

**SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS A HORIZON 2035 - BILAN DE LA CONCERTATION - DECISION**

**I. Rappel du contexte**

La métropole européenne de Lille fait face à des défis cumulés d'accessibilité, d'attractivité et de réduction de la pollution qui réclament aujourd'hui un « choc de mobilité ».

C'est dans ce cadre que la métropole européenne de Lille a souhaité donner de la visibilité à sa feuille de route en matière de grandes infrastructures de transports collectifs structurants à horizon 2035 à travers l'élaboration au second semestre 2018 d'un projet de Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT).

C'est ainsi que, lors de sa séance du 14 décembre 2018, le conseil de la métropole, dans le cadre de la délibération n°18 C 0983, a acté le lancement de la concertation permettant d'aboutir à un projet final de Schéma Directeur des Infrastructures de Transports.

Début 2019, une large démarche de concertation a alors été engagée à partir du document préparatoire du SDIT dont les principes ont été décrits dans cette délibération et des différentes contributions remises par les groupes politiques. Cette concertation a été menée en toute objectivité et transversalité. Ainsi, les groupes politiques, représentés par l'un de leur membre, ont notamment été invités aux côtés du Vice-Président Janssens à exposer leur vision de la mobilité lors des réunions de territoire auprès des communes et les partenaires auditionnés l'ont été devant le comité de pilotage politique de suivi du SDIT.

**II. Objet de la délibération**

**Une large concertation sur le projet de SDIT avec les acteurs du territoire métropolitain au 1er semestre 2019.**

Le SDIT a ainsi été construit avec les autorités organisatrices qui seront amenées à participer fonctionnellement voire financièrement (Région Hauts de France et Etat), mais aussi avec les territoires limitrophes, les communes et leur conseil municipal, les grands acteurs du territoire s'intéressant aux questions de mobilité (CCI, tissu associatif,...) ainsi que le grand public.

## Séance du vendredi 28 juin 2019

### Délibération DU CONSEIL

---

L'objectif de cette concertation était de recueillir des avis éclairés et argumentés sur les actions à mener ainsi que sur les trajets et les modes retenus. Le bilan de cette concertation a permis d'éclairer les débats à tenir courant 2019 sur la pertinence des propositions formulées, leur articulation et leur complémentarité, mais aussi sur les priorités d'intervention à définir pour mettre en œuvre le schéma définitif.

#### **Déroulé de la concertation :**

Le dispositif de concertation a été structuré et déployé autour des 3 volets suivants :

- une concertation du grand public et du monde associatif bâtie autour de la mise en place d'une plateforme de concertation numérique ouverte du 11 février au 23 avril 2019, ainsi que par la tenue d'une Fab'MEL qui s'est tenue le 13 mai 2019 ;

- une concertation des communes basée sur l'envoi d'un dossier de concertation et la tenue de 5 réunions de territoires associant l'ensemble des 90 communes et les invitant à adresser une contribution écrite ; très spécifiquement et en lien avec la concertation des communes, afin de recueillir des avis étayés et correspondant aux besoins des territoires, 5 réunions de territoire ont été menées auprès des communes entre le 8 et le 19 mars 2019, ce qui a notamment permis aux communes d'entendre une présentation du projet et l'expression de chaque groupe politique ayant formulé une contribution, afin de pouvoir ensuite en débattre au sein de leur commune. Enfin, une présentation du projet et un débat général se sont tenus en conférence des maires le 11 juin pour que la délibération, soumise au conseil de juin 2019, acte un projet répondant aux besoins du territoire.

- une concertation des partenaires institutionnels impliqués sur les questions de mobilité a eu lieu sous forme d'audition de ceux-ci par le comité de pilotage politique du SDIT. Ont ainsi été rencontrés les autorités Organisatrices des Mobilités (Région, Etat), les opérateurs de transport (Ilevia, SNCF Réseau), la Chambre de Commerce et d'Industrie, le Conseil de développement ;

- enfin les territoires et institutions limitrophes ont été conviés à une réunion d'échanges commune le 22 mars 2019 et une présentation synthétique a été réalisée devant l'Assemblée Générale de l'Eurométropole le 29 mars.

#### **Bilan de la concertation :**

La concertation a permis de dégager les principaux enseignements suivants décrits ci-après par type de public concerté :

##### Grand Public :

La plateforme de concertation numérique a généré 8000 connexions internet durant les deux mois de concertation.

## Séance du vendredi 28 juin 2019

### Délibération DU CONSEIL

859 contributions d'internautes ont pu être relevées, réparties en 320 réponses au questionnaire proposé, 329 contributions sur les liaisons proposées par la MEL, 99 propositions de liaisons d'internautes et 111 contributions libres.

La Fab'MEL, qui s'est tenue le 13 mai a, quant à elle, réuni 80 participants, accueillis par M. Daniel Janssens, Vice-Président aux Transports, et M. Bernard Gérard, Vice-président à la Métropole citoyenne.

Parmi les enseignements de volet de la concertation, les réponses au questionnaire font, entre autres, ressortir certains points saillants et notamment :

- selon les personnes ayant répondu à la concertation, la priorité de la MEL en matière de développement de transports en commun devrait être donnée à la construction de nouvelles lignes structurantes et performantes pour compléter le réseau actuel, suivi de l'aménagement de nouveaux pôles d'échanges et parcs relais;
- selon les personnes ayant répondu à la concertation, les priorités pour de nouvelles lignes structurantes de transports en commun devraient s'articuler autour de voies réservées avec priorité absolue, suivi d'une redéfinition du partage de l'espace public entre les différents modes.

