

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE



Conseil métropolitain 18 octobre 2024

—→ Les grandes délibérations

Sommaire

- 4** La métropole fait le choix d'une nouvelle concession de service public résolument tournée vers les usagers
- 10** Zone à faibles émissions : dès le 1^{er} janvier 2025, la MEL deviendra un « territoire de vigilance »
- 14** 200 millions d'euros pour une nouvelle station d'épuration performante, intelligente et ambitieuse
- 18** En 2025, la MEL sera plus que jamais terre de vélo en accueillant le Grand Départ du Tour de France

La métropole fait le choix d'une nouvelle concession de service public résolument tournée vers les usagers

■ Le Conseil métropolitain a approuvé aujourd'hui l'attribution d'un contrat de concession de service public pour l'exploitation des transports en commun de la Métropole Européenne de Lille à la société KEOLIS SA. Ce nouveau contrat prendra effet le 1^{er} avril 2025, pour une durée de 6 ans et 9 mois. Celui-ci porte 3 grandes ambitions : le renforcement des modes lourds, le renouvellement du matériel roulant et la modernisation de l'offre de service. Ce sont par ailleurs plusieurs projets emblématiques qui verront le jour au cours de cette nouvelle CSP : la mise en œuvre du 52 mètres, la régénération du tramway et les travaux du futur réseau Extramobile.

Les enjeux de la CSP : une mutation profonde du réseau de transport

Cette nouvelle concession de service public attribuée à KEOLIS SA s'inscrit dans un processus de mutation du réseau de transport, qui se fera notamment par :

→ le renforcement des modes lourds

avec de nouveaux horaires pour le métro ou encore une augmentation de la fréquence du tramway, notamment le dimanche.

→ le renouvellement du matériel roulant.

Début 2026, les premières rames 52 mètres seront introduites sur le réseau. Cette année marquera également la mise en service de la première nouvelle rame de tramway et le début de la rénovation des rames VAL 2028. Début 2028, l'ensemble des rames de tramway sera renouvelé et la ligne 1 du métro sera exploitée à 100% en 52 mètres.

→ la modernisation de l'offre de service

avec la mise en place d'une nouvelle billettique, la généralisation de l'open payment et une nouvelle application mobile viendront moderniser l'offre de service et simplifier l'expérience usagers.

Les ambitions de la prochaine CSP à horizon 2031

1. Faire évoluer la grille tarifaire

- Redéfinir les seuils des Quotients Familiaux de la tarification sociale.
- Simplifier la grille tarifaire et proposer des abonnements avec offre packagée (V'Lille).

2. Mieux sécuriser le réseau

- Augmenter les effectifs d'agents de sécurité.
- Abaisser le taux de fraude de 30% avec un objectif de 8,5 % du taux de fraude.

3. Faciliter le parcours client via une offre de service performante

- Dématérialiser les titres de transport.
- enrichissement de l'information voyageurs.

4. Faire évoluer l'offre

- réduire les temps de trajet et améliorer la régularité du réseau bus (aménagement d'itinéraires, abandon progressif de la vente à bord, optimisation de l'exploitation).
- optimiser le maillage du réseau bus (meilleure adéquation de l'offre à la demande).
- poursuivre le déploiement de solutions adaptées aux territoires (notamment le Transport à la demande).

5. Engager le réseau sur la voie de la transition énergétique

- Baisse des émissions de GES (-60% d'ici 2031)
- Sobriété énergétique (diminution de la consommation électrique, ...).

6. Rechercher la performance économique

- Régulation de la fréquence
- Simplification des itinéraires bus
- Digitalisation des services

Atteindre
254 millions
de voyages



+ 25% par rapport à 2023

Réduire de
30 %
le taux de fraude



par rapport à 2023
pour atteindre 8,5%

Des évolutions positives dès 2025

→ 2025

- **Révision de la tarification sociale.** Dès août 2025, les seuils de la tarification sociale seront révisés pour tenir compte de l'évolution des minima sociaux.
- **Implantation de 34 nouvelles stations V'Lille.** Ces nouvelles stations viendront compléter le réseau existant, portant le nombre de stations sur l'ensemble du territoire à près de 300.

→ 2026

- **Extension des plages horaires du métro.** Le métro démarrera 1/2 heure plus tôt le matin soit dès 5h. La fin d'exploitation de la ligne 2 sera quant à elle décalée le samedi soir pour se caler sur la ligne 1. Sur le tramway, la fréquence sera accrue le dimanche après-midi.
- **Lancement d'une nouvelle application mobile ilévia.** Celle-ci sera disponible à l'été 2026. Nommée MOBilévia, elle regroupera l'ensemble des fonctionnalités des applications actuelles existantes.
- **Création d'un nouveau réseau de bus** à la rentrée 2026 avec 3 nouvelles lignes Citadines, la création de 6 navettes Proximo, de 3 nouvelles lignes Express, le lancement de l'offre Flexity et la création du concept Activity
- **Renforcement du service Handipole.** A compter de septembre 2026, le service Handipole sera renforcé avec le déploiement progressif de nouveaux véhicules pour atteindre 44 véhicules en heures de pointe en 2029 contre 39 en 2025. Un effort sera apporté sur l'engagement du délai de prise en charge par rapport à l'horaire demandé.

→ 2027

- **Généralisation de l'open payment.** A l'été 2027, l'open payment sera généralisé sur l'ensemble du réseau métro, tramway et bus afin de faciliter le parcours usagers.

→ 2028

- **Mise en place d'une nouvelle billettique.** Fin 2028, une nouvelle billettique sera mise en place afin de traiter l'obsolescence des équipements actuels, de répondre aux enjeux de modernité et d'apport de services clients. Les équipements actuels seront ainsi remplacés et de nouveaux services clients seront proposés comme l'achat de titres dématérialisés.

En parallèle et progressivement jusqu'en 2031, de nouvelles rames de métro et de tramway seront injectées sur le réseau.

Un réseau de bus renforcé

3 NOUVELLES CITADINES

L'évolution de la catégorie des Citadines permettra de clarifier leur rôle avec un concept de ligne recentré sur les grandes centralités de la Métropole.

