

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE COMINES

**OBJET : CONTRIBUTION AU DÉBAT PUBLIC SUR LA LIGNE « U » DU SCHÉMA  
DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE LA MÉTROPOLE  
EUROPÉENNE DE LILLE**

L'An Deux Mille Vingt Deux, le Vingt-neuf Mars, à Dix Neuf Heures, le Conseil Municipal de la Commune de COMINES s'est réuni dans les Salons d'Honneur de l'Hôtel de Ville, sous la Présidence de Monsieur Eric VANSTAEN, Maire, à la suite de la convocation qui lui a été faite le Vingt-trois Mars Deux Mille Vingt Deux, laquelle convocation a été affichée à la porte de la Mairie, conformément à la Loi.

Le nombre de Conseillers Municipaux en exercice le jour de la séance est de 33.

Présents :

M. Eric VANSTAEN, Maire.

M. Michel SENCE, Mme Isabelle DELBART, M. Philippe CHRISTIAENS, M. Eric MUSELET, Mme Litcia MORANDINI, M. Stéphane DILLY, Mme Elise CANION, Adjointes.

Mme Christine VERPOORTEN, Mme Véronique LEMERSRE ASPEEL, Mme Murielle FARELO, M. Jean-Claude ROGIER, M. Xavier SIOMBOING, M. Hassan BENZEKRI, M. Sébastien BOUDART, Mme Virginie HOEDEMAKER, M. Julien ELAUT, M. Alexis HOUSET, M. Henri-Jean VAN MERRIS, Mme Martine HOFACK, M. Jean-Claude BOUTRY, M. Jean-Claude MONROGER, Mme Isabelle VERMES, M. Bruno BLAECHE, M. Patrick DEREUMAUX, Mme Anne-Natacha LEROY-PIETRZAK, Conseillers Municipaux.

Ont donné procuration :

Mme Amélie DA SILVA, Adjointe au Maire, à M. Eric VANSTAEN, Maire ;  
Mme Audrey NIQUET, Adjointe au Maire, à M. Julien ELAUT, Conseiller Municipal ;  
M. Jean BACQUART, Conseiller Municipal, à M. Eric VANSTAEN, Maire ;  
Mme Céline FIGUEIREDO, Conseillère Municipale, à M. Alexis HOUSET, Conseiller Municipal ;  
Mme Valentine BRANDSTAEDT, Conseillère Municipale, à M. Stéphane DILLY, Adjoint au Maire ;  
Mme Pascale LESAGE, Conseillère Municipale, à Mme Isabelle VERMES, Conseillère Municipale ;  
M. Grégory TEMPREMANT, Conseiller Municipal, à M. Bruno BLAECHE, Conseiller Municipal.

Le Conseil Municipal désigne Mme Isabelle DELBART, Adjointe au Maire, pour remplir les fonctions de secrétaire.



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE COMINES

**OBJET : CONTRIBUTION AU DÉBAT PUBLIC SUR LA LIGNE « U » DU SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE LA METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE**

*Pour mémoire (ex Conseil municipal du 27 juin 2019) :*

DEPARTEMENT DU NORD  
ARRONDISSEMENT DE LILLE

2019/25

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE COMINES

**OBJET : CONTRIBUTION DE LA VILLE DE COMINES AU PROJET DE SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS (S.O.I.T) DE LA METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE**

La loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030 de 40% par rapport à 1990 et de 75% d'ici à 2050, soit une baisse de 29% des émissions des transports sur la période 2015-2028.

La délibération n°18C0983 du 14 décembre 2018 de la Métropole Européenne de Lille, « Document préparatoire au Schéma Directeur des Infrastructures de Transports à l'horizon 2035 – concertation » dit :

« La métropole européenne de Lille génère une mobilité intense, avec près de 5 millions de déplacements par jour, tout mode confondu, supportés par l'ensemble des réseaux de transport du territoire métropolitain. L'enquête déplacements de 2016 révèle la poursuite d'une évolution positive de la mobilité des habitants en transports collectifs, tendance déjà observée en 2006, ce qui traduit les efforts consentis en la matière par la métropole européenne de Lille. En revanche, l'utilisation de la voiture repart légèrement à la hausse, l'usage du vélo stagne, et la marche à pied diminue pour la première fois depuis plusieurs décennies. »