La Fab'MEL a permis une restitution des éléments saillants des contributions du Grand Public à la concertation.

Les participants ont pu également y proposer des priorisations de réalisation des nouvelles liaisons à l'échelle métropolitaine mises au débat.

En sont notamment ressortis ces éléments déjà émergents de la concertation en ligne :

- sur le versant Nord-Est : appétence pour une liaison structurante Tourcoing - Roubaix - Hem, et pour le lien avec Villeneuve d'Ascq en lien avec la RD700 ;
- intérêt d'un axe Nord/Sud Comines – Lille – Seclin ou Lesquin ;
- intérêt d'un axe Ouest Haubourdin – Loos – Lille ;
- intérêt d'un réseau de transports collectifs en rocade autour de la première couronne lilloise ;
- des liens avec les territoires limitrophes à conforter ;
- un réseau TER renforcé à faire évoluer vers un RER ;
- un développement de l'intermodalité ;
- un souci de cohérence urbanisme/aménagement et réseaux de transports.

#### Auditions d'acteurs :

Le Comité de Pilotage du SDIT a pu auditionner les 2 avril, 30 avril et 14 mai les acteurs de la mobilité suivants :

- Etat : l'Etat recommande de travailler sur les infrastructures de transports, mais aussi sur l'évolution des comportements de mobilité et l'aménagement du territoire ; sur la question du ferroviaire, il propose la création d'un espace de concertation à une échelle élargie ;

## Séance du vendredi 28 juin 2019

### Délibération DU CONSEIL

---

- Ilevia : l'opérateur a remis une contribution structurée avec des propositions hiérarchisées de modes lourds en site propre de type tramway et bus à haut niveau de service, en lien fort avec le réseau ferré et l'intégration tarifaire ;
- Région : la présentation s'est structurée autour d'éléments généraux du SRADDET. Ont également été évoqués le service TER2020 et le Réseau Express Hauts-de-France ;
- SNCF Réseau : un "porté à connaissance" a été élaboré, commenté en séance et remis à la MEL sous la forme d'un rapport portant sur des éléments très techniques ;
- Chambre de Commerce et d'Industrie : la CCI recommande de changer d'échelle, d'organisation et de braquet sur la vision et la stratégie métropolitaine en matière de mobilité ; elle émet des propositions à grande échelle sur la gouvernance et le réseau ferré ; elle suggère de travailler sur les changements de comportements et les bénéfices attendus en matière de mobilité intelligente ;
- Conseil de développement de la MEL : il recommande d'affirmer et d'assumer le développement des transports lourds de type tramway, d'intégrer davantage l'intermodalité et de se donner des marges de manœuvre financières pour concrétiser les projets ; il demande d'élargir la réflexion aux territoires limitrophes, dans un enjeu de gouvernance élargie à inventer.

#### Concertation auprès des territoires limitrophes :

Les territoires limitrophes ont été reçus en Comité de Pilotage le 22 mars et une présentation a eu lieu en assemblée générale de l'Eurométropole le 29 mars. En retour, des expressions ont été formalisées par la Communauté d'agglomération de Béthune-Bruay, par la Communauté de communes de Pévèle-Carembault et par l'Eurométropole.

Il en ressort :

- des expressions partagées sur l'intégration nécessaire de liens avec les territoires limitrophes, à travers les réseaux existants à renforcer (TER) et de nouveaux liens à créer ;
- une visibilité et une lisibilité de l'offre en transports collectifs existante et future à partager ;
- une nécessité de proposer des alternatives à l'automobile utilisée "seul", pour améliorer l'accessibilité générale vers la MEL dans un contexte de dégradation de la qualité de l'air ;
- des questions d'inter-opérabilité et d'harmonisations tarifaires entre territoires ;
- une question de gouvernance des questions de mobilité à traiter à une échelle pertinente.

## Séance du vendredi 28 juin 2019

### Délibération DU CONSEIL

---

#### Concertation auprès des communes :

La concertation des communes était notamment basée sur l'envoi d'un dossier de concertation et la tenue en mars 2019 de 5 réunions de territoires associant l'ensemble des 90 communes et les invitant à adresser une contribution écrite.

Une soixantaine de communes ont exprimé un retour sur cette concertation, essentiellement par délibération, mais aussi par courrier ou note, ou enfin sous la forme d'un vœu dans le cadre de positions partagées et "intercommunales".

De nombreux sujets connexes, hors SDIT, ont été évoqués dans ces contributions :

- les modes doux et la nécessité de poursuivre les efforts entrepris par la MEL ;
- le plan bus 2019 ;
- les voies d'eau ;
- l'intermodalité, les parcs-relais ;
- la tarification ;
- les nouveaux services à la mobilité ;
- les projets routiers ;
- la circulation des poids lourds ;
- ...

Concernant le SDIT, les grands principes portés à la concertation ont été confirmés et partagés. Des positionnements ont été affirmés essentiellement sur les liaisons proposées à la concertation avec quelques nouvelles liaisons ou variantes évoquées.