Ainsi les Citadines s'adresseront à des flux importants vers les grands équipements des grandes villes et affirmeront leur rôle de desserte des principaux équipements des communes.

Les Citadines de Lille, Tourcoing, Roubaix et Armentières seront conservées et réaffirmées et 3 nouvelles Citadines seront créées :

→ **Citadine C2** : Fort de Mons <> Villeneuve d'Ascq Hôtel de Ville

→ **Citadine C6** : Wattrelos Quartier Beaulieu <> Tourcoing centre

→ **Citadine C7** : Lille Z.I. Hellu-Epine <> Mairie d'Hellemmes <> Fort de Mons <> Lille Fives

6 NAVETTES PROXIMO

Véritables dessertes de proximité, les navettes de quartier Proximo permettront de répondre aux besoins de déplacement de courte distance, au sein d'une même commune ou entre communes limitrophes. Elles sont exploitées prioritairement avec des minibus, dont certains à motorisation électrique.

Les 6 futurs Proximo seront :

→ **La navette du Vieux Lille** qui deviendra Proximo 1

→ **La Citadine 8** actuelle qui dessert le quartier du Clinquet à Tourcoing deviendra Proximo 2

→ **La Citadine 10** actuelle qui relie entre eux les quartiers de Marcq-en-Baroeul deviendra Proximo 3

→ **La Citadine 11** actuelle pour les quartiers de Croix et Wasquehal deviendra Proximo 4

→ **La Citadine 12** actuelle qui dessert les quartiers du sud de Roubaix en liaison avec Hem deviendra Proximo 5

→ **L'actuelle Citadine d'Halluin** deviendra Proximo 6

3 NOUVELLES LIGNES EXPRESS

Les lignes express concernent des liaisons entre des communes de deuxième et troisième couronnes et un pôle d'attraction métropolitain, sur un itinéraire le plus rectiligne et le plus rapide possibles. Elles effectuent un à deux arrêts dans chaque commune desservie. Particulièrement adaptées aux motifs travail / études, elles permettent des déplacements pendulaires rapides en complément du réseau « classique ».

Les 2 lignes Express du réseau actuel (Liane 91 E et ligne 60 E) seront maintenues, et 3 nouvelles lignes Express sont créées en complément :

- **E2** : Tourcoing Lycée Gambetta <> Comines Gare
- **E3** : Wervicq / Deûlémont <> Armentières Gare
- **E5** : Comines <> Lille

En 2029, la ligne 60 E actuelle sera scindée en 2 lignes Express plus directes, permettant un gain de temps de parcours considérable pour les usagers Leersois et Lysois :

- **E4** : Toufflers <> Hem <> Villeneuve d'Ascq Pont de Bois en empruntant l'itinéraire actuel par Lannoy et Hem
- **E6** : Leers <> Lys-lez-Lannoy <> Villeneuve d'Ascq Pont de Bois en empruntant la M700 au niveau du rond-point nord de Toufflers

CRÉATION DU CONCEPT ACTIVITY

La création du concept « Activity » sera dédiée aux Zones d'activité économique et aux entreprises.

Activity concentre l'offre régulière sur les secteurs les plus denses en emplois et la complète par du service à la demande « Flexity Activity » dans les zones les plus étendues.

En complément des lignes régulières desservant déjà de nombreuses zones d'activité, de nouvelles lignes « Flexity Activity » seront créées :

- **A1** : Parc d'activité de Ravennes Les Francs
- **A2** : CRT de Lesquin
- **A3** : C.I.T de Roncq
- **A4** : Plateforme Multimodale Internationale de Lomme

LANCEMENT DE L'OFFRE FLEXITY

Les services de transport sur réservation actuels seront intensifiés et renommés sous la marque « Flexity » pour accroître la notoriété du service.

Ils complètent l'offre bus régulière et proposent un fonctionnement du réseau adapté aux particularités du territoire métropolitain. Ils répondent à des besoins en déplacements correspondant à des micro flux, lorsque la demande ne peut justifier la mise en place d'une offre bus régulière.

3 formes de Flexity :

- en complément de lignes de bus régulières en heures creuses
- sur des lignes dédiées en journée
- services de soirée en rabattement du métro vers les communes

10 nouvelles lignes de transport sur réservation sont créées portant leur nombre à 30 :

- **15** lignes dédiées en journée
- **6** lignes régulières renforcées en heures creuses
- **5** services dédiés en soirée
- **4** lignes Flexity-Activity

MAINTIEN DES COROLLES

Les Corolles 1, 2 et 3 sont maintenues dans leur vocation de relier les bassins de vie entre eux sans passer systématiquement par le centre de l'agglomération, pour desservir efficacement une métropole étendue et dense comme la MEL.

Elles contribuent fortement au maillage du territoire et multiplient les possibilités de connexions avec les différents modes lourds.

- **Corolle CO1** : Lille CHU-Eurasanté <> Villeneuve d'Ascq Hôtel de ville
- **Corolle CO2** : Pérenchies Europe <> Lille CHU-Eurasanté
- **Corolle CO3** : Englos Centre Commercial <> Villeneuve d'Ascq Hôtel de Ville

Un effort financier important au bénéfice des usagers

Le cahier des charges établi est le fruit d'un travail collectif ayant mobilisé les services ainsi que les élus de la Métropole. Il fixe plusieurs impératifs au concessionnaire, ainsi que des objectifs ambitieux qui nécessitent un budget conséquent. À titre d'exemple, l'actuelle CSP transports représente un tiers des dépenses de fonctionnement de la MEL, avec un budget de 300,8 millions d'euros par an.

La prochaine CSP sera marquée par un effort d'investissements conséquent au bénéfice des usagers, portés par :

- **le concessionnaire à hauteur de 321 millions d'euros**, notamment pour la rénovation des bus à mi-vie, la rénovation des voies de métro et tramway, le renouvellement de la billettique et de l'open payment, le remplacement d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques ou encore l'amélioration de l'information des voyageurs.
- **la MEL à hauteur d'1,37 milliard d'euros** pour l'achat de rames de métro, de tramway, de bus, dont une partie électriques.

Par ailleurs, il est à noter que la part fixe payée par la Métropole à son exploitant KEOLIS va augmenter de 50 millions d'euros par an. 20 millions d'euros par an supplémentaires sont nécessaires en raison de l'inflation et 30 millions d'euros seront dédiés à l'amélioration de l'offre, au bénéfice des usagers.

