

Atelier prospectif 2015

BILAN DE LA CONCERTATION SUR LE SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Septembre 2019

Suite à la concertation avec les citoyens, la société civile organisée et les acteurs de transports du territoire, le projet de Schéma Directeur des Infrastructures de Transports a été soumis au vote des élus métropolitains qui l'ont adopté à la quasi-unanimité lors du Conseil du 28 juin dernier pour un montant d'environ 2 milliards d'euros.

La production d'un bilan de la concertation est un engagement pris par la MEL dans sa [Charte de la participation citoyenne](#) : à l'issue des processus de concertation il s'agit de mettre en perspective les réponses apportées par la MEL dans ses choix politiques et techniques effectués, au regard des propositions citoyennes recueillies.

Contact :
Mission Concertation Citoyenneté
participationcitoyenne@lillemetropole.fr

OBJET DE LA CONCERTATION

La concertation a porté sur un premier projet de SDIT qui avait été présenté en Conseil métropolitain de décembre 2018 et pour lequel le Président de la MEL a souhaité une large concertation auprès :

- Des citoyens
- Des autorités organisatrices de transports (Région Hauts-de-France pour la compétence TER par exemple)
- Des opérateurs de transports (Ilevia, SNCF)
- Des acteurs du territoire (CCI, Conseil de développement)
- Des élus des communes et de la MEL
- Des territoires voisins de la MEL

La concertation avait pour objectif de permettre au citoyen de :

- Exprimer leurs attentes et leurs besoins de manière plus générale sur les futures liaisons structurantes du territoire.
- Donner leur avis sur les liaisons existantes et leur opportunité.
- Proposer de nouvelles liaisons.
- Contribuer plus largement sur les problématiques de mobilité en métropole.

La concertation avait aussi une dimension informative et pédagogique sur le SDIT importante : un certain nombre de documents ont été mis en ligne (présentation du SDIT et enjeux, contributions des groupes, cartographies,...).

LES MODALITES DE CONCERTATION

Une **concertation numérique** du **11 février au 14 avril 2019** avec les modalités suivantes :

- Un questionnaire sur les besoins et les attentes sur les futures liaisons structurantes.
- Un espace pour commenter les 29 liaisons proposées par la MEL.
- Un espace pour déposer de nouvelles propositions de liaisons.
- Un espace pour déposer des contributions libres.

Une campagne de communication importante a été déployée : affichage sur les panneaux decaux, insertions dans la presse locale (20 minutes, Voix du Nord, Eco 121,...) et spots radios.

CHIFFRES CLES

8.000 connexions à la plateforme de participation citoyenne sur la page de la concertation du SDIT entre février et avril.

859 contributions d'internautes dont :

- 320 réponses au questionnaire.
- 329 contributions sur les liaisons proposées par la MEL.
- 99 propositions de liaisons d'internautes.
- 111 contributions libres.

70 participants à la Fab'MEL, réunion publique et atelier sur la priorisation des liaisons, organisée le 13 mai 2019.

SYNTHESE DES PROPOSITIONS ET REPONSES DE LA MEL*

** apportées notamment dans la délibération sur le Schéma Directeur des Infrastructures de Transports votée le 28 juin 2019 en Conseil métropolitain.*

Concernant les enjeux pour le réseau de transports structurant de demain :

VOUS NOUS AVEZ DIT

- 70 % des répondants ne sont pas ou peu satisfaits du réseau actuel.
- La priorité de la MEL doit être :
 - o L'investissement dans la construction de nouvelles lignes structurantes pour compléter le réseau actuel, notamment dans la construction de nouveaux tramways, voire le métro mais en arbitrants les coûts au regard des priorités métropolitaines.
 - o L'aménagement de nouveaux pôles d'échanges et parcs relais.
 - o Le renforcement du réseau de TER existant.
- Même si 45% des répondants jugent le réseau moderne et performant, des investissements sont nécessaires dans le matériel roulant, pour le confort des usagers, avec notamment le développement de services aux usagers en temps réel.
- Le futur réseau doit donner la priorité aux voies réservées et permettre de redéfinir le partage de l'espace public, notamment avec la marche et le vélo, en questionnant la place de la voiture en ville.
- Il doit permettre de mieux desservir le territoire périphérique avec un maillage plus fin, notamment un réseau en couronne venant compléter le réseau en étoile.

>> REPONSE DE LA MEL APPORTEE DANS LE SDIT

D'ici 2035, la MEL comptera 100 000 habitants de plus et 80 000 emplois supplémentaires. Les enjeux en termes d'accessibilité du territoire et de réduction de la pollution de l'air sont considérés comme cruciaux .