Ces orientations s'en sont notamment dégagées :

- une demande de liaison express entre Armentières et Tourcoing (communes Vallée de la Lys) ;
- une liaison entre Roubaix et Tourcoing localement très portée en lien avec son pendant vers Hem, y compris ponctuellement une demande d'extension du tramway T du centre de Tourcoing vers la gare ;
- prolongement du tramway R de Roubaix vers Wattlelos plébiscité par de nombreuses communes ;
- consensus sur le versant Nord-Est pour une liaison vers Villeneuve d'Ascq en lien avec le RD 700 (ligne express, BHNS évolutif à terme vers du tramway,...) ;
- un faisceau TC Nord-Sud centré sur Lille cité dans de nombreuses contributions : de Comines vers le Sud (soit axe Ronchin puis Lesquin, soit axe Wattignies puis Seclin) avec un positionnement local de la ville de Lille pour « élargir » la desserte de son centre-ville en passant par Boulevards de Metz et Moselle, Port fluvial, Citadelle, Boulevard Schuman afin de desservir des quartiers en devenir ou en politique de la ville ; fortes réserves de la commune de Ronchin sur sa traversée par un mode tramway ou BHNS « lourd » ;

## Séance du vendredi 28 juin 2019

### Délibération DU CONSEIL

- une liaison Haubourdin - Lille portée notamment par les villes d'Haubourdin, de Loos et de Lille sous la forme d'un tramway (avec des demandes de prolongement vers Hallennes-lez-Haubourdin) ;
- de fortes réserves de la commune de La Madeleine au passage d'un mode tramway rue de Gaulle ;
- demandes de liaisons structurantes de périphérie à périphérie en première couronne lilloise sans passer par le centre de l'agglomération portées localement par la ou les communes concernées ;
- de fortes réserves de la commune de Lesquin à la desserte de sa gare dans sa configuration actuelle (RE HdF, gare déplacée plus au Sud ?) ;
- des liaisons « express » portées par les villes concernées et par la vallée de la Lys ;
- des prolongements de métro évoqués par certaines communes :
  - o un prolongement du métro ligne 1 vers Eurasanté évoqué par Lille et Loos ;
  - o Lesquin, Templemars défavorables au bouclage de la ligne 1 du métro (expressions de prolongement du métro jusqu'à la gare ou de liaison 4 Cantons-Haute Borne en navettes autonomes) ;
  - o prolongement ligne de métro 1 vers l'aéroport évoqué par Sainghin-en-Mélantois ou vers la gare de Lesquin par Lesquin (en souterrain) ;
  - o prolongement du métro ligne 2 vers Pérenchies évoqué par Pérenchies, Quesnoy-sur-Deûle ;
- des nouvelles liaisons non inscrites initialement dans les documents de concertation :
  - o transport par câble évoqué à Lille entre St Sauveur et FCB et entre les gares de Lille et l'aéroport, et à Loos entre Euratechnologies et Eurasanté ;
  - o opposition de la commune de Lesquin à des solutions de type « téléphérique » sur son territoire ;
  - o remise en service de la ligne Ascq-Orchies demandée par plusieurs communes ;
  - o ré-activation de la ceinture ferroviaire Ouest de Lille ou encore de tronçons d'Halluin-Somain

### **Schéma Directeur des Infrastructures de Transport à horizon 2035**

Le Comité de Pilotage du SDIT, constitué de représentants des différents groupes politiques, s'est réuni à l'initiative de M. Daniel Janssens les 2 avril, 30 avril, 7 mai, 14 mai, 28 mai et 6 juin. Il a ainsi auditionné les acteurs de la mobilité et pris connaissance du bilan de la concertation du grand public, de celle menée auprès des territoires limitrophes et de celle menée auprès des communes.

Le comité de pilotage a pu tirer les enseignements de cette concertation et, à la suite d'échanges itératifs éclairés des propositions amendées des groupes politiques, a finalement pu aboutir à des orientations convergentes pour proposer un SDIT à l'horizon 2035.

## Séance du vendredi 28 juin 2019

### Délibération DU CONSEIL

En conséquence, le projet de schéma directeur mis en concertation début 2019 a été amendé pour aboutir au schéma partagé suivant :

#### **Des grands principes actés en deux volets sur les grandes infrastructures de transports collectifs en lien avec le territoire métropolitain :**

##### **1. le réseau ferré régional et le réseau Etat**

##### **Le réseau ferré régional : un niveau de service à renforcer et à articuler avec les réseaux métropolitains**

La métropole européenne de Lille a des attendus forts sur le réseau ferré régional qui devient au fil du temps un élément constitutif du réseau de transports urbains à part entière en lien avec l'intégration tarifaire existant sur le territoire depuis 2011 pour les abonnés et qui est devenue complète depuis janvier 2019 pour toute la gamme tarifaire.

Ce changement de paradigme qui s'est opéré depuis quelques années amène la métropole européenne de Lille et l'autorité organisatrice régionale à se positionner en complémentarité dans la construction de leurs offres de transports. Cette complémentarité se construit à travers des échanges bilatéraux et aura intérêt à être formalisée clairement dans la révision du PDU en cours, qui se devra d'être compatible avec le SRADDET porté par la Région.

A court et à moyen termes, les attentes prioritaires que la métropole européenne de Lille exprime dans le cadre de sa démarche de SDIT vis-à-vis de la Région portent sur un service ferroviaire plus lisible, fiable et robuste.