Parallèlement, l'engagement des recettes sera également revu à la hausse, avec près de 30 millions supplémentaires chaque année.

Ces dépenses induiront une nécessaire hausse annuelle des tarifs de 3% par an sur toute la durée du contrat et ce dès le mois d'août 2025. La part globale de l'utilisateur ne couvre actuellement que 18 % des dépenses en matière de transport.

EN 2023

PART FIXE
(coût payé à l'exploitant)

332,3 M€ par an

ENGAGEMENT DE RECETTES

105,2 M€ par an

PART FIXE NETTE MOYENNE

227,1 M€

CSP 2025-2031

PART FIXE
(coût payé à l'exploitant)

383,7 M€ par an

Dont **20 M€ liés au contexte prix** (inflation) et **30M€ liés aux améliorations** de l'offre, au bénéfice des usagers

ENGAGEMENT DE RECETTES

134,1 M€ par an

PART FIXE NETTE MOYENNE

249,6 M€ par an

Une nouvelle grille de tarification sociale

Pour la prochaine CSP, la grille tarifaire solidaire sera revue afin de pouvoir toucher davantage d'usagers.

À partir de 2025, 16% du total des abonnés bénéficieront d'une baisse de leur tarif d'abonnement grâce à un glissement vers un autre seuil quotient familial ou à leur entrée dans la tarification sociale.

Pour rappel, 30% des abonnés bénéficiaient d'ores et déjà de la tarification sociale en 2023. La gratuité des transports pour les moins de 18 ans, souhaitée par le Président de la MEL et mise en place dès 2021 restera quant à elle effective.

En 2016, 4 seuils de QF CAF définis par la MEL :

- QF1 < à 375 €
- QF2 entre 375 et 537 €
- QF3 situé entre 538 et 716 €
- QF > à 716 € : tarif plein

À compter du 1er août 2025 :

- QF1 < 456 €
- QF2 entre 457 à 607 €
- QF3 entre 608 à 810 €
- QF > à 810 € : tarif plein

Cette révision représente un geste de solidarité supplémentaire à hauteur de 2.9 millions d'euros supplémentaires par an. L'effort de la MEL lié à la tarification sociale était de 50,7 millions d'euros en 2023.

Des objectifs ambitieux en matière de transition énergétique

Le secteur des transports concentre une part significative des émissions de gaz à effet de serre et de consommation d'énergie du territoire. Il s'agit donc d'un secteur d'intervention prioritaire pour atteindre les objectifs fixés par le Plan Climat de la MEL et notamment la neutralité carbone en 2050. C'est pourquoi, d'ici à la fin de la future CSP, la MEL vise **une diminution des émissions de gaz à effet de serre de 60%**. Pour ce faire, **le concessionnaire s'approvisionnera à 100% en biogaz et en électricité verte** pour le fonctionnement des bus, métros et tramways ainsi que des bâtiments et infrastructures et ce, dès 2028.

Les chiffres à retenir

→ **60 %** d'émissions de gaz à effet de serre en moins à la fin de la future CSP

→ **18 %** de consommation d'énergies en moins par voyage

→ **70** bus électriques sur l'ensemble de la flotte

→ **50 %** de véhicules de service et Handipole électriques

« À bien des égards, les transports en commun revêtent un caractère primordial pour la Métropole Européenne de Lille. Ils représentent à la fois un critère d'attractivité pour le développement économique et un enjeu de taille sur les questions environnementales. C'est également l'une des préoccupations majeures des métropolitains. C'est pourquoi, à l'aune d'une nouvelle CSP transports, il était primordial de fixer un cahier des charges aussi ambitieux qu'exigeant, permettant d'envisager une profonde mutation des transports en commun pour notre territoire. Nous renouvelons ainsi notre confiance à la société KEOLIS SA pour mener à bien les objectifs fixés. »

Damien Castelain

Président de la Métropole Européenne de Lille

Une CSP marquée par l'arrivée des nouvelles lignes Extramobile

En juin 2019, la Métropole Européenne de Lille votait le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) pour développer massivement l'offre structurante de transports en commun sur le territoire.

