lille (MEL) la compétence de « Création, aménagement, entretien et gestion de réseaux de chaleur ou de froid urbains ».

En conséquence, la MEL a été substituée de plein droit le 1er janvier 2015 aux six communes qui exerçaient ladite compétence en tant qu'autorité délégante.

Le service public de production et de distribution de l'énergie calorifique est délégué par la MEL au travers de six contrats de concession attribués à Dalkia. Pour cinq des six réseaux, Dalkia a créé une société dédiée :

- Réseau de chaleur de la ville de Lille : Résonor ;
- Réseau de chaleur de la ville de Mons-en-Barœul (Quartier du Nouveau Mons) : Mons Énergies ;
- Réseau de chaleur de la ville de Roubaix : R-Énergies ;
- Réseau de chaleur de la ville de Villeneuve d'Ascq (quartier du Pont de Bois) : Villae ;
- Réseau de chaleur de la Ville de Wattrelos (quartier de Beaulieu) : W- Énergies.

Le réseau de chaleur de la Ville de Wattignies (quartier du Blanc Riez) n'a pas fait l'objet de la création d'une société dédiée.

II. Objet de la délibération

Conformément aux articles L.3131-5 et R.3131-2 à R.3131-4 du Code de la commande publique et à l'article L.1411-3 du code général des collectivités territoriales, les délégataires produisent chaque année avant le 1er juin un rapport comportant notamment les opérations relatives à l'exécution du contrat de délégation et une analyse de la qualité des ouvrages ou des services.

Ces rapports ont pour objectif d'assurer l'information des élus métropolitains afin de s'assurer que les concessionnaires agissent en conformité avec les positions et les actions engagées par la MEL.

Ces rapports 2021, dont la synthèse est jointe à la présente délibération, ont été mis à disposition de l'ensemble des élus métropolitains sur le Flash Conseil.

L'activité des délégataires sur le périmètre de la MEL représente :

- environ 650 points de livraison de chaleur (sous-stations) ;
- le chauffage de l'équivalent de 53.817 logements ;
- 546.028 Giga Watts heure distribués en 2021 depuis 11 sites de production de chaleur utilisant les sources d'énergie suivantes : 38% de chaleur issue du Centre de Valorisation Énergétique, 26% de gaz, 16% de biomasse, 17% de chaleur issue de la cogénération gaz, ainsi que du charbon, du fioul et du biogaz en faible quantité ;
- 124 km de réseau.

Conformément aux dispositions de l'article L.1413-1 du code général des collectivités territoriales, les rapports ont fait l'objet d'un examen par la Commission Consultative des Services Publics locaux réunie le 24 novembre 2022.

Par conséquent, la commission principale Climat et écologie, Gestion de l'eau et des déchets, ENM, Agriculture consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) de prendre acte des rapports annuels 2021 relatifs à l'exécution des six Délégations de Service Public pour la production et la distribution de l'énergie calorifique sur les six communes concernées, ainsi que de leur synthèse.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT RAPPORT
M. Frédéric LEFEBVRE n'ayant pas pris part au débat ni au vote.

