

DCM 2022.019

DEPARTEMENT DU NORD  
ARRONDISSEMENT DE LILLE  
COMMUNE DE DEULEMONT

COMMUNE DE DEULEMONT

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL  
DE LA COMMUNE DE DEULEMONT**

L'an deux mille vingt-et-deux, le vingt-huit mars, à dix-neuf heures, les membres du Conseil Municipal de la Commune de Deulemont se sont réunis en salle du Conseil, en Mairie, sur la convocation qui leur a été adressée par Monsieur Le Maire trois jours francs à l'avance, conformément à l'Article L2121.10 du Code Général des Collectivités Territoriales.

**Présents** : M.M. LIENART Christophe, Maire, DELRUE Sylvie, BRANDT Laurent, FACON Anne-Sophie, CAMPION Patrice, VERMERSCH Ghislaine, Adjoints au Maire, HOOGSTOEL Anne-Marie, HIBON François, DESMET Olivier, VANDERMERSCH Franck, HEMELSDAEL Eric, VERMEERSCH Christophe, LECOMTE Marie-Dominique, NOYELLE Stéphanie, DUVAL Thomas, MASQUELIN Elise, Riant Ludivine, Conseillers Municipaux

**Absents** : LOUVET-MACHUT Isabelle (ayant donné pouvoir à BRANDT Laurent), MARMUSE Yann (ayant donné pouvoir à DELRUE Sylvie), Conseillers municipaux excusés.

**Membres en exercice** : 19 - **Membres présents** : 17 - **Membres ayant donné pouvoir** : 2

**Président de séance** : Mr LIENART Christophe (JO AN 27 février 2007 – n° 111047)

**Secrétaire de séance** : Mme VERMERSCH Ghislaine (Art. 2121-15 du CGCT)

**Date de la convocation** : le 21 mars 2022

**Objet** : Contribution du Conseil Municipal portant sur la mobilité et les transports en commun, sur le territoire métropolitain, et notamment sur le devenir de la voie ferrée de la ligne TER Comines-Lille

*Exposé de Monsieur Le Maire :*

Le Conseil métropolitain du 28 juin 2019 a adopté à l'unanimité un Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) ; feuille de route en matière de grandes infrastructures de transports collectifs structurants à l'échelle 2035 pour la MEL.

Ce SDIT prévoit notamment la création de nouvelles lignes de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) : 4 projets présentés comme « outil pour intensifier une mobilité durable sur la MEL » et permettre « de nouvelles combinaisons pour assurer nos déplacements quotidiens qui ne cessent de se complexifier ».

Le SDIT, avec comme sujet central, « la mobilité », est bien un projet social et environnemental qui concerne l'ensemble du territoire métropolitain et donc tous ses habitants, avec des enjeux forts repris dans le dossier présentant la démarche de concertation qui s'est engagée depuis le 21 février et jusqu'au 5 avril 2022.

Dans ce dossier, il est souligné que la mobilité et les transports sont devenus un vecteur indispensable d'inclusion sociale et de désenclavement. Si le sujet de la mobilité est un sujet du quotidien pour tout à chacun, il est, dans les communes périurbaines et rurales de la MEL, un sujet de préoccupation, d'inquiétude croissante, avec une quasi-absence d'alternative à la voiture individuelle.

Aussi, dans le cadre de la concertation en cours, les élus locaux au sein des conseils municipaux, souhaitent relayer les besoins prégnants des Métropolitains qu'ils représentent, exposer leurs attentes en terme de connexion, de continuité, de rabattement et d'accès facilité à ces futures lignes de transports collectifs structurants et ainsi contribuer à la réussite de ces projets présentés dont l'objectif est de dynamiser toute la mobilité métropolitaine.

¼

15/04/2022



A22-017707

Les Maires des Communes de Comines, Deûlémont, Frelinghien, Verlinghem, Quesnoy-Sur-Deûle, Warneton et Wervicq-Sud ont partagé leurs réflexions et questions, en particulier sur le projet de la ligne de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne, composée de 3 axes, dont l'un, l'axe Nord, se termine à Wambrechies.

Le tronçon de cet axe Nord, 5 km, 9 stations, desservant les communes de Saint-André, Marquette et Wambrechies est présenté à la concertation avec un trajet de référence et des variantes soumises à l'avis de toutes et de tous.

Le tracé de référence propose un terminus de la ligne dans le centre-ville de Wambrechies. Différents scénarios pour le positionnement du terminus sont soumis à la concertation, certains proposent de s'éloigner du centre-ville de Wambrechies mais de se rapprocher de la voie ferrée de la ligne TER Comines-Lille au service interrompu depuis décembre 2019.

