



Commune de **WARNETON**

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DE LA COMMUNE

L'an deux mil vingt - deux, le vingt - huit du mois de mars à dix-neuf heures, les membres du Conseil Municipal de Warneton se sont réunis au lieu ordinaire de leurs séances sous la présidence de Monsieur Yvon **PETRONIN** Maire, à la suite de la convocation qui leur a été faite le vingt et un mars 2022, laquelle convocation a été affichée à la porte de la mairie conformément à la loi.

PRESENTS : MM. et Mmes Yvon **PETRONIN** Maire, Bernard **PAREZ** et Claudie **DELEDALLE** Adjoint(e)s, les conseillères et conseillers Stéphane **DELATTRE**, Christèle **VANDAMME**, Nathalie **LAMEYSE**, Nicolas **DEAN**, Francis **GHESTEM**, Jean-Michel **DELANNOY**.

EXCUSÉS : Mme Jacqueline **CATELET**

OBJET : **CONTRIBUTION de la commune de WARNETON au SDIT de la MEL**

Membres en exercice : 10 Exprimés : 9 Pour : 9 Contre : néant.

Préambule

Le 28 juin 2019, le Conseil métropolitain a adopté à l'unanimité un Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) qui est une 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, dans les communes périurbaines et rurales de la MEL il est 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 termes 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.

Exposé

Les maires de Comines, Quesnoy-sur-Deûle, Wervicq-Sud, Verlinghem, Frelinghem, Deûlémont et Warneton 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 scénarii 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 interurbain étant depuis plusieurs mois très insatisfaisants. Les Métropolitains, habitants de nos communes sont exaspérés, par les dysfonctionnements récurrents et aimeraient que leurs besoins et attentes en termes 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 plaçons 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 nécessiterait 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 élu-e-s du conseil municipal de Warneton 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 en remplacement de la ligne TER Lille-Comines, en cohérence avec la concertation préalable qui a conduit à l'élaboration du SDIT de la MEL.

Épilogue

Il est utopique d'envisager de renoncer au transport par moyens automobiles, ce qui au demeurant est très louable. **si aucune alternative n'est déployée pour permettre aux citoyens des territoires extérieurs aux couronnes de circuler** ; une attention supplémentaire est à apporter à nos territoires qui sont frontaliers avec la Belgique, nombre de communes de nos frontières nordistes présentent un toponyme commun à la Belgique et à la France, **l'attractivité d'une métropole qui se veut européenne doit passer par une offre qui n'oublie pas les voisins européens**, et **outre les populations des communes françaises**, le SDIT touche **rien qu'à Comines - Warneton (B.) une population de plus de vingt mille habitants** qui se retrouvent déconnectés du rabattement vers les zones densément peuplées, porteuses de services, de la métropole lilloise.

Avis du Conseil Municipal :

LE CONSEIL

- Le Conseil Municipal de Warneton décide à l'unanimité de proposer sa CONTRIBUTION formulée ci-devant au SDIT de la MÉTROPOLÉ EUROPÉENNE de LILLE (M.E.L.)

Ainsi fait en séance les jour, mois et an susdits

Pour extrait conforme
Le Maire