Rapports d'activité 2021 des concessions de réseaux de chaleur métropolitaines

Synthèse

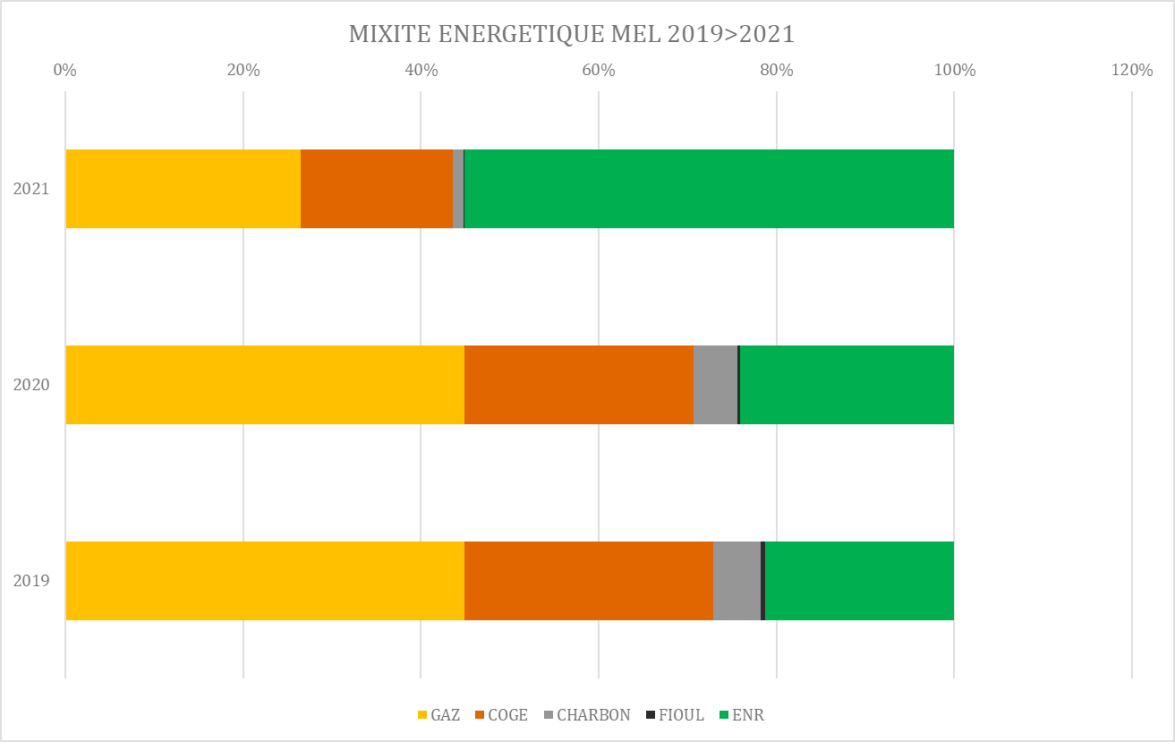
Chiffres clés

2021	MEL	Lille	Mons en Baroeul	Villeneuve d'Ascq	Roubaix	Wattignies	Wattrelos
Date de début de contrat		01/06/1990	02/04/2002	23/07/2005	01/01/2009	31/10/2005	30/06/2012
Date de fin de contrat		31/10/2025	31/12/2035	22/07/2029	30/08/2033	31/10/2025	30/06/2036
Longueur de réseau (m)	124 090	64 750	7 260	5 987	37 665	3 952	4 476
Nombre de points de livraison	653	326	70	22	183	28	24
Livraison totale (MWh)	**546 028**	**267 504**	**57 771**	**36 508**	**142 816**	**23 816**	**17 613**
Eq logements ventes totales	57 356	28 099	6 068	3 835	15 002	2 502	1 850
Exports (MWh)	33 689	25 726	7 241	722	0	0	0
Livraison abonnés du réseau (MWh)	**512 339**	**241 778**	**50 530**	**35 786**	**142 816**	**23 816**	**17 613**
Paramètres financiers des CRF							
Recettes R1 (€HT)	25 086 346	10 263 130	3 818 368	2 263 795	6 361 431	1 404 152	975 470
Recettes R1 CO2 (€HT)	2 018 189	621 340	0	237 950	983 468	175 431	0
Recettes R2 (€HT)	18 426 403	10 704 401	1 280 139	838 726	4 307 229	647 417	648 491
Résultats nets avec CO2 (€HT)	**5 244 984**	**1 368 128**	**1 137 310**	**409 870**	**2 237 316**	**83 164**	**9 196**
Part ENR&R	**55,1%**	**48,8%**	**51,0%**	**31,0%**	**72,3%**	**58,3%**	**53,0%**