Ainsi, le SDIT adopté le 28 juin 2019 prévoit environ 2 milliards d'euros d'investissements pour enrichir le réseau de transports collectifs de 27 projets pour :

- Accompagner le développement urbain et l'aménagement du territoire
- Faciliter les accès aux cœurs d'agglomération depuis la périphérie
- Proposer des liaisons de périphérie à périphérie « en couronne » sans passer par le centre
- Créer des liaisons express entre des secteurs non desservis par le ferroviaire.

Ces projets se développeront dans différents horizons temporels en fonction de leur nature :

- **Les liaisons en « modes lourds »** : les grands projets de transports collectifs
 - lignes / faisceaux prioritaires en modes lourds de type tramways à faire émerger à court terme (5 lignes) et leurs prolongements à étudier dès le court

terme avec des travaux à programmer à moyen voire long terme en fonction des résultats des études ;

- projets pour le long terme (prolongement de métro et mode innovant), avec réalisation des études à court et moyen termes ;
- **Les liaisons à niveau de service en transport collectif augmenté** dont les études et mises en œuvre pourront être conduites plus rapidement en visant des premières mises en œuvre dès le court terme sur certaines sections
 - opérations de court / moyen termes à lancer rapidement sur certaines lignes de transports à améliorer en anticipant leur évolution plus lourde à long terme ;
 - bus à haut niveau de service (BHNS) ;
- **Les liaisons express** : à mettre en œuvre progressivement et à faire évoluer en adaptant le niveau de service au gré des premières expérimentations et de leurs évaluations.

Des études de faisabilité et d'insertion des lignes de transports proposées seront lancées d'ici fin 2019, avec un regard marqué sur la complémentarité entre aménagement et transports. A cette occasion, la requalification des espaces publics en lien avec le projet de transport permettra de redéfinir la place de chacun pour un espace mieux partagé entre les modes et les usages et nécessitera de fait de questionner la place de la voiture en ville.

Concernant le TER, la compétence sur les trains régionaux appartient à la Région qui a en charge le développement et l'exploitation du réseau. Un travail va s'engager avec la Région Hauts-de-France, l'Etat, la SNCF, et l'ensemble des partenaires limitrophes pour mieux connecter le réseau urbain métropolitain (tramway, bus, métro) avec le réseau ferré régional pour tendre vers un Réseau Express Régional (RER).

Concernant les liaisons structurantes en transports en commun :

VOUS NOUS AVEZ DIT

Sur le territoire Nord et en particulier le versant Nord-Est :

- Les 3 liaisons prioritaires :
 - Une liaison rapide sur un axe Roubaix>Hem> Villeneuve d'Ascq
 - Une liaison rapide Halluin-Lille
 - Une liaison rapide Lille-Comines
- Importance du prolongement transfrontalier au nord et à l'est

Sur la première couronne nord de Lille :

- Une liaison express via Marcq-en-Baroeul pour une desserte en couronne évitant de repasser par Lille, vers Lomme (à l'ouest) et Villeneuve d'Ascq (à l'est) qui permet de « casser » la logique actuelle de réseau en étoile.
- La liaison Wambrechies-Lille à penser avec une liaison depuis Comines pour une grande liaison structurante Nord-Sud passant par Lille vers Seclin ou vers Lesquin.

Sur le Sud-Est de la Métropole

- Renforcer l'offre au sud de la métropole.
- Liaison vers l'aéroport de Lille avec un débat entre une liaison rapide type tramway / une liaison express depuis la gare de Tourcoing / une navette bus en site propre / d'autres modes type supraways,...
- La desserte rapide de la Haute Borne.
- Relier 4 cantons à la gare de Lequin.

Sur le territoire sud-ouest

- Les liaisons jugées prioritaires :
 - o Liaison rapide Lille > Haubourdin dans le prolongement d'une liaison Nord (la Madeleine, Marcq, Rives de la Deûle, Wambrechies, Comines) et jusque Seclin ou Lesquin.
 - o Prolongement du Métro vers Eurasanté.
 - o Prolongement de la ligne 2 vers la gare de Pérenchies (mais débat sur le coût).
- Desserte d'Hallennes pour désengorgement de la RN 41 et plus globalement du sud-ouest de la Métropole.

Et aussi :

- Passage des tramways dans le centre de Lille pour déservir les pôles d'échanges comme République et requalifier l'espace public.
- Une troisième ligne de métro (différentes propositions sur ce sujet).

