

Position du MEDEF Lille Métropole dans le cadre de la consultation préalable à la mise en œuvre du SDIT

Tout d'abord, nous tenons à saluer le travail mené par les équipes de la Métropole Européenne de Lille afin de proposer un Schéma Directeur des Infrastructures de Transport au service d'un territoire accessible et attractif. Le calendrier du SDIT, en lançant les chantiers des lignes de tramway et de bus en même temps, favorisera assurément l'utilisation de chacune de ces lignes et participera à faire changer plus rapidement les mentalités.

Ces nouveaux tracés sont historiques et nécessaires pour une métropole européenne comme la nôtre et il est primordial pour l'avenir de continuer à investir massivement dans la mobilité !

Avec ce SDIT ambitieux, la MEL souhaite faire passer la quote-part des transports en commun de 10% à 20%. Cela suppose que le réseau de transport puisse absorber cette intensification des déplacements. Aussi, nous souhaiterions connaître les objectifs attendus en termes de performance globale du réseau et la vision de la MEL à ce sujet.

Enfin, l'offre kilométrique doit, elle aussi, augmenter, dans les mêmes proportions que les infrastructures et s'accompagner d'une fréquence suffisante afin que les citoyens acceptent de délaissé leur voiture au profit des transports en commun.

C'est dans ce cadre que le MEDEF Lille Métropole soutient ce projet utile pour les citoyens, le monde économique et le Territoire.

En particulier :

Les villes de Neuville en Ferrain, Wattrelos, Wambrechies, Marquette-lez-Lille, Lezennes, tout comme la zone de la Pilaterie seront beaucoup mieux desservies.

Nous approuvons particulièrement le tracé du tramway Lille et sa couronne, qui desservira Seclin, et celui de la ligne de Bus à Haut Niveau de service Lille -Villeneuve d'Ascq, qui désenclavera enfin la zone du Port de Lille et d'Euratechnologies.

En ce qui concerne les **tracés alternatifs**, nous n'avons pas de réelle recommandation. Il est toutefois impératif de les conserver :

- dans la zone industrielle du Hellu à Lezennes (BHNS Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Barœul) ;
- à Hallennes-lez-Haubourdin (Tramway Lille et sa couronne).

Il s'agit avant tout d'un SDIT à destination des citoyens plus que des acteurs du secteur économique. Et nous souhaitons donc que les citoyens actifs puissent particulièrement en bénéficier.

Aussi, nous regrettons quelques « trous dans la raquette » :

- Si nous nous félicitons du BHNS allant à Eura-technologies, nous aurions apprécié qu'il soit prolongé jusque Santes ;
- Y a -t-il des aménagements prévus pour Leers, qui n'est pas desservi ? ;

- Il serait également important de relier Roubaix aux 4 Cantons ;
- Il manque, par exemple pour les résidents d'Halluin et Neuville en Ferrain qui vont à Lille, un tramway qui aille dans le centre de Lille et desserve les acteurs commerciaux et économiques. Il s'agit d'un moyen de désaturer le métro et une sécurité pour pallier la défaillance du réseau actuel de transport ;
- Il est également dommage que le tracé du tramway Roubaix-Tourcoing s'arrête à Neuville-en-Ferrain et n'aille pas jusque Roncq, de sorte à connecter le CIT, qui représente un atout business avec la Belgique. Il ne manque en effet pas grand-chose entre l'arrêt Schuman et le CIT : pourquoi ne pas utiliser l'ancienne voie ferrée ? ;
- De la même manière, il est indispensable d'améliorer la desserte du CRT de Lesquin, dont l'activité ne faiblit pas et qui accueille près de 10 000 salariés ! Le temps de connexion est en effet long et le CRT peu adapté pour les piétons ;
- Nous regrettons également que le projet de tramway reliant Lille à l'aéroport de Lesquin en passant par Lille-Sud, Ronchin, Faches-Thumesnil, mais aussi le CRT de Lesquin ait été abandonné ;
- Enfin, le HUB Porte des Postes paraît sous exploité alors qu'il pourrait être complet et multimodal, avec une connexion rail.

En résumé, ce SDIT démontre une grande qualité de service et assure une bonne interconnexion avec le réseau de trains. Il ne manque pas grand-chose pour que ce tracé soit complet.

La MEL pourrait, par exemple mobiliser les importantes réserves foncières (notamment les emprises SNCF) pour développer des projets d'aménagements et de mobilité.

De plus, afin d'assurer une meilleure accessibilité à la 1^{ère} couronne et désengorger les routes, nous sommes persuadés que des parking relais seront aménagés (en début / fin de ligne ou intermédiaire) – par exemple à Pont de Neuville, Templeuve, etc.

Les tracés pourraient également mieux prendre en compte les besoins des entreprises et de leurs collaborateurs en prolongeant les lignes de tramway et de bus au-delà de leur terminus afin d'irriguer les zones d'activité plus périurbaines. Peut-être avec des navettes à haute densité, ou en aménageant des prolongements de lignes de bus matin, midi et soir pour les personnes qui travaillent.

En effet, le versement mobilité des entreprises équivaut à 250 millions €/ an. Pour le SDIT d'une durée de 15 ans, cela équivaut à 3,7 Md€ cumulés et dépasse largement les 2 Md€ prévus pour financer les projets. Or, si une entreprise développe son propre moyen de transport pour desservir son entreprise, il est légitime qu'elle soit dégrevée de versement mobilité, ou qu'elle soit desservie par des infrastructures performantes, au service des collaborateurs.

Et si nous nous félicitons de participer au développement et à l'attractivité de la MEL par le biais de ce versement mobilité, nous serons vigilants sur ces infrastructures en bout de ligne.

A nouveau, nous mesurons le travail important effectué et nous nous tenons à votre disposition pour coconstruire une métropole attractive et équilibrée.