Taux de disponibilité des réseaux

RESEAUX	DISPONIBILITE
Resonor	99,17%
R Energie	99,95%
Mons	99,86%
W Energies	99,99%
Villae	100%
Wattignies	100%
Total	99,82%

Mixité thermique des 6 réseaux



Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Nombre de membres en exercice : 188
Quorum minimum requis : 95
Date de la convocation à la réunion : 09 décembre 2022

Président : DAMIEN CASTELAIN
(Secrétaire de Séance : Nicolas DETERPIGNY)

Présents (166) :

M. ACHIBA (à partir de 18h00), M. AL DANDACHI, M. AMBROZIEWICZ, M. AMROUNI, M. ANDRIES, M. BAERT, Mme BALMELLE, M. BALY, Mme BARISEAU, Mme BECUE, M. BEHARELLE, Mme BELGACEM, M. BERNARD, M. BLONDEAU, M. BOCQUET, Mme BODIER, M. BONNET, M. BORREWATER, M. BOUCHE, M. BREHON, Mme BRESSON, M. BROGNIART, Mme BRULANT-FORTIN, Mme BRUN (pouvoir à M. CAREMELLE jusqu'à 17h30), M. CADART, Mme CAMARA, M. CAMBIEN, M. CANESSE (pouvoir à M. BLONDEAU à partir de 20h00), M. CAREMELLE, Mme CASIER, M. CASTELAIN, M. CATHELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDERLIER, M. Christophe CAUDRON, M. Gérard CAUDRON, M. CHALAH (pouvoir à M. AMROUNI à partie de 19h55), Mme CHANTELOUP, M. CHARPENTIER, Mme COEVOET, M. COLIN, M. CORBILLON, M.COSTEUR (à partir de 18h15), M. DAVID-BROCHEN, M. DEHAUT, Mme DE SMEDT, M. DEBEER, Mme DELACROIX, M. DELANGHE, M. DELBAR, M. DELEBARRE, M. DELEPAUL, M. DENDIEVEL, M. DENOEUD (pouvoir à M. VUYLSTEKER jusqu'à 18h30) Mme DEPREZ-LEFEBVRE, M.DESLANDES (pouvoir à M. DENDIEVEL à partir de 22h00), M. DESMET, M. DESMETTRE, M. DETERPIGNY, Mme DOIGNIES, Mme DOMRAULT-TANGUY, M. DUBOIS, Mme DUCRET (pouvoir à M. GERARD à partir de 20 h10), M. DUCROCQ (pouvoir à M. Frédéric LEFEBVRE à partir de 20h10), M. DUFOUR, M. DURAND, Mme DURET (pouvoir à M. DENOEUD à partir de 20h05), M. ELEGEEST, M. FITAMANT, M. FLINOIS, M. GADAUT, Mme GANTIEZ, M. GARCIN, Mme GAUTIER , M. GEENENS, M. GERARD, M. GHERBI, Mme GILME, Mme GIRARD, Mme GLADYSZ-SEBILLE, Mme GOFFARD (pouvoir à M. RICHIR jusqu'à 18h00), M. GONCE, Mme GOUBE, M. HAESEBROECK, Mme HALLYNCK, M. HANOH, M. HAYART (pouvoir à M. PAU à partir de 20h00), M. HOUSET, M. HUTCHINSON, Mme JANSSENS, Mme KHATIR, Mme KRAMARZ, M. LEBARGY, M. LECLERCQ, M. LEDE, Mme Catherine LEFEBVRE, M. Frédéric LEFEBVRE, M. Joseph LEFEBVRE, M. Dominique LEGRAND, M. Jean-François LEGRAND, M. LEPRETRE, M. LEWILLE, Mme LHERBIER (pouvoir à M. ACHIBA à partir de 21h00), M. LIENART, M. LIMOUSIN, Mme LINKENHELD, M. MAENHOUT, M. MANIER, M. MARCY, Mme MARIAGE-DESREUX, Mme MASSE, Mme MASSIET, M. MASSON, M. MATHON, Mme MAZZOLINI, M. MENAULT, Mme MEZOUANE-RAHMI, M. MINARD, Mme MOENECLAEY, M. MOLLE, M. MONTOIS, Mme MOREAUX, M. MOUVEAU, Mme NIREL, Mme OSSON (à partir de 17h30), M. PASTOUR, M. PAU, M. PAURON, M. PETRONIN, M. PICK, Mme PIERRE-RENARD, M. PILETTE, M. PLANCKE, M. PLOUY, Mme POLLET, Mme PONCHAUX, M. POSMYK, M. Ludovic PROISY, M. Patrick PROISY, M. PROKOPOWICZ, Mme PROVO, Mme RENGOT, M. RICHIR, Mme RODES (pouvoir à M.GEENENS à partir de 19h55), Mme ROUSSEL, Mme RUBIO-COQUEMPOT (à partir de 17h30), Mme SABE (à partir de 17h30), Mme SEDOU, Mme SEGARD (pouvoir à M. BALY à partir de 22h00), M. SKYRONKA, M. SONNTAG, Mme SPILLEBOUT (pouvoir à Mme TONNERRE-DESMET à partir de 20h20), Mme STANIEC-WAVRANT (pouvoir à M. VICOT à partir de 22h00), M. TAISNE (pouvoir à M. DAVID-BROCHEN à partir de 19h30), M. TALPAERT, Mme THOMAS, Mme TONNERRE, M. TURPIN, M. VANBEUGHEN, M. VERCAMER, M. VICOT, Mme VOITURIEZ (à partir de 17h30), M. VUYLSTEKER, M. WOLFCARIUS, M. ZBIERSKI (pouvoir à M. DETERPIGNY à partir de 21h25), Mme ZOUGGAGH.