>> REPONSE DE LA MEL APPORTEE DANS LE SDIT

Le choix des 27 nouvelles lignes structurantes a été éclairé, d'une part par les attentes et propositions des différents acteurs concertés et les citoyens et d'autre part, par les regards politiques et techniques portés selon les composantes suivantes et qui ont permis de les caractériser et de les spatialiser :

- les dynamiques territoriales (y compris en intégrant les projets urbains développés d'ici 2035 et les quartiers en Politique de la Ville) ;
- l'intérêt de la liaison pour rendre plus efficient le réseau de transports collectifs;
- les flux existants et projetés (y compris des habitants et/ou emplois desservis)
- de premiers éléments de faisabilité.

Il est notamment prévu 5 nouvelles lignes de tramway, 1 prolongement de métro, 1 mode de transport innovant, 9 lignes optimisées et la création de 3 Bus à Haut Niveau de Service, 3 lignes express. Au regard du coût d'investissement, il n'y aura pas de création d'une nouvelle ligne de métro (hormis le prolongement vers Eurasanté de la ligne 1), le choix politique étant de privilégier un maillage plus fin du territoire et des périphéries (appui du TER, nouvelles lignes express) et de créer un réseau de transports lourds de surface dans les territoires les plus denses.

Sur le territoire nord-est :

Il sera particulièrement renforcé en liaisons structurantes :

- pour des connexions rapides entre le nord de la métropole et le cœur de l'agglomération depuis Halluin voire Menin,

- par un réseau de tramway complétant les liaisons métro et train déjà existantes entre Tourcoing et Roubaix et en envisageant également une extension transfrontalière par Wattrelos vers Herseaux.

L'axe Roubaix-Hem-Villeneuve d'Ascq sera renforcé en partie par une nouvelle liaison tramway entre Tourcoing Nord et Hem puis par l'optimisation d'une liane jusque Villeneuve d'Ascq.

Concernant la liaison rapide Lille-Comines, une liaison en site propre est en étude par la Région. La MEL s'est positionnée sur une ligne en tramway dans le tissu urbain plus dense entre Wambrechies et Lille dont l'articulation avec la ligne express Lille-Comines devra être étudiée.

Sur la première couronne nord de Lille :

Une grande partie des nouvelles lignes envisagées permet de tracer un réseau en couronne autour de Lille pour éviter de repasser systématiquement par le centre. Il s'agira de liaisons à niveau de service augmenté : optimisation des lianes entre Ronchin, Loos, Lomme et Marcq en Baroeul, à l'est de Marcq en Baroeul à Villeneuve d'Ascq une nouvelle ligne de Bus à Haut Niveau de Service fera la jonction entre le tramway et les lignes 1 et 2 du métro vers Villeneuve d'Ascq en passant par Mons en Baroeul.

Sur le sud-est de la Métropole :

La concertation a fait ressortir un point de débat particulier sur la desserte de l'aéroport. Un « bouquet » de solutions est envisagé qui permettra également de renforcer la desserte en transports en commun des communes et les projets de développement du sud de la métropole :

- La navette expresse de bus entre les gares et l'aéroport sera confortée.
- La liane 1 entre Lille et Lesquin sera optimisée et étendue par un Bus à Haut Niveau de service vers l'aéroport en fonction des développements urbains prévus sur ce secteur.

La Haute-Borne sera reliée à « 4 Cantons » par une liaison Bus à Haut Niveau de Service qui pourra s'étendre entre Lille et Villeneuve d'Ascq pour aller desservir les secteurs en développement autour du stade et plus éloignés du métro.

Une Liane optimisée entre « 4 Cantons » et Ronchin desservant Lesquin viendra fermer le « réseau en couronne » dans sa partie Sud.

Sur le territoire sud-ouest :

Le territoire sud-ouest verra la création de deux lignes de tramways :