Aussi ses attendus sont-ils les suivants, en rappelant en préambule que le contexte est aujourd'hui celui d'une intégration tarifaire totale sur le territoire métropolitain :

- de façon générale, la Métropole européenne de Lille demande à être consultée et associée lors des périodes de re-définition de l'offre de transport ferroviaire régionale ;
- une hiérarchisation des gares du territoire métropolitain doit être construite de manière à organiser des lieux d'intermodalité en connexion avec les réseaux urbains (pôles d'échanges, parcs-relais) notamment sur les gares principales en entrée d'agglomération. Ceci permettra de soulager la gare Lille-Flandres, d'éviter la concentration des usagers sur celle-ci et d'offrir des trajets facilités aux usagers entrants dans la métropole vers les secteurs périphériques de la métropole ;
- sur les gares principales d'entrée d'agglomération (Armentières, La Bassée, Don, Seclin, Tourcoing, Roubaix, Pont de Bois, Baisieux, et Lesquin dont la fonction de pôle d'échanges ainsi que le positionnement et la configuration seront à questionner avec la Région et SNCF, éventuellement en lien avec le projet Réseau Express Hauts de France), il s'agira notamment de demander à l'autorité organisatrice régionale de tendre vers un arrêt du plus grand nombre de services commerciaux aux heures de pointe en les répartissant de manière homogène dans l'heure, mais

## Séance du vendredi 28 juin 2019

### Délibération DU CONSEIL

aussi en mettant en œuvre un cadencement et en augmentant significativement l'amplitude horaire le matin et le soir, week-end compris ;

- afin de satisfaire aux usagers métropolitains et à la saturation quotidienne de certains services lorsqu'ils entrent sur le territoire métropolitain, notamment aux heures de pointe, des matériels plus capacitaires (en nombre de rames par train ou en nombre de places par rames) sont à déployer au bénéfice des usagers métropolitains sur les lignes les plus chargées ;
- les services proposés sur les deux branches « transfrontalières » (vers Courtrai et Tournai) sont à rendre plus lisibles et à fiabiliser ;
- enfin, deux branches ferroviaires revêtent des enjeux différents et sont aujourd'hui en attente de résultats d'études : Lille – Comines et Ascq – Orchies :

- concernant la ligne régionale Lille-Comines, qui est intégralement sur le périmètre métropolitain, une étude est en cours sous maîtrise d'ouvrage régionale pour statuer sur son devenir, avec un arrêt d'exploitation ferroviaire aujourd'hui prévu en décembre 2019. Cette étude devra notamment éclaircir les questions de compétence et de contribution régionale au financement d'un futur projet et de son exploitation. Sur sa partie Nord, un bassin versant conséquent avec une demande potentielle intéressante en demande de liaisons rapides vers le centre de l'agglomération pour concurrencer la voiture particulière. Sur sa partie Sud, une demande plus conséquente en volume d'usagers à transporter en pénétration dans le tissu urbain dense avec des projets d'aménagement urbain d'envergure ; il convient également que la Région précise rapidement le service de substitution mis en œuvre à partir de fin 2019 ;

- concernant la ligne régionale Ascq-Orchies, son exploitation est arrêtée depuis juin 2015. Son périmètre dépassant les limites du territoire métropolitain la place de fait sous la compétence de l'autorité organisatrice régionale. Si la métropole européenne de Lille assure déjà sur son territoire la desserte des usagers de ce secteur par le biais de son réseau de transports collectifs, une étude sous maîtrise d'ouvrage de régionale pour le devenir de cette ligne et les rabattements à assurer en dehors du territoire métropolitain est en cours avec une participation financière de la métropole européenne de Lille.

- les services régionaux à grande vitesse convergeant vers les gares de Lille depuis le littoral (Dunkerque, Calais, Boulogne) ou depuis Arras, voire en amont, sont à conforter.

La métropole européenne de Lille se doit également de préparer d'ores et déjà les moyens et long termes concernant le réseau ferroviaire. Il est ainsi proposé que la métropole saisisse officiellement l'Etat, la Région et la SNCF pour que la « plateforme infrastructures et services Nord » envisagée et annoncée par SNCF Réseau et l'Etat lors des auditions soit montée sans délai, afin que la MEL intègre cette structure dès sa création.

Cette plateforme est un espace de partage et de co-construction d'un « plan de transports 2050 » partagée à l'échelle régionale. Elle doit être montée sous le pilotage de l'Etat afin de définir et d'organiser les investissements lourds à venir sur le réseau ferré régional en y intégrant les intérêts et besoins de la Métropole.