Élus absents ayant donné pouvoir (22) :

Mme AUBRY (pouvoir à Mme LINKENHELD), Mme BADERI (pouvoir à Mme GAUTIER), M. BELABBES (pouvoir à M. DEBEER), M. BEZIRARD (pouvoir à M. BERNARD), M. BONTE (pouvoir à M. LIENART), M. BRAURE (pouvoir à M. BREHON), M. BUISSE (pouvoir à Mme MAZZOLINI), M. BUYSSECHAERT (pouvoir à Mme MARIAGE), M. DARMANIN (pouvoir à Mme BECUE), Mme DEBOOSERE (pouvoir à Mme CHANTELOUP), M. DESBONNET (pouvoir à M. MAENHOUT), M. DESTAILLEUR (pouvoir à Mme GILME), M. Ali DOUFFI (pouvoir à Mme BRULANT-FORTIN), Mme FURNE (pouvoir à M. COSTEUR), M. GRAS (pouvoir à M. MARCY), M. HEIREMANS (pouvoir à M. HUTCHINSON), M. LENFANT (pouvoir à Mme PONCHAUX), M. MAYOR (pouvoir à M. ELEGEEST), Mme PARIS (pouvoir à M. GARCIN), M. PLUSS (pouvoir à Mme MOREAUX), M. ROLLAND (pouvoir à M. SKYRONKA), Mme WENDERBECQ (pouvoir à Mme GLADYSZ-SEBILLE).

Le quorum étant atteint, le Conseil de la MEL peut valablement délibérer.

Le secrétaire de séance

Nicolas DETERPIGNY

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Damien CASTELAIN

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 024

Pour rendu exécutoire

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Vice-président délégué

Le 19/12/2022
Alain BERNARD

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
ID : 059-200093201-20221216-lmc100000096730-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 19/12/2022
Retour préfecture le 19/12/2022
Publié le 20/12/2022

22-C-0410

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

FONDS DE CONCOURS TRANSITION ENERGETIQUE ET BAS CARBONE DU PATRIMOINE COMMUNAL - PROLONGEMENT DE LA BONIFICATION

Consciente du défi financier que représente la massification des investissements en matière d'efficacité énergétique et de développement des énergies renouvelables pour répondre aux enjeux de lutte contre le changement climatique, la métropole européenne de Lille (MEL) s'est engagée à soutenir les projets communaux visant à améliorer durablement la performance énergétique de leur patrimoine conformément aux objectifs du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) métropolitain adopté par délibération n° 21 C 0044 du conseil du 19 février 2021.