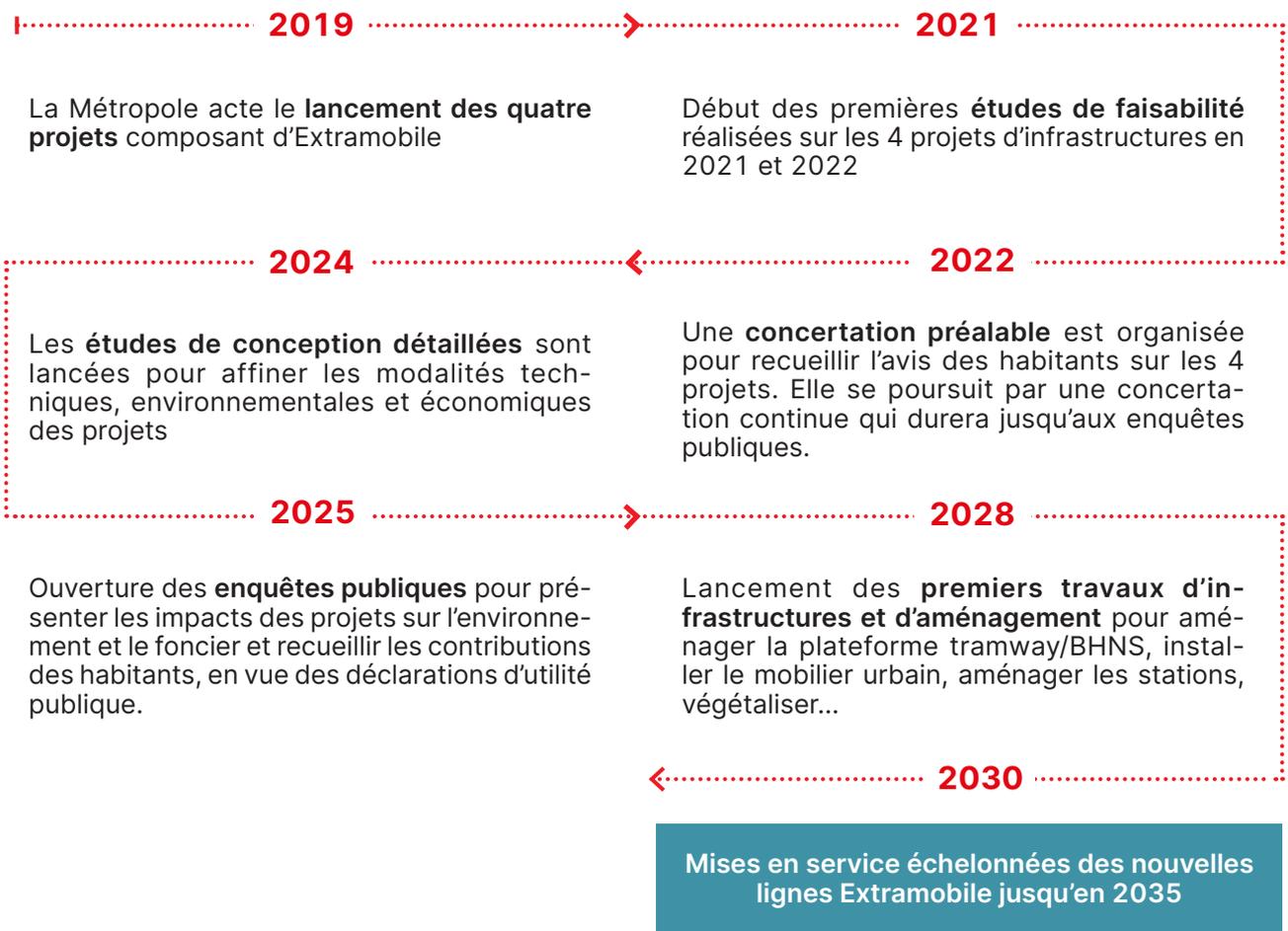
Cinq ans plus tard, le projet est désormais dans une phase plus concrète avec le début des attributions de marchés de maîtrise d'œuvre et des études de conception détaillées.

Avec un nouveau nom qui sonne comme une promesse, **Extramobile**, porte l'ambition de révolutionner les mobilités dans le territoire, en proposant de nouvelles offres et solutions de déplacement : deux nouvelles lignes de tramway et deux nouvelles lignes de Bus à Haut Niveau de Service.

Au total, ce sont **75 km de nouvelles lignes**, plus performantes, plus économiques et plus écologiques qui verront le jour. Elles traverseront **vingt-six communes d'ici à 2035** et permettront la desserte de **430 000 habitants**.

La future CSP sera ainsi marquée par le début des travaux d'infrastructures et d'aménagement pour préparer l'arrivée des futures lignes mais également par **le début de mise en service de ces celles-ci**.

LE CALENDRIER



Zone à faibles émissions : dès le 1^{er} janvier 2025, la MEL deviendra un « territoire de vigilance »

■ À partir du 1^{er} janvier 2025, la Métropole Européenne de Lille (MEL) deviendra officiellement un « territoire de vigilance » dans le cadre de la mise en place de la Zone à Faibles Émissions (ZFE). Cette initiative fait suite à une concertation préalable organisée cet été par la MEL.

Un « territoire de vigilance » soutenu par la concertation préalable

Lors de la démarche participative, deux scénarios ont été proposés. Le premier, qui a été retenu, prévoit de faire de la MEL un territoire de vigilance dès le 1^{er} janvier 2025, avec une interdiction de circulation pour les véhicules non classés. Le second scénario envisageait une interdiction plus large, incluant les véhicules Crit'Air 4 et 5.

Bien que le premier scénario puisse sembler moins ambitieux, il est le fruit d'un équilibre entre les aspirations environnementales et les réalités du terrain. Ce choix permet d'éviter de transformer la MEL en une « zone de forte exclusion », tout en tenant compte du contexte social actuel et du besoin d'accompagner la transition sans ajouter des contraintes excessives pour les habitants et les acteurs économiques.

La MEL ne pouvait, à elle seule, supporter l'ensemble des efforts nécessaires pour accompagner les ménages dans le renouvellement de leur véhicule vers des modèles moins polluants. Si des aides locales existent, elles restent insuffisantes face à l'ampleur des besoins financiers liés à la transition vers des véhicules plus respectueux de l'environnement. Malheureusement, l'État n'a pas pleinement pris le sujet à bras le corps pour soutenir la métropole dans cette démarche, laissant la MEL et ses habitants assumer une grande partie de la charge. Un engagement plus fort de la part des autorités nationales aurait permis de mieux accompagner les ménages et d'accélérer le remplacement des véhicules polluants sans pénaliser les plus modestes.

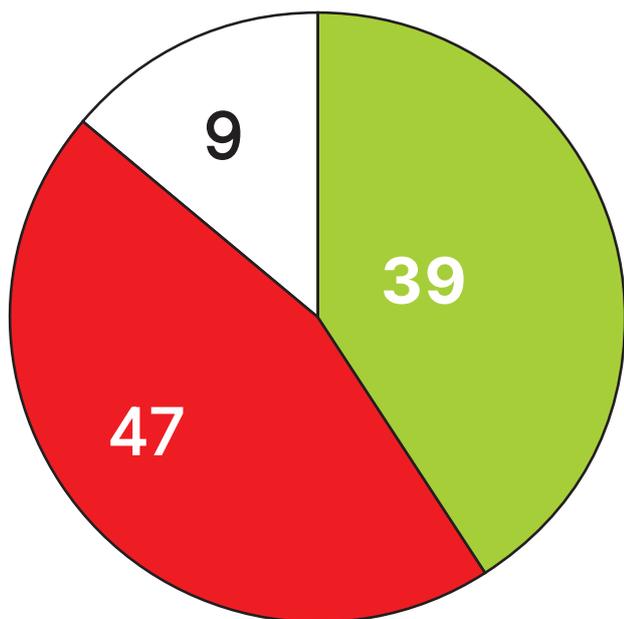
La participation réglementaire auprès du public a permis de recueillir 856 réponses. Après analyses, 376 personnes se sont prononcées contre la ZFE, tandis que 175 se sont exprimées en faveur du scénario « territoire de vigilance » (véhicules non classés uniquement) et 115 en faveur de la proposition de la MEL sur la base du « scénario de référence » (véhicules non classés et vignettes Crit'air 4 et 5).