## Séance du vendredi 28 juin 2019

### Délibération DU CONSEIL

Dans le cadre de cette « plateforme », il conviendra de questionner l'exploitation du réseau ferré régional pour en partager les contraintes et objectifs de chacun à long terme et les aménagements nécessaires par rapport au service ferroviaire projeté :

- mixité des services marchandises et voyageurs
- mixité des services rapides et lents
- aménagements capacitaires pour améliorer les performances du nœud ferroviaire lillois
  - évolution de la signalisation ERTMS et poste central de signalisation
  - entrées métropolitaines à 3 voies / 4 voies
  - passages à niveau, bifurcations,...
  - investissements capacitaires en ligne,...
- réflexions sur des haltes et gares métropolitaines :
  - création d'une nouvelle gare pôle d'intermodalité (Porte des Postes - Lille Sud) et création d'un nouveau point d'arrêt (Caulier) ;
  - cas particulier de la gare de Lesquin, sa configuration et son déplacement potentiel ;
  - rayonnement de la gare de Tourcoing et du faisceau ferroviaire vers le Sud et ses accès depuis Wattrelos ;
- opportunité de ré-utilisation de la ceinture ferroviaire (Gares associées : Lomme - Pont Supérieur)
- diamétralisations de ligne : Béthune – Valenciennes via Lille Sud – Porte des Postes
- création d'un embranchement sur la ligne Valenciennes-Lille afin de desservir l'aéroport de Lesquin
- exploiter le réseau ferroviaire régional, connecté au réseau de transports collectifs métropolitains et élargi à l'Eurométropole et au bassin minier, comme un réseau express régional (RER)

En lien avec cette plateforme, la métropole souhaite être étroitement associée à tous les questionnements visant à améliorer les performances et la capacité du nœud ferroviaire lillois, dont le suivi des études / réflexions associées au projet de Réseau Express Hauts de France et en particulier son lien et ses impacts sur le territoire et le système de transports métropolitain.

#### **Le réseau Etat : un réseau à valoriser au profit des transports collectifs et d'usages plus vertueux**

Au-delà de la saisine de l'Etat pour la mise en place de la « plateforme infrastructures et services Nord » concernant le réseau ferroviaire, la métropole européenne de Lille s'attachera à un suivi soutenu des actions engagées avec l'Etat concernant l'accessibilité et la mobilité de la métropole.

Il convient ainsi de maintenir le suivi de la motion adoptée par la MEL lors du Conseil métropolitain de février 2018 « pour une meilleure régulation du trafic routier et une

## Séance du vendredi 28 juin 2019

### Délibération DU CONSEIL

reconquête de la qualité de l'air dans la Métropole Européenne de Lille ». Pour rappel, les élus métropolitains y interpelaient le Préfet pour :

- accélérer le déploiement du dispositif de régulation dynamique des vitesses et des accès ;
- revoir le périmètre et les modalités de l'arrêté préfectoral de décembre 2006 réglementant la circulation des poids lourds de transit ;
- mettre en œuvre la limitation de la vitesse à 70km/h sur l'ensemble du périphérique ;
- étudier la faisabilité et l'opportunité d'une voie spécifique sur les autoroutes d'entrée d'agglomération pour le covoiturage et les transports collectifs ;
- déterminer un programme d'études conjoint avec les services de la MEL concernant les points noirs de congestion des réseaux routiers principaux de la métropole ;
- que l'Etat accompagne la MEL dans le cadre de ses expérimentations, notamment celle du péage inversé ou « éco-bonus mobilité » ;
- activer la circulation différenciée en cas de pics de pollution, dès le premier jour de dépassement du seuil d'information et déployer un système de communication.

En particulier, concernant le réseau routier national, en collaboration avec les services de l'Etat, la métropole poursuivra le travail d'études engagées pour la mise en place de voies réservées aux transports en commun (en particulier sur l'autoroute A22 dans le cadre de la liaison express Halluin-Lille) ou de voies réservées au covoiturage (A25 notamment...) sur les autoroutes d'entrée d'agglomération.

### **2. De nouvelles liaisons en transports collectifs structurants à développer dans une vision hiérarchisée**

Les nouvelles liaisons « métropolitaines » inscrites ci-après ont fait l'objet d'un travail technique approfondi et de nombreux échanges dans le cadre de la commission politique dédiée à cette démarche et présidée par M. Daniel Janssens, Vice-Président "Transports publics - Voirie - Qualité des espaces publics". Les propositions formulées ont été éclairées techniquement selon les composantes suivantes qui ont permis de les caractériser et de les spatialiser :

- les dynamiques territoriales (y compris en intégrant les projets urbains développés d'ici 2035 et les Quartiers en Politique de la Ville) ;
- l'intérêt de la liaison pour rendre plus efficient le réseau de Transports Collectifs;
- les flux existants et projetés (y compris des habitants et/ou emplois desservis)
- de premiers éléments de faisabilité.

Une trentaine de liaisons en transports collectifs structurants ont été soumises à la concertation. Ces propositions, décrites dans le document préparatoire à la concertation, étaient à valider, à amender ou à compléter dans le cadre de la concertation.

Séance du vendredi 28 juin 2019

Délibération DU CONSEIL

Le Comité de Pilotage, réuni 4 fois à l'issue de la concertation, a pu tirer les enseignements de cette dernière et dégager un schéma partagé des nouvelles liaisons structurantes à développer. Celles-ci sont ainsi hiérarchisées et phasées comme suit (et illustrées graphiquement en annexe) :

- Les liaisons en « modes lourds » : les grands projets de transports collectifs
  - lignes / faisceaux prioritaires en modes lourds de type tramways à faire émerger à court terme (5 lignes) et leurs prolongements à étudier dès le court terme avec des travaux à programmer à moyen voire long terme en fonction des résultats des études ;
  - projets pour le long terme (prolongement de métro et mode innovant), avec réalisation des études à court et moyen termes ;
- Les liaisons à niveau de service en transport collectif augmenté dont les études et mises en œuvre pourront être conduites plus rapidement en visant des premières mises en œuvre dès le court terme sur certaines sections
  - opérations de court / moyen termes à lancer rapidement sur certaines lignes de transports à améliorer en anticipant leur évolution plus lourde à long terme ;
  - bus à haut niveau de service (BHNS) ;
- Les liaisons express : à mettre en œuvre progressivement et à faire évoluer en adaptant le niveau de service au gré des premières expérimentations et de leurs évaluations.