I. Rappel du contexte

Par délibération n° 20 C 0379 du 18 décembre 2020, le Conseil métropolitain a créé le fonds de concours dédié à la transition énergétique et bas carbone du patrimoine communal, et autorisé la MEL à intervenir par voie de fonds de concours à compter du 1er mars 2021. Les modalités de mise en œuvre ont été définies dans cette même délibération, puis précisées et ajustées par la délibération n° 21 C 0294 du 28 juin 2021.

À titre expérimental, ce nouveau fonds de concours a permis d'appliquer au cours de l'année 2021 une bonification dite « bas carbone » pour l'ensemble des projets de rénovation énergétique et de construction réalisés par les communes, et accompagnés par l'un des fonds de concours métropolitains. Cette bonification a vocation à encourager les projets exemplaires réduisant considérablement les consommations énergétiques et l'empreinte carbone des bâtiments. Dans un souci de simplification, cette bonification se traduit par une augmentation de 10 % du taux de participation défini par le fonds de concours accompagnant le projet en question, appliqué aux dépenses énergétiques et environnementales éligibles, dans la limite d'une enveloppe annuelle de 1.000.000 €.

Par la délibération n° 21-C-0614 du 17 décembre 2021, cette bonification a été prorogée d'une année supplémentaire pour 2022.

Quatre projets ont d'ores et déjà bénéficié de cette bonification pour un montant total de 395.865 €.

II. Objet de la délibération

Une évaluation préliminaire du fonds de concours a été menée au cours du premier semestre 2022 ayant pour objet l'examen de la pertinence et l'efficacité de ce fonds de concours dédié à la transition énergétique et bas carbone du patrimoine communal, au regard notamment des objectifs inscrits dans le PCAET.

En parallèle, une évaluation des autres fonds de concours thématiques a été menée dont les conclusions et préconisations ont été restituées aux Vice-Présidents concernés lors du COPIL du 5 décembre 2022.

Au vu de cette évaluation, l'évolution des règlements des différents fonds de concours pourra faire l'objet de nouvelles délibérations dans le courant du 1er trimestre 2023.

Dans l'attente des éventuelles évolutions qui seront décidées par le Conseil Métropolitain, il est proposé de proroger pour l'année 2023 l'application de la bonification « bas carbone » dans les conditions prévues actuellement par le règlement du fonds de concours transition énergétique et bas carbone du patrimoine communal.

Par ailleurs, l'un des cas ouvrant droit à cette bonification porte sur le recours à des matériaux biosourcés, ayant obtenu le label « Produit Biosourcé », ou à des matériaux géo-sourcés, issus de ressources d'origine minérale, tels que la terre crue ou la pierre sèche. L'exigence de l'obtention du label « Produit Biosourcé » restreint fortement l'accès des projets communaux à ce cas de bonification, y compris en cas de recours aux éco matériaux et autres produits biosourcés, sans que cette restriction n'apparaisse techniquement justifiée. Il est donc proposé d'ouvrir ce recours aux écomatériaux et produits biosourcés, dès lors que les réglementations en vigueur en matière de construction ou de rénovation ont été respectées, notamment la résistance au feu.