Sur les 95 communes, 39 ont émis un avis favorable au scénario 2 proposé par la MEL, 47 ont émis un avis défavorable, 9 se sont abstenues ou ne se sont pas prononcées.

Par ailleurs, 9 communes limitrophes françaises ont donné une réponse à la participation réglementaire, dont 5 défavorablement sur le scénario Crit'air 4, 5 et non classés (Attiches, Carvin, Douvrin, Meurchin et Wingles) et 4 se sont exprimées favorablement au projet de ZFE de la MEL (Haisnes, Louvil, Nieppe et Sailly-sur-la-Lys). Les communes limitrophes belges n'ont pas exprimé d'opinion malgré les sollicitations de la MEL.

Enfin, six parties prenantes se sont exprimées, chacune émettant des réserves par rapport au projet sans pour autant donner un avis défavorable, à l'image de la Préfecture du Nord, de la Chambre du Commerce et de l'Industrie Grand Lille Hauts-de-France ou encore de la Chambre d'Agriculture Nord-Pas-de-Calais.

Avis des communes sur le scénario 2



- Avis favorable au scénario 2
- Avis défavorable au scénario 2
- Abstention / Ne se prononce pas

Les effets attendus de la ZFE

La ZFE de la MEL concernera les véhicules les plus polluants, c'est-à-dire ceux pour lesquels aucune vignette Crit'Air n'est délivrée. Ces véhicules, immatriculés avant le 1er janvier 1997, seront progressivement interdits de circulation dans les 95 communes de la métropole à compter du 1^{er} janvier 2025.

À ce jour, environ 6 200 véhicules sont concernés par cette mesure, tous types confondus (voitures particulières, deux-roues, utilitaires, etc.).

Une vigilance accrue sera appliquée dès le 1^{er} janvier, mais une phase de sensibilisation précédera la verbalisation afin d'accompagner cette transition en douceur.

40 % des communes pour le scénario 2 de la MEL

Des dérogations pour une ZFE moins excluante

→ **Une dérogation pour les petits rouleurs**, dans la limite de 8 000 km par an, nécessitant une déclaration ainsi que l'apport de pièces justificatives par l'utilisateur sur une plateforme en ligne dédiée.

→ **Une dérogation dédiée aux conducteurs en possession d'une carte pass pass** support d'un abonnement mensuel ou annuel Ilevia ou d'un abonnement TER en cours de validité, nécessitant une déclaration ainsi que l'apport de pièces justificatives par l'utilisateur sur une plateforme en ligne dédiée.

Cette dérogation est un encouragement fort au rabattement, notamment à destination des territoires péri urbains dont l'accès aux réseaux structurants n'est pas possible en modes actifs (à l'extérieur comme à l'intérieur du périmètre métropolitain). En effet, la Métropole souhaite construire un dispositif qui accompagne vers d'autres usages.

→ **Des dérogations spécifiques pour :**

- les véhicules dont le **certificat d'immatriculation porte la mention « collection »** ;
- les véhicules **d'approvisionnement des marchés**, disposant d'une autorisation délivrée par la commune, et dans le cadre exclusif de l'approvisionnement des marchés ;
- les véhicules **frigorifiques** dont le certificat d'immatriculation porte la mention FG TD ;
- les **convois exceptionnels** au sens de l'article R433-1 du code de la route munis d'une autorisation préfectorale ;
- les **véhicules citernes** dont le certificat d'immatriculation porte les mentions CIT ou CARB.
- les **véhicules automoteurs spécialisés**, portant la mention « VASP » (caravanes, tracteurs et autres véhicules agricoles, dépanneuses, et bennes à ordures ménagères notamment).

De la même façon, ces dérogations pourront être octroyées sur la base d'un courrier de demande de dérogation individuelle motivée, la copie du certificat d'immatriculation du véhicule concerné et la fourniture de tout autre document justificatif (copie de l'autorisation d'occupation du domaine public délivrée par les services compétents pour les véhicules d'approvisionnement des marchés par exemple), à déposer sur une plateforme en ligne dédiée.

LE CALENDRIER

2019

Le 28 juin 2019, la MEL s'engage à créer un ZFE à l'échelle d'un périmètre de 11 communes

2021

Le 22 août 2021, la Loi Climat et résilience impose de mettre une ZFE au plus tard au 31 décembre 2024 sur la majeure partie de la population de la MEL

2022

Le 29 avril 2022, la MEL s'est fixée pour objectif d'appliquer la ZFE sur la totalité du périmètre aux véhicules arborant les vignettes Crit'air 4, 5 et non classés

2023

Le 10 juillet 2023, le comité ministériel Qualité de l'air en ville a identifié la MEL comme « territoire de vigilance », limitant l'obligation légale à la restriction de circulation des voitures dites « non classées »

2024

- Du 15 janvier au 19 février 2024, la MEL réalise une consultation citoyenne pour associer le public au choix d'un scénario de ZFE

- Du 21 mai au 10 juin 2024, la MEL organise la concertation réglementaire pour les habitants

- Du 21 mai au 21 juillet, la MEL organise la concertation réglementaire pour les parties prenantes (Préfecture, conseils municipaux, CCI...)

- Le 18 octobre 2024 : le Conseil métropolitain acte le choix du scénario « territoire de vigilance »

.....

« À partir du 1^{er} janvier 2025, et après une phase de participation citoyenne importante, la MEL deviendra un territoire de vigilance ZFE (Zone à Faibles Émissions). Cette mesure vise à réduire la pollution de l'air, en encadrant la circulation des véhicules les plus polluants. »

Damien Castelain
Président de la Métropole Européenne de Lille

.....