Les éléments de phasage décrits ci-avant sont à comprendre comme tels :

- court terme (temps 1) : entre 0 et 6 ans ;
- moyen terme (temps 2) : 6 et 10 ans ;
- long terme (temps 3) : entre 10 et 15 ans.

réf.	Description de la liaison	Mode de transport
<u>Les liaisons en « modes lourds » : les grands projets de transport collectif</u>		
C, F	<p><b>Neuville-en-Ferrain-Tourcoing-Roubaix-Hem</b>  <i>Renforcer le lien entre Tourcoing, Roubaix et Hem en lien avec la RD700 au Sud à Hem et Neuville-en-Ferrain au Nord</i>  <i>Y compris :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>la liaison entre le centre et la gare de Tourcoing (prolongement du tramway T)</i></li> </ul>	Tramway

Séance du vendredi 28 juin 2019

Délibération DU CONSEIL

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• la liaison vers la ligne 2 du métro à Pont de Neuville par la chaussée industrielle</li> <li>• prolongement au-delà du Pont de Neuville vers le Nord</li> </ul>	
D	<p><b>Roubaix-Wattrelos</b> Renforcer le lien radial entre Wattrelos et le cœur roubaisien, en desservant Eurotéléport, le centre de Wattrelos et le quartier de Beaulieu Y compris l'étude du prolongement jusqu'à la gare d'Herseaux en Belgique</p>	Tramway
M	<p><b>Lille-Wattignies-Seclin</b> Renforcer le lien radial entre le cœur lillois et Wattignies, avec un questionnement dès les premières phases d'études sur la mise en opérationnalité de la section entre Seclin gare et Wattignies en complément avec le réseau de TER et le service qu'il propose L'exploitation du réseau de tramways à proximité du centre de Lille restant à définir en lien avec les autres branches radiales du réseau projeté (Haubourdin-Loos et Wambrechies – Saint André) avec un positionnement privilégié sur les boulevards de ceinture lillois, desservant Porte d'Arras, Porte des Postes, Concorde, Faubourg-de-Béthune, Port-de-Lille, Citadelle, Pont-Royal, boulevard Schuman et une interface à construire avec le secteur des gares Europe et Flandres</p>	Tramway
Q	<p><b>Lille-Loos-Haubourdin-Hallennes-lez-Haubourdin</b> Renforcer le lien radial entre Hallennes-lez-Haubourdin et le cœur lillois entre le Faubourg de Béthune et un éventuel parc-relais à expertiser près de la RN41, L'exploitation du réseau de tramways à proximité du centre de Lille restant à définir en lien avec les autres branches radiales du réseau projeté (Wattignies - Seclin et Wambrechies – Saint André) avec un positionnement privilégié sur les boulevards de ceinture lillois, desservant Porte d'Arras, Porte des Postes, Concorde, Faubourg-de-Béthune, Port-de-Lille, Citadelle, Pont-Royal, boulevard Schuman et une interface à construire avec le secteur des gares Europe et Flandres</p>	Tramway
S	<p><b>Lille-Saint-André-Marquette-Wambrechies</b> Renforcer le lien radial entre Wambrechies et le cœur lillois, en articulation et en complémentarité avec la ligne express Lille-Comines L'exploitation du réseau de tramways à proximité du centre de Lille restant à définir en lien avec les autres branches radiales du réseau projeté (Wattignies - Seclin et</p>	Tramway

Séance du vendredi 28 juin 2019

Délibération DU CONSEIL

	<i>Haubourdin - Loos) avec un positionnement privilégié sur les boulevards de ceinture lillois, desservant Porte d'Arras, Porte des Postes, Concorde, Faubourg-de-Béthune, Port-de-Lille, Citadelle, Pont-Royal, boulevard Schuman et une interface à construire avec le secteur des gares Europe et Flandres</i>	
Mb	<b>Prolongement Métro ligne1 vers Eurasanté</b> <i>Prolongement de la ligne 1 du métro entre CHR et Eurasanté ; visée opérationnelle à long terme</i>	Prolongement de métro
Z3	<b>Lille Saint-Sauveur - Fives FCB</b> <i>Liaison entre les sites Saint-Sauveur à Lille et Fives-Cail-Babcock en franchissement des faisceaux ferrés et routiers et sous la forme d'un transport par câble avec mise en lien potentielle des lignes 1 et 2 du métro ; visée opérationnelle à long terme</i>	Mode innovant (transport par câble,...)

