

Monsieur,

Suite aux échanges que nous avons pu avoir lors de l'atelier réalisé à St André le 16 Mars dernier, nous nous permettons de revenir vers vous.

Tout d'abord au sujet des 2 contributions suivantes :

En conséquence de la suppression de la ligne de train (comines-lille), pourquoi l'extension du tram sur la base de cette ligne n'est pas envisagée ?

Et

Il serait utile de réutiliser l'emplacement de la voie ferrée pour prolonger la ligne de tramway jusqu'à Comines et ne pas l'arrêter à Wambrechies.

Cela permettrait aux 25000 habitants des villes de Comines, Quesnoy/Deûle, Frelinghien et Deûlémont de bénéficier de la nouvelle ligne de tramway et avoir une vraie alternative à la voiture.

Et sur la réponse qui leur a été apportée :

Merci pour votre contribution.

La ligne Lille - Comines relève de la Région au titre de sa compétence ferroviaire.

Cette ligne n'est plus exploitée en train depuis décembre 2019 en raison de la vétusté de l'infrastructure, la liaison est désormais assurée en autocars.

La desserte ferroviaire souffrait d'une offre très faible (7 services/jour fin 2019) et d'une concurrence de la desserte avec la Liane 90 (1 bus toutes les 10 à 20 minutes en heures de pointe).

Le devenir de cette ligne intéresse tout particulièrement la MEL qui a sollicité la Région pour définir un projet commun sur cette ligne et son emprise, préciser son financement et son organisation, dans la suite des études d'opportunité menées en 2018/2019. Un mode routier semble dans tous les cas le plus adapté aux besoins aux regards des fréquentations (300 voyages/jour en 2019 et un prévisionnel qui ne dépasse pas les 3000 voyages/jour, loin des seuils minimum des 35 000 voy/jour pour envisager l'opportunité d'un mode tramway).

Les projets de tramway soumis à concertation 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.

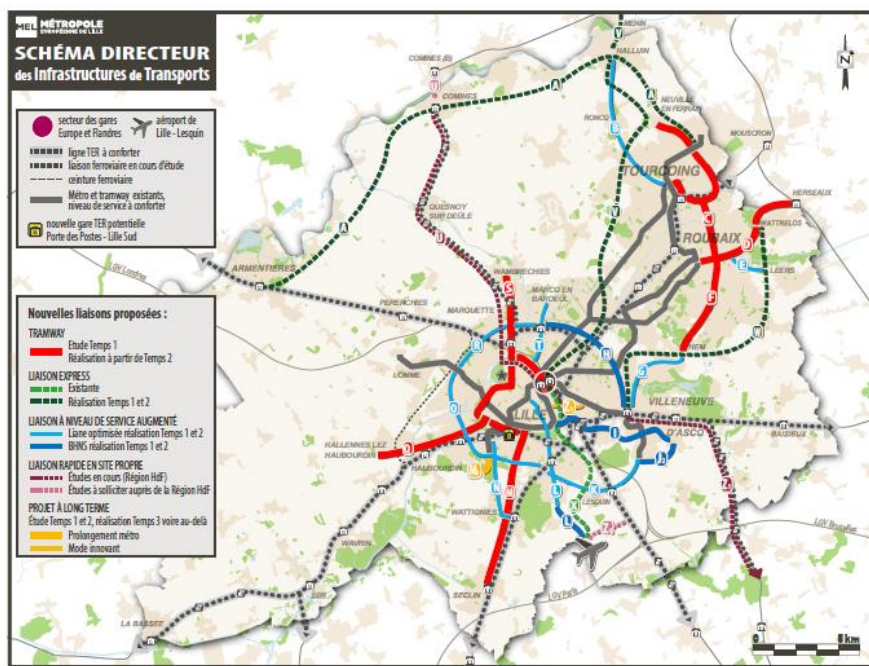
Le schéma prévoit ainsi la desserte en tramway de la branche Nord du pôle métropolitain Lille et sa couronne : Lille – Saint-André-lez-Lille – Marquette-lez-Lille – Wambrechies.

Le rabattement des communes situées au Nord de Wambrechies, vers la branche Nord de la future ligne de tramway du « pôle métropolitain de Lille et sa couronne », à horizon de sa mise en service, en complémentarité de la desserte de la Liane 90 sera travaillé dans les études ultérieures.

Cette réponse a certes été étoffée par rapport à la 1^{ère} réponse apportée qui en synthèse classait la question en « hors sujet » car le SDIT voté le 28/06/2019 prévoyait une liaison en tramway jusqu'à Wambrechies uniquement

Mais elle reste incomplète par rapport au fond de la question posée et qui réapparaît sous différentes formes dans une douzaine de contributions postée au fur et à mesure de la concertation et concernant le tracé et ses variantes

Pour revenir sur le SDIT de 2019, il était effectivement mentionné une ligne U Lille-Comines :



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 [...] A construire en complémentarité avec la ligne Lille-Wambrechies identifiée en mode lourd sur la partie Sud la plus dense de l'itinéraire.

De cette liaison rapide, il n'est plus question dans la réponse apportée aux contributions, réponse qui ne se base que sur une fréquentation 2019, peu exploitable car basée sur un train qui déjà circulait de manière dégradée et avec seulement 2 trajets le matin et le soir.

L'importance de prendre en compte l'intégralité de la ligne Lille-Comines avait été reprécisé à la MEL lors des délibérations fixant la saisine de la CNDP. Mais ce qui avait été surtout précisé c'est que le cœur du processus résidait dans l'élaboration du dossier soumis à la concertation publique, en termes de tracé, enjeux de développement, liens, partenariats ...et que les perspectives vers la ville de Comines devraient être ouvertes dans ce dossier.

Ce dont il n'est question à aucun moment dans le dossier de concertation préalable communiqué mi février. Dans ce dossier, l'utilisation éventuelle de la voie ferrée est évoquée page 90 mais rejetée en 4 lignes car ne correspondant pas aux objectifs de desserte du projet ... ce qui nous semble un peu court.

Nous demandons donc que les réponses apportées à ces contributions ne soient pas considérées comme des réponses définitives clôturant la proposition mais qu'il y ait une véritable prise en compte de l'ensemble des contributions et éléments permettant de répondre à l'enjeu initial du SDIT qui était de considérer l'axe Lille-Comines dans son ensemble.