200 millions d'euros pour une nouvelle station d'épuration performante, intelligente et ambitieuse

■ **L'extension-reconstruction de la Station d'épuration de Watrelos est l'un des plus grands chantiers de modernisation d'une station d'épuration en France pour la prochaine décennie. Les travaux seront réalisés par le groupement SAUR pour un montant d'investissement de 200 millions d'euros qui permettront d'augmenter la capacité de la station d'épuration et la porter à 5 11 500 équivalents-habitants, soit près d'un tiers des capacités de traitement des eaux usées du territoire métropolitain. La nouvelle station d'épuration mettra en œuvre des technologies novatrices pour atteindre des hauts niveaux de performance en termes de traitement des eaux usées, réduction à la source et valorisation des boues d'épuration, de recyclage des sables et de traitement.**

Un traitement des eaux usées fiable, performant et évolutif

Actuellement, la station d'épuration transfrontalière de Watrelos traite les eaux usées et pluviales de 4 17 000 équivalents-habitants répartis sur 15 communes de la MEL et sur la commune de Mouscron en Belgique. Aujourd'hui, la Métropole va plus loin, et fait le choix de la SAUR pour **augmenter la capacité de sa station d'épuration, portée à 5 11 500 équivalents-habitants, soit plus de 20 %**, c'est-à-dire près de la moitié des habitants du territoire métropolitain.

Les performances de traitement de la nouvelle station seront démultipliées avec une capacité de traitement qui passera de 3,3 m³/s à 10,3 m³/s et un bassin qui permettra de stocker 30 000 m³ d'eaux usées lors des fortes pluies pour pouvoir ensuite les restituer en vue de les traiter.

L'implantation actuelle du projet réserve par ailleurs du foncier disponible sur le site, permettant de répondre aux futures évolutions réglementaires.

Par ailleurs, l'insertion paysagère s'appuie sur le renforcement de la trame bocagère propice au développement de la biodiversité et sur la création de 4 ha de prairies fleuries. L'ensemble des aménagements permettra de gérer de manière intégrée l'intégralité des eaux pluviales.

Enfin, le phasage des travaux est particulièrement fin afin de garantir, pendant toute la durée du chantier, une diminution de l'impact des travaux à la fois sur l'environnement et sur les riverains.

Représentant un marché de montant total de **293 millions d'euros**, dont 200 millions d'euros d'investissement et 93 millions d'euros au titre de l'exploitation de la station pendant 13 années, la nouvelle station permettra de répondre aux futures normes environnementales ainsi qu'aux besoins à venir de la collectivité.

La participation prévisionnelle de l'agence de l'eau au projet est attendue à hauteur de 45 millions d'euros de subvention et 30 millions d'euros d'avance remboursable à taux zéro. Par ailleurs, une subvention prévisionnelle de 6 millions d'euros est attendue du FEDER sur le volet énergétique.

Une politique de déconnexion des eaux pluviales à ancrer sur le territoire

Ces travaux d'ampleur doivent s'accompagner de la poursuite du développement de la gestion durable et intégrée des eaux pluviales conformément aux prescriptions du Plan Local d'Urbanisme.

Cette politique permet en effet de limiter les risques liés à l'accélération des effets du changement climatique en termes de lutte contre les inondations et les pollutions par débordements de réseaux. Elle permet également de valoriser les eaux pluviales et ainsi contribuer au développement de la nature et eau en ville, vecteur de lutte contre les îlots de chaleur et développement de la biodiversité.

Une station respectueuse de son environnement

La nouvelle station d'épuration sera exemplaire en termes de maîtrise des nuisances olfactives du site via la mise en place d'une captation des odeurs à la source avec traitement sur de nouvelles unités de désodorisation. De même, les nuisances sonores seront évitées grâce au confinement des équipements bruyants au sein de bâtiments.

De plus, un groupe de 20 à 40 riverains sera constitué pour remonter rapidement les observations et questions lors des phases construction et exploitation. Les volumes de boues seront divisés par plus de 3, soit une réduction de 1 000 transports par camion tous les ans. Enfin, pour contribuer à la préservation des ressources en eau, le process de la STEP sera intégralement alimenté par de l'eau réutilisée.