Choisir d'implanter la dernière station de cette ligne dans le centre-ville de Wambrechies aurait, selon nous, au moins 2 conséquences négatives importantes :

- obérer définitivement la possibilité de se connecter à la voie ferrée qui reliait Comines à Lille en passant par Wambrechies,
- obérer la possibilité d'aménager un parc-relais favorisant l'accès à cette ligne des habitants des Communes plus ou moins limitrophes et non desservies par un mode de transport en commun structurant.

Ce manque d'ouverture et de perspectives vers un futur déploiement compromet l'évolution du projet à long terme et limite de fait, l'intérêt de cette ligne, aux seuls habitants des communes desservies.

Nous rappelons les propos tenus le 11 octobre 2019, par Daniel Janssens, vice-président alors en charge des transports à la MEL, présentant la délibération afin de saisir la CNDP – Commission nationale du débat public pour cette ligne de tramway.

Il déclarait : « *De plus, considérant que les liaisons Lille-Wambrechies et Wambrechies-Comines contribuent à la desserte globale d'un même secteur du territoire métropolitain, elles doivent faire l'objet d'études et de concertations concordantes afin d'aboutir à un projet global de transport cohérent* ». Lors de cette séance, de nombreuses interventions avaient d'ailleurs convergé vers ce point de vue d'intérêt général et prospectif et la délibération avait alors été adoptée à l'unanimité. Si la ligne de tramway a vocation à développer des nouvelles opportunités de se déplacer aisément au sein des zones denses de la Métropole, nous défendons, comme le reprend le dossier de concertation l'absolue nécessité de relier ce cœur métropolitain à la grande couronne périurbaine et aux communes rurales de la MEL.

En effet, nos villes et villages péri-urbains voient leur attractivité se développer, des programmes de construction de nouveaux logements, de projets d'activités économiques. Ils contribuent à l'atteinte des objectifs de la MEL dans ses différentes stratégies et politiques. Le nombre d'habitants augmente et faute d'alternatives réelles et efficaces à la voiture, sa part modale restera trop importante et alimentera la thrombose des villes denses pour les trajets pendulaires au détriment des enjeux de santé publique et de réduction des pollutions de toute nature. C'est déjà une préoccupation du quotidien, le service des bus inter-urbain étant depuis plusieurs mois très insatisfaisant. Les Métropolitains, habitants de nos communes sont exaspérés, par les dysfonctionnements récurrents et aimeraient que leurs besoins et attentes en terme de mobilité durable soient pris en considération, dans le court terme mais aussi dans le moyen terme avec des perspectives de développement de solutions adaptées.



Aussi, si les projets du SDIT apportent des solutions à moyen terme pour les communes desservies, ces solutions bientôt décidées, doivent l'être en prenant en compte les besoins des territoires limitrophes, et ce, afin d'avoir une vision plus large, et de façon concomitante et concordante, s'ouvrir des perspectives vers des solutions aisées de rabattement et de connexion, puis d'autres possibilités de dessertes structurantes dans un second temps.

Nous plaignons aussi pour une réutilisation intelligente de la voie ferrée qui est une opportunité, un atout pour développer un mode de transport en site propre et une voie cyclable sécurisée pour des trajets rapides et réguliers.

Ce foncier est disponible, il ne nécessite pas de laborieuses et coûteuses négociations ou procédures pour des acquisitions ou expropriations.

Explorons le potentiel de ce sillon, soyons précurseurs, envisageons le potentiel côté belge. C'est ce sur quoi, tous les maires concernés par cette ex-ligne TER s'étaient accordés en 2019, en conclusion d'une étude co-financée par la MEL et la Région, et menée par le cabinet EGIS qui accompagne, désormais la MEL dans la mise en œuvre du SDIT.

Les élus des conseils municipaux des villes et villages de Comines, Deûlémont, Frelinghien, Quesnoy-sur-Deûle, Verlinghem, Warneton et Wervicq-Sud proposent que la Région Hauts de France et la Métropole Européenne de Lille articulent leurs moyens pour développer une réponse pertinente et responsable, fiable et performante de transport collectif et remplacement de la ligne TER Lille-Comines, en cohérence avec la concertation préalable qui a conduit à l'élaboration du SDIT de la MEL.