« ...dans un contexte de révision du Plan de Déplacement Urbain (PDU) qui a été acté en juin 2018... la métropole européenne de Lille souhaite donner de la visibilité à sa feuille de route en matière de grandes infrastructures de transports collectifs structurants à horizon 2035 à travers la démarche d'un projet de Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) à soumettre à la concertation. »

« La démarche de projet de SDIT est complémentaire au lancement de la révision du PDU actée par la délibération n°18 C 0290 du 15 juin 2018 qui visera quant à elle à établir un plan d'actions sur la période 2020-2030 en mettant l'accent sur l'accompagnement au changement de comportements des usagers et la régulation de la demande de mobilité, sur des solutions de mobilité territorialisées et cohérentes avec les projets de territoire, sur la préservation de l'environnement et du cadre de vie, et sur la coordination à confirmer entre autorités organisatrices des mobilités. Après concertation, le SDIT en constituera le volet « infrastructures de transports collectifs structurants ». »

« le territoire a été projeté à horizon 2035 avec les «activités humaines» existant déjà et les projets inscrits dans nos documents d'urbanisme qui orientent le territoire vers une augmentation de 100'000 habitants et 80'000 emplois. »

Depuis ses éléments d'analyse, outils de planification (Schéma de Cohérence Territoriale, Plan Local d'Urbanisme...) et contributions politiques, la Métropole Européenne de Lille travaille à un document qui aura vocation à être le support d'une large concertation à mener auprès des acteurs du territoire.

« Les grands principes qui sous-tendent le document préparatoire du SDIT à mettre à la concertation :

1. Le réseau ferré régional : un niveau de service à conforter 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 mode de transports urbains à part entière en lien avec l'intégration tarifaire existant sur le territoire depuis 2011 pour les abonnés et qui deviendra complète à partir de début 2019. 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 réguliers 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 long terme, la Région relance son projet de « Réseau Express Hauts de France » en élargissant le périmètre de l'ancien projet dit « REGL » (Réseau Express Grand Lille), qui pose à la fois des questions d'investissement en infrastructures mais aussi des questions sur l'exploitation générale du réseau ferroviaire à l'échelle régionale.

Dans ce cadre, la métropole européenne de Lille est légitime pour questionner la Région et son opérateur de transport sur l'analyse de certaines solutions d'exploitation ferroviaire en lien direct avec notre territoire comme notamment : la création de nouveaux points d'arrêts (Lille-Sud / Porte des Postes par exemple) sur le territoire pour « soulager » la gare Lille-Flandres qui est aujourd'hui à saturation (en nombre de trains) aux heures de pointe ? La diamétralisation de certains services en lien avec la création de ces nouveaux points d'arrêts ? La veille foncière pour développer des aménagements d'infrastructure permettant l'augmentation capacitaire des lignes ferroviaires structurantes (voies supplémentaires...) ? Ou encore l'intérêt, la faisabilité et l'opportunité de ré-utilisation de la ceinture ferroviaire Haubourdin – Lambersart aujourd'hui dédiée au fret ?

A court et à long terme, les attendus prioritaires que la métropole européenne de Lille exprime dans le cadre de sa démarche de SDIT vis-à-vis de la Région sont les suivants, en rappelant en préambule que le contexte est aujourd'hui celui d'une intégration tarifaire totale sur le territoire métropolitain :

- une hiérarchisation des gares du territoire métropolitain est à partager pour 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 ces gares principales d'entrée d'agglomération (Armentières, La Bassée, Don, Seclin, Lesquin, Tourcoing, Roubaix, Pont de Bois, Baisieux), 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 ;
- 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) mériteraient d'être déployés par la Région ;
- 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 Lille-Comines, qui est intégralement sur le périmètre métropolitain, une étude est en cours sous maîtrise d'ouvrage régionale pour statuer sur son devenir (*La SNCF a depuis fixé l'arrêt d'exploitation à décembre 2019 pour raison de sécurité*). 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 ;
- concernant 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.