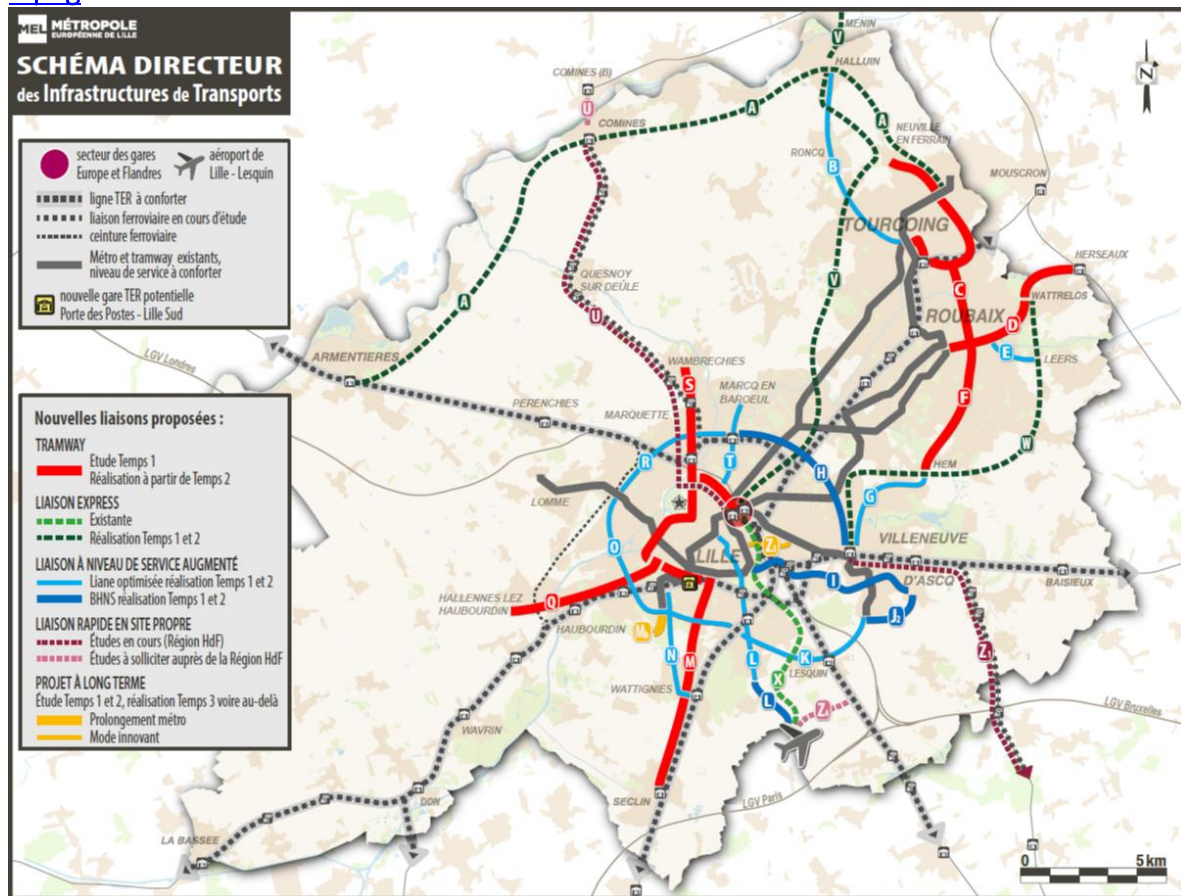
- De Lille à Haubourdin vers Hallennes avec un parc relais à étudier en lien avec la RN41.
- De Lille à Seclin par Wattignies dans le prolongement d'une liaison Nord-Sud de la Métropole.

Le Métro sera prolongé à terme vers Eurasanté. Quant au prolongement souhaité vers la Gare de Pérenchies, l'option n'a pas été retenue au regard du coût d'une telle opération et d'un rendement très modeste en nombre de personnes transportées. Dans ce secteur disposant déjà de liaisons en transports collectifs urbains classiques vers St Philibert, la gare de Pérenchies est à valoriser et le parc-relais de Saint Philibert sera prochainement agrandi.

Détails des 27 nouvelles liaisons :

Carte à consulter :

https://participation.lillemetropole.fr/uploads/decidim/attachment/file/397/Carte_SDIT_28_juin.png



Ces liaisons ont été hiérarchisées et phasées comme suit :

- 5 lignes / faisceaux prioritaires en modes lourds de type tramways à faire émerger à court terme (études de faisabilité lancées d'ici fin 2019) avec des travaux à programmer à moyen voire long terme
- les projets pour le long terme (prolongement de métro et mode innovant), avec réalisation des études à court et moyen termes ;
- les liaisons à niveau de service en transport collectif augmenté dont les études et mises en œuvre pourront être conduites plus rapidement en visant des premières mises en œuvre dès le court terme sur certaines sections
- les liaisons express : à mettre en œuvre progressivement et à faire évoluer en adaptant le niveau de service au gré des premières expérimentations et de leurs évaluations.

réf.	Description de la liaison	Mode de transport
<i>Les liaisons en « modes lourds » : les grands projets de transport collectif</i>		
C, F	<p>Neuville-en-Ferrain-Tourcoing-Roubaix-Hem</p> <p>Renforcer le lien entre Tourcoing, Roubaix et Hem en lien avec la RD700 au Sud à Hem et Neuville-en-Ferrain au Nord</p> <p>Y compris :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la liaison entre le centre et la gare de Tourcoing (prolongement du tramway T) 	Tramway