Sur tout ce qui précède, vous êtes invités à apporter votre point de vue et amener des pistes qui viendront étayer le débat sur la mobilité :

Les points suivants ont été discutés :

*. Les liaisons « Lille-Wambrechies » et « Wambrechies-Comines » contribuent à la desserte globale d'un même secteur du territoire métropolitain. Celles-ci doivent faire l'objet d'études et de concertations concordantes afin d'aboutir à un projet global de transport cohérent,*

*. Le linéaire de la ligne TER Wambrechies – Comines pourrait être macadamisé (avec un coût bien moindre) pour offrir une liaison par « bus » ou par « car à haut niveau de service (BHNS) » depuis Wambrechies jusqu'à Comines (ville frontalière avec Comines Belgique, qui, par cette nouvelle jonction, permettrait aux usagers de traverser la Belgique en direction de Bruxelles), avec la matérialisation d'une piste cyclable aux abords de cette jonction, afin de favoriser les déplacements doux. D'autre part, afin d'assurer la sécurité routière, il pourrait être envisageable d'installer des feux de type « tramways » aux lieux et places des anciennes barrières SNCF, ce qui limiterait également les coûts d'investissement,*

*. Il serait judicieux de prévoir l'implantation d'un parc-relais de stationnement au niveau de l'ancienne gare SNCF de Wambrechies, plutôt qu'un terminus au centre-ville « Château Robersart », qui est bien souvent saturé en places de parking. Le site de l'ancienne gare SNCF permettrait d'accroître l'offre de stationnement, mais également de faire la jonction avec la ligne souhaitée Wambrechies-Comines par bus ou par BHNS ; et favoriser ainsi l'accès à cette ligne aux métropolitains plus ou moins limitrophes et non desservis par un mode de transport en commun structurant,*

. Enfin, sur tout ce qui précède, les Deûlémontois souhaitent vivement qu'une liaison Bus puisse desservir non pas seulement l'ancienne gare SNCF de Deûlémont, mais également le centre-ville. Il s'agit là d'une demande commune pour l'ensemble des villes Warneton, Deûlémont, Quesnoy-sur-Deûle et Wambrechies,

. Pour clôturer ce débat très riche, une autre hypothèse émise par l'assemblée consiste à proposer d'utiliser la voie fluviale entre Deûlémont et Quesnoy-Sur-Deûle. Ce point constitue également une piste d'étude très intéressante...

*En conséquence, il vous est proposé :*

- de prendre en considération l'exposé ci-dessus, portant sur les préoccupations liées à la mobilité des métropolitains, habitants de nos Communes du territoire ; et d'apporter une attention toute particulière à l'intérêt de leur apporter une réponse pertinente à leurs attentes et besoins. Cette liaison Comines-Wambrechies-Lille permettrait de désengorger la circulation automobile dans la métropole ; et de relier ainsi le cœur métropolitain à la grande couronne périurbaine aux Communes périphériques et rurales de la MEL,
- de rappeler l'intérêt de la ligne TER Comines-Lille qui représente un atout considérable pour l'étude de ce projet innovant, durable, rapide et économique, et qui profiterait à l'ensemble des métropolitains,
- **d'acter qu'il est indispensable et prioritaire de retenir la variante, qui prévoit que le terminus de la ligne de tramway Lille-Wambrechies soit situé au niveau de l'ancienne gare SNCF de Wambrechies (et non pas au centre-ville « Château de Robersart »), ce qui permettrait de faire la jonction sur la ligne bus ou BHNS Wambrechies-Comines. Cette connexion entre Comines et Lille sur le site propre de la voie ferrée SNCF proposerait aux habitants un nouveau mode de déplacement pertinent orienté vers une liaison par bus ou par car à haut niveau de service (BHNS), et donc un transport en site propre avec une fréquence bien cadencée qui doit être soutenue,**
- de prendre en considération notre demande d'étudier les potentialités qu'offrirait la mise en service de la liaison Wambrechies-Comines par bus ou par car à haut niveau de service (BHNS), au service des habitants de notre territoire métropolitain, qui travaillent à Lille et en périphérie urbaine,
- d'étudier la possibilité de desservir par bus les centres-bourg des Communes de Deûlémont, Warneton, Quesnoy-Sur-Deûle et Wambrechies ; ce service étant très demandé par nos populations respectives,
- de demander à Messieurs Les Présidents de la MEL et de la Région des Hauts-de-France, ainsi qu'à leurs Vices-Présidents respectifs, de prendre en compte les remarques précitées reprises dans la présente délibération, qui apporteront des éléments supplémentaires pertinents au dossier d'étude en cours d'instruction au sein des services de la Métropole Européenne de Lille et de Région Hauts de France,
- de transmettre la présente délibération à Monsieur Le Président de la Métropole Européenne de Lille et à Monsieur Le Président de la Région des Hauts-de-France.

Adopté à l'unanimité par l'assemblée délibérante.

Ainsi fait en séance, les jour, mois et an susdits



**Christophe LIENART**  
Maire de Deûlémont

Délibération certifiée exécutoire après :

- Transmission en Préfecture du Nord le :
- Affichage le : 2 Mars 2022
- Notification le :