## 2. Les modes lourds guidés existants (métro et tramway « Mongy ») : un meilleur niveau de service offert à l'utilisateur et une indispensable régénération

A l'instar d'autres agglomérations françaises qui ont lancé de grandes opérations de transports au début des années 1980, et près de 40 ans après la mise en service de sa première ligne de métro automatique, la métropole européenne de Lille rentre dans une période cruciale concernant le maintien du niveau de service de son réseau lourd de transports notamment métro et tramway. Pour rappel, ceux-ci transportent quotidiennement près de 70% des usagers des transports métropolitains et constitue la « colonne vertébrale » du réseau urbain métropolitain.

Il s'agit non seulement de régénérer les systèmes existants mais également de franchir un saut technologique qui permettra au réseau lourd de transports collectifs urbains à la fois d'accroître son offre pour répondre à la dynamique urbaine la plus forte identifiée, à savoir l'intensification des tissus urbains existants, mais également d'offrir plus de sécurité, plus de confort et une plus grande souplesse d'utilisation aux usagers et à l'exploitant sur ses réseaux.

Pour ce faire, la métropole européenne de Lille a commencé ces opérations par le renforcement des capacités de son réseau de métro qui est actuellement en cours avec notamment le renforcement des capacités de la ligne 1 par des rames plus capacitaires de 52 mètres et en corollaire, l'amélioration des fréquences de la ligne 2 par injection de rames anciennement affectées à la ligne 1. En parallèle, la régénération du pilote automatique de la ligne 1 est en cours et permettra plus de souplesse et de robustesse en matière d'exploitation.

Entre 2026 et 2031, la métropole européenne de Lille entamera la régénération de sa ligne 2 de métro avec le remplacement des matériels et le renouvellement de son pilote automatique pour franchir un saut technologique qualitatif en matière d'exploitation et améliorer le confort et le service rendu à l'utilisateur.

Concernant le tramway historique, dit « Mongy », sa régénération est prévue dans la CSP en cours à partir de 2021 avec remplacement du matériel roulant et adaptation de l'infrastructure à celui-ci.

Enfin, en parallèle et pour faire fonctionner son réseau, la métropole européenne de Lille doit également procéder à des opérations de régénération / renouvellement qui sont cycliques et concernent notamment ses systèmes billettique, d'aide à l'exploitation, d'information voyageurs, ou encore le renouvellement en continu de la flotte de bus urbains, qui sont autant d'opérations indispensables destinées à maintenir le système à niveau et à accroître le service offert aux usagers.

## 3. Les nouvelles liaisons en transports collectifs structurants à développer

Le volet relatif aux nouvelles liaisons en transports collectifs structurants à développer du document préparatoire au SDIT qui sera soumis à la concertation reprend les contributions issues du groupe de travail et les contributions des groupes politiques.

#### 4. Le cadrage financier du document préparatoire du SDIT

Aujourd'hui, l'ensemble des opérations prévues ou à prévoir sur les systèmes urbains lourds existants (métro et tramway) afin d'améliorer le service par renforcement des fréquences, pour gagner en robustesse d'exploitation et améliorer le confort des usagers (qui se concentrent à près de 70% sur ces réseaux) » s'inscrit dans une « enveloppe budgétaire évaluée à ce stade à 1'300 M€. ». »

La Métropole Européenne de Lille propose une concertation la plus large possible auprès des acteurs du territoire, des autorités organisatrices, des territoires limitrophes, des grands acteurs du territoire sensibles aux questions de mobilité, du grand public et des conseils municipaux.

Les communes de la vallée de Lys, territoire identifié comme étant en retrait en termes de transport en commun, souhaitent le renforcement des liaisons transversales, le maillage et les interactions avec les axes et équipements structurants ainsi qu'avec les grands pôles d'activités et de santé.

Par ailleurs, dans le cadre du futur Programme Local pour l'Habitat (PLH), le peuplement des villes de la Vallée de la Lys engendrera un nouveau besoin de mobilité auquel la voiture particulière ne peut être la seule réponse.

De même, la Vallée de la Lys, pôle d'excellence industriel, connaît des flux de marchandises et des déplacements pendulaires qui sont à permettre comme à réguler.