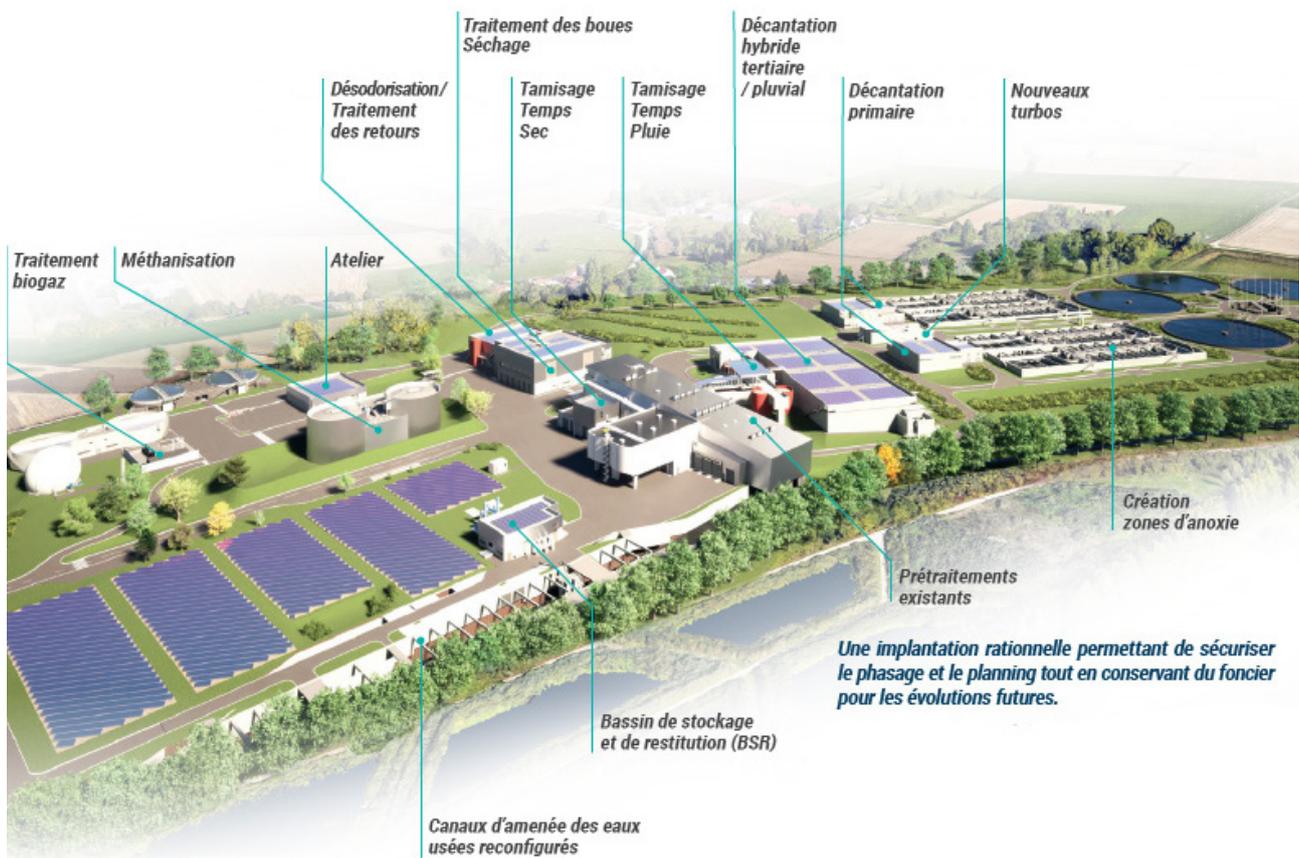
Une station à énergie positive

La nouvelle station de Wattrelos sera **particulièrement économe en énergie avec l'intégration d'équipements de dernières générations alliant efficacité et sobriété.**

De plus, l'installation de 6 000 m² de panneaux photovoltaïques et la mise en œuvre de turbines hydroélectriques sur la chute des eaux traitées **permettront de couvrir plus de 10% de ses besoins en électricité.** Au-delà l'autoconsommation, les besoins en électricité seront pourvus à 100% par un contrat labellisé énergie verte.

Les récupérations de chaleur sur les équipements et sur les eaux traitées permettront de couvrir l'ensemble des besoins en chaleur de la nouvelle station. **De plus, la valorisation énergétique optimale des boues issues de l'épuration des eaux usées produira du biométhane correspondant à la consommation d'une ville de 2 800 habitants.**

Par ailleurs, le potentiel énergétique des boues séchées représentera l'énergie correspondant au chauffage de 1 500 logements.



LE CALENDRIER

Du 16 juin au 26 juillet 2021 :
concertation préalable

Le 18 octobre 2024 :
le conseil métropolitain autorise
la signature du marché

Fin des travaux



- Le 24 juin 2022 : le conseil métropolitain décide de lancer l'opération.
- Le 12 octobre 2022 : lancement de l'appel à candidatures

Lancement des travaux jusqu'en 2031 et mise en service progressive des différents ouvrages afin de garantir la continuité du service durant le chantier

Les chiffres à retenir

- Augmentation de 20 % de la capacité traitement de la station pour la porter à 511 500 équivalents-habitants.
- Création d'un bassin de stockage restitution de 30 000 m³, l'équivalent de 10 piscines olympiques, et d'une nouvelle filière dédiée au temps de pluie de 7 m³/s.
- Traitement des eaux usées de près de la moitié de la population métropolitaine et d'une partie de la commune de Mouscron en Belgique.
- Production de plus de 2 GWh/an d'électricité renouvelable autoconsommée et de 11 GWh/an de biogaz réinjecté.
- Récupération de plus 15 GWh/an de chaleur répondant aux besoins de la nouvelle station.
- Boues séchées valorisables énergétiquement à hauteur de 14 GWh/an



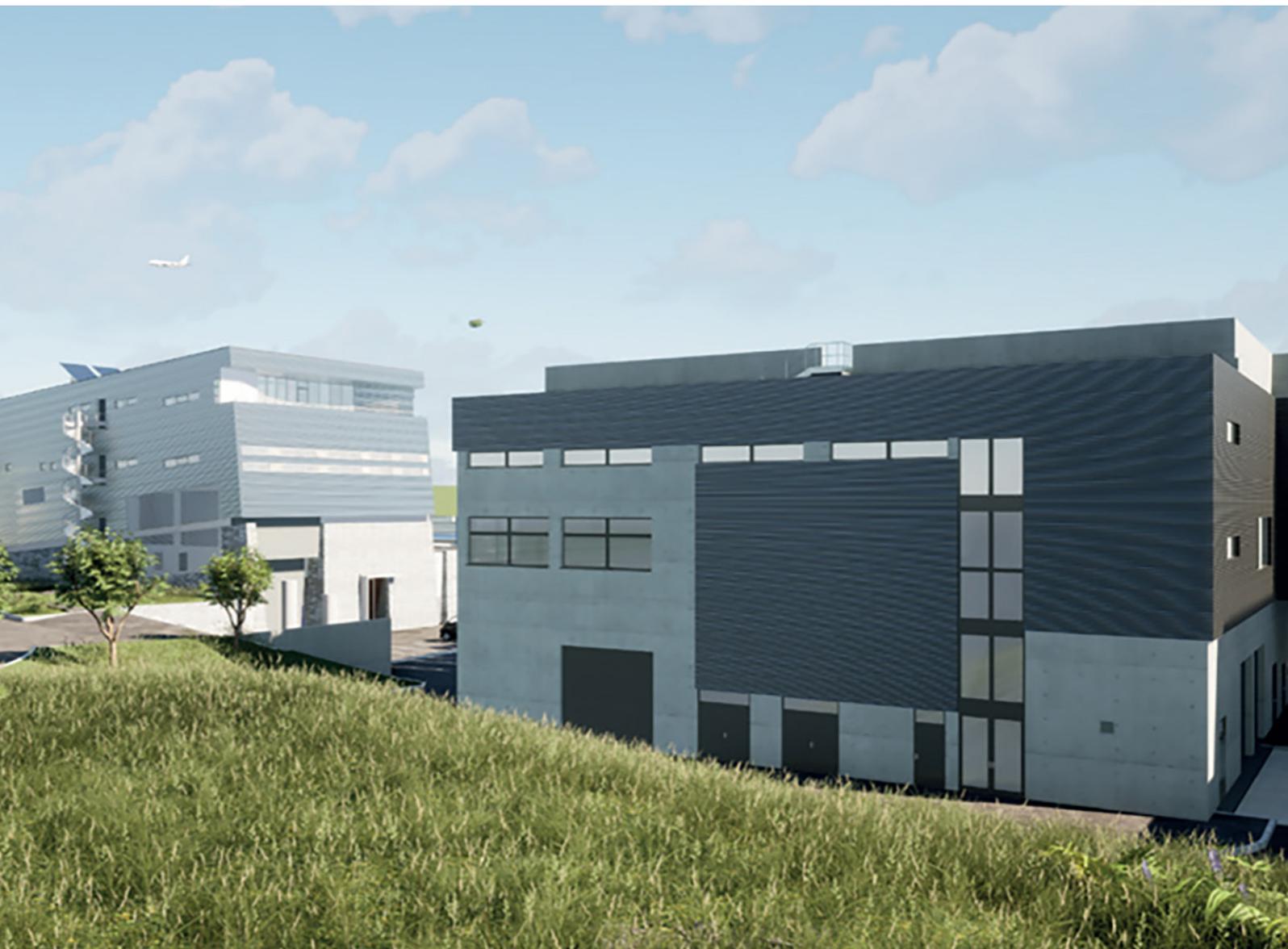
.....