Par conséquent, la commission principale Climat et écologie, Gestion de l'eau et des déchets, ENM, Agriculture consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) de valider les modifications apportées au règlement relatif au fonds de concours dédié à la transition énergétique et bas carbone du patrimoine communal sur la période 2020-2026, dans les conditions reprises dans la présente délibération, qui sert de cadre aux décisions d'attribution de fonds de concours et d'approbation des conventions de versement

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Pour rendu exécutoire

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

22-C-0410

Séance du vendredi 16 décembre 2022

DELIBERATION DU CONSEIL

FONDS DE CONCOURS TRANSITION ENERGETIQUE ET BAS CARBONE DU PATRIMOINE COMMUNAL - PROLONGEMENT DE LA BONIFICATION

Consciente du défi financier que représente la massification des investissements en matière d'efficacité énergétique et de développement des énergies renouvelables pour répondre aux enjeux de lutte contre le changement climatique, la métropole européenne de Lille (MEL) s'est engagée à soutenir les projets communaux visant à améliorer durablement la performance énergétique de leur patrimoine conformément aux objectifs du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) métropolitain adopté par délibération n° 21 C 0044 du conseil du 19 février 2021.

I. Rappel du contexte

Par délibération n° 20 C 0379 du 18 décembre 2020, le Conseil métropolitain a créé le fonds de concours dédié à la transition énergétique et bas carbone du patrimoine communal, et autorisé la MEL à intervenir par voie de fonds de concours à compter du 1er mars 2021. Les modalités de mise en œuvre ont été définies dans cette même délibération, puis précisées et ajustées par la délibération n° 21 C 0294 du 28 juin 2021.

À titre expérimental, ce nouveau fonds de concours a permis d'appliquer au cours de l'année 2021 une bonification dite « bas carbone » pour l'ensemble des projets de rénovation énergétique et de construction réalisés par les communes, et accompagnés par l'un des fonds de concours métropolitains. Cette bonification a vocation à encourager les projets exemplaires réduisant considérablement les consommations énergétiques et l'empreinte carbone des bâtiments. Dans un souci de simplification, cette bonification se traduit par une augmentation de 10 % du taux de participation défini par le fonds de concours accompagnant le projet en question, appliqué aux dépenses énergétiques et environnementales éligibles, dans la limite d'une enveloppe annuelle de 1.000.000 €.

Par la délibération n° 21-C-0614 du 17 décembre 2021, cette bonification a été prorogée d'une année supplémentaire pour 2022.

Quatre projets ont d'ores et déjà bénéficié de cette bonification pour un montant total de 395.865 €.

II. Objet de la délibération

Une évaluation préliminaire du fonds de concours a été menée au cours du premier semestre 2022 ayant pour objet l'examen de la pertinence et l'efficacité de ce fonds de concours dédié à la transition énergétique et bas carbone du patrimoine communal, au regard notamment des objectifs inscrits dans le PCAET.

En parallèle, une évaluation des autres fonds de concours thématiques a été menée dont les conclusions et préconisations ont été restituées aux Vice-Présidents concernés lors du COPIL du 5 décembre 2022.

Au vu de cette évaluation, l'évolution des règlements des différents fonds de concours pourra faire l'objet de nouvelles délibérations dans le courant du 1er trimestre 2023.

Dans l'attente des éventuelles évolutions qui seront décidées par le Conseil Métropolitain, il est proposé de proroger pour l'année 2023 l'application de la bonification « bas carbone » dans les conditions prévues actuellement par le règlement du fonds de concours transition énergétique et bas carbone du patrimoine communal.

Par ailleurs, l'un des cas ouvrant droit à cette bonification porte sur le recours à des matériaux biosourcés, ayant obtenu le label « Produit Biosourcé », ou à des matériaux géo-sourcés, issus de ressources d'origine minérale, tels que la terre crue ou la pierre sèche. L'exigence de l'obtention du label « Produit Biosourcé » restreint fortement l'accès des projets communaux à ce cas de bonification, y compris en cas de recours aux éco matériaux et autres produits biosourcés, sans que cette restriction n'apparaisse techniquement justifiée. Il est donc proposé d'ouvrir ce recours aux écomatériaux et produits biosourcés, dès lors que les réglementations en vigueur en matière de construction ou de rénovation ont été respectées, notamment la résistance au feu.

Par conséquent, la commission principale Climat et écologie, Gestion de l'eau et des déchets, ENM, Agriculture consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) de valider les modifications apportées au règlement relatif au fonds de concours dédié à la transition énergétique et bas carbone du patrimoine communal sur la période 2020-2026, dans les conditions reprises dans la présente délibération, qui sert de cadre aux décisions d'attribution de fonds de concours et d'approbation des conventions de versement

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Réunion du CONSEIL du Vendredi 16 décembre 2022

Nombre de membres en exercice : 188
Quorum minimum requis : 95
Date de la convocation à la réunion : 09 décembre 2022

Président : DAMIEN CASTELAIN
(Secrétaire de Séance : Nicolas DETERPIGNY)

Présents (166) :

M. ACHIBA (à partir de 18h00), M. AL DANDACHI, M. AMBROZIEWICZ, M. AMROUNI, M. ANDRIES, M. BAERT, Mme BALMELLE, M. BALY, Mme BARISEAU, Mme BECUE, M. BEHARELLE, Mme BELGACEM, M. BERNARD, M. BLONDEAU, M. BOCQUET, Mme BODIER, M. BONNET, M. BORREWATER, M. BOUCHE, M. BREHON, Mme BRESSON, M. BROGNIART, Mme BRULANT-FORTIN, Mme BRUN (pouvoir à M. CAREMELLE jusqu'à 17h30), M. CADART, Mme CAMARA, M. CAMBIEN, M. CANESSE (pouvoir à M. BLONDEAU à partir de 20h00), M. CAREMELLE, Mme CASIER, M. CASTELAIN, M. CATHELAIN, M. CAUCHE, M. CAUDERLIER, M. Christophe CAUDRON, M. Gérard CAUDRON, M. CHALAH (pouvoir à M. AMROUNI à partie de 19h55), Mme CHANTELOUP, M. CHARPENTIER, Mme COEVOET, M. COLIN, M. CORBILLON, M.COSTEUR (à partir de 18h15), M. DAVID-BROCHEN, M. DEHAUT, Mme DE SMEDT, M. DEBEER, Mme DELACROIX, M. DELANGHE, M. DELBAR, M. DELEBARRE, M. DELEPAUL, M. DENDIEVEL, M. DENOEUD (pouvoir à M. VUYLSTEKER jusqu'à 18h30) Mme DEPREZ-LEFEBVRE, M.DESLANDES (pouvoir à M. DENDIEVEL à partir de 22h00), M. DESMET, M. DESMETTRE, M. DETERPIGNY, Mme DOIGNIES, Mme DOMRAULT-TANGUY, M. DUBOIS, Mme DUCRET (pouvoir à M. GERARD à partir de 20 h10), M. DUCROCQ (pouvoir à M. Frédéric LEFEBVRE à partir de 20h10), M. DUFOUR, M. DURAND, Mme DURET (pouvoir à M. DENOEUD à partir de 20h05), M. ELEGEEST, M. FITAMANT, M. FLINOIS, M. GADAUT, Mme GANTIEZ, M. GARCIN, Mme GAUTIER , M. GEENENS, M. GERARD, M. GHERBI, Mme GILME, Mme GIRARD, Mme GLADYSZ-SEBILLE, Mme GOFFARD (pouvoir à M. RICHIR jusqu'à 18h00), M. GONCE, Mme GOUBE, M. HAESEBROECK, Mme HALLYNCK, M. HANOH, M. HAYART (pouvoir à M. PAU à partir de 20h00), M. HOUSET, M. HUTCHINSON, Mme JANSSENS, Mme KHATIR, Mme KRAMARZ, M. LEBARGY, M. LECLERCQ, M. LEDE, Mme Catherine LEFEBVRE, M. Frédéric LEFEBVRE, M. Joseph LEFEBVRE, M. Dominique LEGRAND, M. Jean-François LEGRAND, M. LEPRETRE, M. LEWILLE, Mme LHERBIER (pouvoir à M. ACHIBA à partir de 21h00), M. LIENART, M. LIMOUSIN, Mme LINKENHELD, M. MAENHOUT, M. MANIER, M. MARCY, Mme MARIAGE-DESREUX, Mme MASSE, Mme MASSIET, M. MASSON, M. MATHON, Mme MAZZOLINI, M. MENAULT, Mme MEZOUANE-RAHMI, M. MINARD, Mme MOENECLAEY, M. MOLLE, M. MONTOIS, Mme MOREAUX, M. MOUVEAU, Mme NIREL, Mme OSSON (à partir de 17h30), M. PASTOUR, M. PAU, M. PAURON, M. PETRONIN, M. PICK, Mme PIERRE-RENARD, M. PILETTE, M. PLANCKE, M. PLOUY, Mme POLLET, Mme PONCHAUX, M. POSMYK, M. Ludovic PROISY, M. Patrick PROISY, M. PROKOPOWICZ, Mme PROVO, Mme RENGOT, M. RICHIR, Mme RODES (pouvoir à M.GEENENS à partir de 19h55), Mme ROUSSEL, Mme RUBIO-COQUEMPOT (à partir de 17h30), Mme SABE (à partir de 17h30), Mme SEDOU, Mme SEGARD (pouvoir à M. BALY à partir de 22h00), M. SKYRONKA, M. SONNTAG, Mme SPILLEBOUT (pouvoir à Mme TONNERRE-DESMET à partir de 20h20), Mme STANIEC-WAVRANT (pouvoir à M. VICOT à partir de 22h00), M. TAISNE (pouvoir à M. DAVID-BROCHEN à partir de 19h30), M. TALPAERT, Mme THOMAS, Mme TONNERRE, M. TURPIN, M. VANBEUGHEN, M. VERCAMER, M. VICOT, Mme VOITURIEZ (à partir de 17h30), M. VUYLSTEKER, M. WOLFCARIUS, M. ZBIERSKI (pouvoir à M. DETERPIGNY à partir de 21h25), Mme ZOUGGAGH.

Élus absents ayant donné pouvoir (22) :

Mme AUBRY (pouvoir à Mme LINKENHELD), Mme BADERI (pouvoir à Mme GAUTIER), M. BELABBES (pouvoir à M. DEBEER), M. BEZIRARD (pouvoir à M. BERNARD), M. BONTE (pouvoir à M. LIENART), M. BRAURE (pouvoir à M. BREHON), M. BUISSE (pouvoir à Mme MAZZOLINI), M. BUYSSECHAERT (pouvoir à Mme MARIAGE), M. DARMANIN (pouvoir à Mme BECUE), Mme DEBOOSERE (pouvoir à Mme CHANTELOUP), M. DESBONNET (pouvoir à M. MAENHOUT), M. DESTAILLEUR (pouvoir à Mme GILME), M. Ali DOUFFI (pouvoir à Mme BRULANT-FORTIN), Mme FURNE (pouvoir à M. COSTEUR), M. GRAS (pouvoir à M. MARCY), M. HEIREMANS (pouvoir à M. HUTCHINSON), M. LENFANT (pouvoir à Mme PONCHAUX), M. MAYOR (pouvoir à M. ELEGEEST), Mme PARIS (pouvoir à M. GARCIN), M. PLUSS (pouvoir à Mme MOREAUX), M. ROLLAND (pouvoir à M. SKYRONKA), Mme WENDERBECQ (pouvoir à Mme GLADYSZ-SEBILLE).

Le quorum étant atteint, le Conseil de la MEL peut valablement délibérer.

Le secrétaire de séance

Nicolas DETERPIGNY

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Damien CASTELAIN

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 024