Enfin, alors que l'adaptation des infrastructures de transport métropolitaines apparaît en souffrance depuis la mise en service de l'extension de la ligne 2 du métro en 2002, le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport dont il est question gagnerait en ambition à ne pas d'ores et déjà être borné financièrement et dans la durée comme ne peut être ignorée la question de l'harmonisation de l'écartement des rails à 1.40m, garantie d'interconnectivité.

A ces considérations, au plan métropolitain, les communes de la Vallée de la Lys, à savoir, Bousbecque, Comines, Halluin, Linselles et Wervicq-Sud préconisent de :

- Investir dans de nouvelles infrastructures structurantes en :
  - Développant un faisceau de transport en commun Nord / Sud sur 1 axe reliant Comines au Sud de la Métropole, remplaçant la ligne TER Comines/Lille sur la partie Nord et reprenant l'itinéraire de la LIANE 1 avec un prolongement plus au Sud jusqu'à l'aéroport ou Seclin, avec un mode de transport en commun en site propre de type tramway ;
  - Développant la connexion entre Halluin et Lille en améliorant considérablement le temps de parcours ;
  - Utilisant les voies ferrées désaffectées par le développement d'une offre de transport en commun en site propre et de vélo routes ;
  - Regardant les voies d'eau et leurs abords comme un nouveau mode alternatif de déplacements à la route, pour les marchandises comme pour les particuliers.
- Organiser le réseau existant et renforcer l'intermodalité en :
  - Développant les points d'échanges stratégiques : boucles de rabattement, aires dédiées aux intermodalités, parcs relais, ... ;
  - Reconsidérant le tramway, c'est-à-dire en retravaillant son insertion urbaine, sa capacité d'accueil des voyageurs et son cadencement, mais aussi en prolongeant son tracé jusqu'à Wattlelos, après son terminus actuel de « Roubaix Eurotéléport ».
- Connecter le réseau métropolitain de transport en commun aux territoires voisins en :
  - Développant et renforçant les lignes ferroviaires entre la métropole, l'ensemble des territoires infrarégionaux et l'Eurorégion, notamment via le futur réseau express Hauts de France et le Canal Seine Nord Europe (CSNE).

- Renforcer l'accessibilité numérique de la métropole en :
  - Permettant d'une part à chacun d'adapter sa mobilité en temps réel et d'autre part promouvant de nouvelles façons de travailler (télétravail, coworking, ...) moins génératrices de déplacements.

Au plan de la Vallée de la Lys, les communes de Bousbecque, Comines, Halluin, Linselles et Wervicq-Sud préconisent de :

- Créer un « ARC VALLEE DE LA LYS » (de couleur verte ■ au plan annexé), liaison radiale « express » reliant les villes « appui » de la vallée de la Lys (Halluin et Comines) ainsi que le cœur d'agglomération Armentiérais en interaction avec les liaisons express actuelles liane, TER ou à venir : Halluin – Lille et Comines – Lille et assurant également une liaison efficace vers le centre hospitalier Gustave Dron, les équipements structurants, et le pôle d'activité de la Promenade de Flandre avec connexion au prolongement du réseau coté Versant Nord-est ;
- Favoriser le lien avec « l'ARC VALLEE DE LA LYS » par :
  - La mise en place de navettes transversales (de couleur mauve ■ au plan annexé) dédiées, directes, positionnées à des heures stratégiques, qui reliraient Bousbecque au tramway de Mouvaux « 3 suisses » (Tourcoing-Lille) via les communes de Linselles et Bondues (croix blanche) afin de rendre l'usage de ce moyen de transport plus systématique et permettre l'interconnexion avec le métro, les gares...
  - L'instauration de liaisons radiales rapides (de couleur rouge ■ au plan annexé) vers les points d'intermodalité desservis par des liaisons « express » : l'Hôpital Saint Philibert, Quesnoy, Bondues, Mouvaux...
- Intégrer à la réflexion l'utilisation de la Lys, au cœur du territoire, pour développer une expérimentation en matière de mobilité complémentaire aux autres modes de transport ;
- Développer dans le cadre de l'Eurométropole les interconnexions transfrontalières avec le réseau Belge voisin ;

En conséquence, il vous est proposé :

- D'émettre un avis favorable sur les préconisations énoncées ci-dessus ;
- De faire de cet avis la contribution de la Ville de Comines à l'élaboration du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport de la Métropole Européenne de Lille.

**ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ**