

La Présidente

Monsieur Damien CASTELAIN  
Président  
METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE  
2 boulevard des Cités Unies  
CS 70043  
59043 LILLE cedex

Lille,  
Le 4 avril 2022

Vos réf. DC/IA/ED/RH

Objet : Avis de la CCI Grand Lille dans le cadre de la consultation préalable à la mise en œuvre du SDIT

Monsieur le Président,

La CCI Grand Lille a été sollicitée dans le cadre de la consultation préalable à la mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transports, voici ce que nous souhaitons vous communiquer sur celui-ci.

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, garantit l'activité de chacun et participe 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 dans la mobilité !

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'Eura technologies.

Concernant les Ports de Lille, vous avez reçu un courrier du Président et du Directeur Général des Ports de Lille que je soutiens entièrement.

.../...

De manière générale, nous constatons que le SDIT a été conçu pour les citoyens mais il nous semble moins correspondre aux besoins des salariés. Je me permets de signaler ci-dessous 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 un mode de transport dans le cas où il serait défaillant ;
- 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.**

De plus, afin d'assurer une meilleure accessibilité à la 1<sup>ère</sup> couronne et désengorger les routes, nous sommes persuadés que des parkings 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 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 équivaut à 250 millions €/ ans, versés par les entreprises. Pour le SDIT d'une durée de 15 ans, cela équivaut à 3,7 mds€ cumulés et dépasse largement les 2 mds€ 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.

Nous sommes bien sûr à votre disposition pour vous accompagner dans le développement de ce projet qui participera au développement et à l'attractivité de notre territoire.

Dans cette attente, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.



**Aurélie VERMESSE**