<u>Les liaisons à niveau de service en transport collectif augmenté</u>		
B	<b>Tourcoing - Roncq - Halluin</b> <i>Optimisation de la ligne existante entre Tourcoing et sa couronne Nord-Ouest (Liane 4)</i>	Liane optimisée
E	<b>Roubaix - Leers - Wattrelos</b> <i>Renforcer le lien radial entre Leers et le cœur roubaisien Optimisation de la ligne existante (Liane 6), en lien avec la liaison Roubaix-Hem</i>	Liane optimisée
H	<b>Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Baroeul</b> <i>Liaison en rocade entre le tramway et les lignes 1 et 2 du métro en passant par Mons-en-Baroeul, vue plus globalement dans une « ceinture des transports collectifs » en 1ère couronne lilloise ; passage par le centre de Mons ou par le boulevard de l'Ouest à étudier</i>	BHNS
K	<b>Villeneuve d'Ascq – Ronchin</b> <i>Liaison entre 4 Cantons (voire la Haute Borne en lien avec la liaison Haute-Borne-4 Cantons) et Lesquin voire Ronchin vue plus globalement dans une « ceinture des transports collectifs » en 1ère couronne lilloise</i>	Liane optimisée
O	<b>Lomme - Loos – Ronchin</b> <i>Liaison en rocade entre le métro ligne 2 à Lomme et Ronchin vue plus globalement dans une « ceinture des transports collectifs » en 1ère couronne lilloise</i>	Liane optimisée
R	<b>Lomme - Marcq-en-Baroeul</b>	Liane optimisée

Séance du vendredi 28 juin 2019

Délibération DU CONSEIL

	<i>Liaison en rocade entre la ligne 2 du métro à Lomme et le Grand Boulevard en passant par les nombreux projets urbains dans le secteur de Saint André et Marquette, vue plus globalement dans une « ceinture des transports collectifs » en 1ère couronne lilloise, et en lien avec la ligne Lille-Wambrechies</i>	
I	<b>Lille - Villeneuve d'Ascq</b> <i>Renforcer le lien radial entre Villeneuve d'Ascq et Lille, en desservant un des secteurs au plus fort potentiel urbain à développer d'ici 2035 le long du Boulevard de Tournai ; lien avec le métro et la Haute-Borne à questionner</i>	BHNS
J2	<b>Villeneuve d'Ascq</b> <i>Liaison en site propre entre 4 cantons et la Haute-Borne Nord</i>	BHNS
G	<b>Villeneuve d'Ascq</b> <i>Renforcer le lien radial entre Villeneuve d'Ascq et sa 1ère couronne nord-est Optimisation de la ligne existante</i>	Liane optimisée
L	<b>Lille – Faches-Thumesnil / Lesquin</b> <i>Optimisation de la ligne radiale existante (Liane 1)</i>	Liane optimisée
L	<b>Extension de la liaison Lille – Faches-Thumesnil - Lesquin vers l'aéroport</b> <i>Possibilité de relier le bassin versant concerné avec des zones d'activités existantes ou nouvelles puis l'aéroport ; potentiel de développement d'un service intégralement en site propre au vu du tissu traversé</i>	BHNS
N	<b>Wattignies – Lille</b> <i>Optimisation de la ligne existante (Liane 2)</i>	Liane optimisée
T	<b>Lille - La Madeleine - Marcq-en-Baroeul</b> <i>Optimisation de la ligne radiale existante (future Liane 5)</i>	Liane optimisée
<u>Les liaisons express</u>		
A	<b>Armentières - Comines - Halluin – Tourcoing</b> <i>Liaison express de grande rocade entre Armentières et Tourcoing sous la forme d'une liaison expresse desservant la vallée de la Lys</i>	Liaison express
V	<b>Lille – Halluin</b> <i>Liaison express entre le secteur Halluin-Roncq et le cœur lillois, par la mise en œuvre de voies réservées sur A22 afin de s'affranchir de la congestion aux heures de pointe sur l'autoroute A22 vers Lille aux heures de pointe Y compris l'étude du prolongement jusqu'à Menin en Belgique</i>	Liaison express
W	<b>Villeneuve d'Ascq - Leers / Hem</b> <i>Liaison express entre Villeneuve d'Ascq et le versant</i>	Liaison express

Séance du vendredi 28 juin 2019

Délibération DU CONSEIL

	<i>Nord-Est, Expérimentation lancée dans le cadre de la CSP actuelle ; évolutions vers un plus haut niveau de service à construire à moyen et long termes, en lien avec le projet de ré- aménagement du RD700</i>	
X	<b>Lille - Lesquin « aéroport »</b> <i>Liaison existante gérée dans le cadre de la CSP de l'aéroport ; renforcement de fréquence attendu à court terme via le futur concessionnaire</i>	Liaison express
<u><i>Les liaisons rapides en site propre à l'étude par la Région, ou en attente d'études à solliciter auprès de la Région</i></u>		
U	<b>Lille – Comines</b> <i>Développer/conforter une liaison rapide en site propre entre la vallée de la Lys depuis Comines et le cœur lillois à la suite de la suspension de la ligne ferroviaire existante fin 2019 ; Etude en cours par la Région (compétence régionale) ; questionnement sur la compétence in fine et la maîtrise d'ouvrage ; étude à solliciter quant à un prolongement jusqu'à Comines-Belgique A construire en complémentarité avec la ligne Lille- Wambrechies identifiée en mode lourd sur la partie Sud la plus dense de l'itinéraire</i>	Liaison rapide en site propre (études en cours par la Région)
Z1	<b>Villeneuve d'Ascq – Orchies</b> <i>Développer une liaison rapide en site propre entre Orchies et Villeneuve d'Ascq, en questionnant la connexion au métro à Pont-de-Bois Etude en cours par la Région (compétence régionale), à la suite de la suspension de la ligne ferroviaire existante en 2015</i>	Liaison rapide en site propre (études en cours par la Région)
Z4	<b>Liaison entre la ligne ferroviaire Lille-Valenciennes et l'aéroport de Lille-Lesquin</b> <i>Etude à solliciter auprès de la région en lien avec le déplacement potentiel de la gare de Lesquin et le projet de Réseau Express Hauts de France</i>	Etude à solliciter auprès de la Région et SNCF