« La modernisation de la station d'épuration de Wattrelos, un chantier majeur de 200 millions d'euros, augmentera sa capacité de 20 % à 511 500 équivalents-habitants. Grâce à des technologies avancées, la station garantira des performances élevées dans le traitement des eaux, la valorisation des boues et le recyclage. Elle deviendra aussi une station à énergie positive, contribuant au Plan Climat de la Métropole.»

Damien Castelain

Président de la Métropole Européenne de Lille

.....



En 2025, la MEL sera plus que jamais terre de vélo en accueillant le Grand Départ du Tour de France

■ En 2025, le Grand Départ du Tour de France se fera dans la métropole grâce à une candidature tripartite entre la MEL, le Département du Nord et la Région Hauts-de-France. Porté par Amaury Sport Organisation (ASO), le Tour de France est la plus prestigieuse compétition cycliste professionnelle par équipes et l'un des événements sportifs les plus suivis au monde. Diffusée dans plus de 190 pays, elle rassemble chaque année en moyenne 35 millions de téléspectateurs. Ce sont par ailleurs plus de 12 millions de spectateurs qui la suivent sur le bord des routes. Cet événement sera à n'en pas douter une véritable opportunité de mise en lumière du territoire. Le Conseil métropolitain acte ainsi le Grand Départ du Tour Lille Nord de France 2025 comme événement exceptionnel.

Un événement sportif majeur, gage de rayonnement pour tout le territoire

Après être parti de Copenhague en 2022, Bilbao en 2023 et Florence en 2024, le Tour de France s'élancera de la Métropole en 2025. La Métropole Européenne de Lille, le Département du Nord et la Région Hauts-de-France ont en effet uni leurs forces ces derniers mois, avec succès, pour porter la candidature du territoire. Quatre étapes s'élanceront de la région et la première, le 5 juillet, s'élancera de la MEL et y reviendra.

Au regard du rayonnement national et international pour la MEL, des retombées économiques et touristiques qui seront générées par l'événement sur le territoire, des enjeux sociétaux et de durabilité que revêt le projet, la Métropole Européenne de Lille acte le Grand Départ du Tour de France 2025 comme événement exceptionnel.

L'événement, notamment retransmis au travers de vues aériennes, permettra de faire la promotion du territoire et de garantir des retombées économiques à court et moyen terme.

La venue du Tour de France est aussi une opportunité unique de promouvoir le vélo ainsi que de capitaliser sur les politiques publiques de la MEL en matière de mobilités douces, accueil touristique, gestion des déchets, en faveur du public métropolitain et hors territoire.

Un groupement de commande unique pour les besoins de l'événement

Le Grand Départ Lille Nord de France 2025 regroupe un ensemble de manifestations s'étalant du Grand Départ du Tour de l'édition précédente au départ de l'étape 4 du Tour de France 2025.

Ce nouveau Grand Départ est le 5ème dans la région. La Grande Boucle avait déjà démarré de Lille en 1960, de Roubaix en 1969, de Lille en 1994 et de Dunkerque en 2001. Et en 2022, la métropole a accueilli le départ de la cinquième étape, entre Lille et Arenberg. L'événement fut une grande fête populaire dont chacun a conservé le souvenir.

Pour assurer le succès de cet événement en lien avec l'organisateur, la MEL acte aujourd'hui le principe d'un groupement de commandes avec le Département du Nord et la Région Hauts-de-France en vue de la conclusion d'un marché portant sur l'organisation du Grand Départ Lille-Nord de France 2025.

Le Département du Nord, désigné coordonnateur, sera chargé de procéder à la mise en œuvre de la procédure de passation jusqu'à la notification du marché, chaque membre du groupement s'assurant de sa bonne exécution pour ses besoins propres.

« La Métropole Européenne de Lille est fière d'accueillir le Grand Départ du Tour de France 2025. Je tiens à remercier le Département du Nord et la Région Hauts-de-France avec qui nous avons travaillé conjointement pour obtenir cet événement de renommé. Nous avons tous à cœur de promouvoir la richesse de nos territoires et le Tour de France est une formidable opportunité pour le faire. En 2022, la MEL avait accueilli le départ de la 5ème étape du Tour, nous avons ainsi pu constater la ferveur populaire qui entoure cet événement. Je suis très heureux que cette candidature commune permette en 2025 aux métropolitains de revivre les émotions du Tour. »

Damien Castelain

Président de la Métropole Européenne de Lille



CONTACTS PRESSE

Agnès Mazet

Cheffe d'équipe presse
amazet@lillemetropole.fr
03 20 21 27 69
06 40 39 26 46

Agathe Lavalée

Attachée de presse
alavalee@lillemetropole.fr
03 20 21 23 50
06 30 46 40 17

Maxence Lemasson

Attaché de presse
mlemasson@lillemetropole.fr
03 20 21 23 55
06 44 36 40 29

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

2 boulevard des Cités Unies
CS 70043
59040 Lille Cedex
T. +33 (0)3 20 21 22 23

■ lillemetropole.fr