Ces liaisons seront déclinées et étudiées en fonction de leur contexte spécifique afin de préparer leur mise en œuvre. Lors des études plus fines, les éléments de faisabilité, les variantes de tracés éventuelles et les conditions d'exploitation de ces liaisons seront expertisées et les modes de transports les plus adaptés seront interrogés dans ce cadre, y compris les modes et technologies les plus innovants.

## Séance du vendredi 28 juin 2019

### Délibération DU CONSEIL

---

#### **Le coût des nouvelles liaisons prévues au SDIT**

Le coût du volet relatif aux nouvelles liaisons en transports collectifs structurants à développer est globalement estimé à ce stade entre 1'600 M€ et 2'300 M€ à investir dans de nouvelles liaisons structurantes en transports collectifs.

La recherche de subventions auprès des partenaires institutionnels et des instances dédiées ainsi que le montage financier des opérations inscrites au SDIT sera un enjeu fort du projet qui permettra in fine de déterminer la participation réelle de la MEL au financement du schéma. La MEL explorera toutes les possibilités de financement vert et d'emprunts de long terme.

Des financements seront sollicités auprès des partenaires pour ces projets. Conformément à la délibération n° 18 C 0006 du 23/02/2018 modifiée relative aux délégations d'attribution du Conseil au Président, les demandes de subventions feront l'objet de décisions directes.

#### **Des éléments complémentaires au SDIT, à décliner à insérer dans d'autres cadres ou documents (PDU,...)**

Pour rappel, le SDIT ne traite que des liaisons structurantes en transports collectifs à horizon 2035 qui constituent l'ossature du réseau lourds métropolitain et en lien avec les territoires limitrophes.

Ce réseau structurant est complété plus localement par le réseau de bus « classique » et l'ensemble des solutions de mobilité offertes aux usagers et citoyens dans le cadre de la CSP de transports urbains (réseau de bus, solutions billettiques et digitales, intégration tarifaire, transports à la demande, covoiturage,...), ainsi que par les lieux d'intermodalité et parcs-relais du territoire permettant aux usagers de passer facilement et confortablement d'un mode de transports à l'autre. Ces solutions sont prises en compte mais ne sont pas intégrées au projet du SDIT qui porte sur les transports collectifs structurants.

Tous les éléments de la politique métropolitaine de mobilité évoqués dans le cadre de la concertation, qui sont connexes au SDIT mais nécessaires à son bon fonctionnement et à la mobilité des usagers et habitants de la métropole, seront à décliner ou à insérer dans des politiques opérationnelles en cours ou à inscrire en temps voulu. Elles s'inscrivent dans la continuité des ambitions du Plan de Déplacements Urbains (PDU) en cours et seront et à adapter dans le cadre de sa révision, qui a été actée par délibération n° 18 C 0290 en juin 2018 :

- renforcement des efforts engagés en faveur des modes doux : infrastructures (développement d'aménagements et résorption de points durs) et services ;

## Séance du vendredi 28 juin 2019

### Délibération DU CONSEIL

- développement ou accompagnement des nouveaux services à la mobilité (électromobilité, covoiturage, autopartage, services numériques,...)
  - ajustement de l'offre de transports publics proposée dans le cadre de la CSP instaurée en janvier 2019 (plan bus) dans les limites et conditions contractuelles ;
  - développement d'actions visant à augmenter la vitesse commerciale et les performances des lignes de bus à fortes fréquentations non concernées par le SDIT (aménagements dédiés, priorités aux feux...) ;
  - développement des pratiques d'intermodalité avec réexamen au regard du SDIT du programme de développement des pôles d'échanges multimodaux et parcs-relais aux frontières du pôle urbain ;
  - réflexions sur l'opportunité de développer des navettes fluviales ;
  - réflexions sur la tarification des transports publics ;
  - développement de la coopération avec les institutions et territoires limitrophes pour améliorer l'accessibilité de la Métropole, incluant la dimension transfrontalière,
  - mise en œuvre de projets d'espace public et de projets viaires neufs dans un cadre de partage de l'espace public entre les modes de déplacements ;
- intégration du sujet des transports de marchandises pour traiter des questions d'accessibilité de la métropole avec les partenaires concernés, y compris en intégrant le sujet des circulations de poids lourds, et pour accompagner des solutions visant à promouvoir une logistique du « dernier kilomètre » plus vertueuse.

Par conséquent, la commission principale Mobilité et Accessibilité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

- 1) d'approuver le bilan de la concertation menée sur le projet de schéma directeur des infrastructures de transports (SDIT) ;
- 2) d'adopter le schéma directeur des infrastructures de transports (SDIT) et d'engager les études nécessaires à sa mise en œuvre.

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

169 VOIX POUR et 2 ABSTENTIONS.

**Acte certifié exécutoire au 05/07/2019**