	<ul style="list-style-type: none"> • la liaison vers la ligne 2 du métro à Pont de Neuville par la chaussée industrielle • prolongement au-delà du Pont de Neuville vers le Nord 	
D	Roubaix-Wattrelos <i>Renforcer le lien radial entre Wattrelos et le cœur roubaisien, en desservant Eurotéléport, le centre de Wattrelos et le quartier de Beaulieu</i> <i>Y compris l'étude du prolongement jusqu'à la gare d'Herseaux en Belgique</i>	Tramway
M	Lille-Wattignies-Seclin <i>Renforcer le lien radial entre le cœur lillois et Wattignies, avec un questionnement dès les premières phases d'études sur la mise en opérationnalité de la section entre Seclin gare et Wattignies en complément avec le réseau de TER et le service qu'il propose</i> <i>L'exploitation du réseau de tramways à proximité du centre de Lille restant à définir en lien avec les autres branches radiales du réseau projeté (Haubourdin-Loos et Wambrechies – Saint André) avec un positionnement privilégié sur les boulevards de ceinture lillois, desservant Porte d'Arras, Porte des Postes, Concorde, Faubourg-de-Béthune, Port-de-Lille, Citadelle, Pont-Royal, boulevard Schuman et une interface à construire avec le secteur des gares Europe et Flandres</i>	Tramway
Q	Lille-Loos-Haubourdin-Hallennes-lez-Haubourdin <i>Renforcer le lien radial entre Hallennes-les-Haubourdin et le cœur lillois entre le Faubourg de Béthune et un éventuel parc-relais à expertiser près de la RN41,</i> <i>L'exploitation du réseau de tramways à proximité du centre de Lille restant à définir en lien avec les autres branches radiales du réseau projeté (Wattignies - Seclin et Wambrechies – Saint André) avec un positionnement privilégié sur les boulevards de ceinture lillois, desservant Porte d'Arras, Porte des Postes, Concorde, Faubourg-de-Béthune, Port-de-Lille, Citadelle, Pont-Royal, boulevard Schuman et une interface à construire avec le secteur des gares Europe et Flandres</i>	Tramway
S	Lille-Saint-André-Marquette-Wambrechies <i>Renforcer le lien radial entre Wambrechies et le cœur lillois, en articulation et en complémentarité avec la ligne express Lille-Comines</i> <i>L'exploitation du réseau de tramways à proximité du centre de Lille restant à définir en lien avec les autres branches radiales du réseau projeté (Wattignies - Seclin et Haubourdin - Loos) avec un positionnement privilégié sur les boulevards de ceinture lillois, desservant Porte d'Arras, Porte des Postes, Concorde, Faubourg-de-Béthune, Port-de-Lille, Citadelle, Pont-Royal, boulevard Schuman et une interface à construire avec le secteur des gares Europe et Flandres</i>	Tramway
Mb	Prolongement Métro ligne1 vers Eurasanté <i>Prolongement de la ligne 1 du métro entre CHR et Eurasanté ; visée opérationnelle à long terme</i>	Prolongement de métro

Z3	Lille Saint-Sauveur - Fives FCB <i>Liaison entre les sites Saint-Sauveur à Lille et Fives-Cail-Babcock en franchissement des faisceaux ferrés et routiers et sous la forme d'un transport par câble avec mise en lien potentielle des lignes 1 et 2 du métro ; visée opérationnelle à long terme</i>	Mode innovant (transport par câble,...)
----	--	--

<u>Les liaisons à niveau de service en transport collectif augmenté</u>		
B	Tourcoing - Roncq - Halluin <i>Optimisation de la ligne existante entre Tourcoing et sa couronne Nord-Ouest (Liane 4)</i>	Liane optimisée
E	Roubaix - Leers - Wattrelos <i>Renforcer le lien radial entre Leers et le cœur roubaisien Optimisation de la ligne existante (Liane 6), en lien avec la liaison Roubaix-Hem</i>	Liane optimisée
H	Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Baroeul <i>Liaison en rocade entre le tramway et les lignes 1 et 2 du métro en passant par Mons-en-Baroeul, vue plus globalement dans une « ceinture des transports collectifs » en 1ère couronne lilloise ; passage par le centre de Mons ou par le boulevard de l'Ouest à étudier</i>	BHNS
K	Villeneuve d'Ascq – Ronchin <i>Liaison entre 4 Cantons (voire la Haute Borne en lien avec la liaison Haute-Borne-4 Cantons) et Lesquin voire Ronchin vue plus globalement dans une « ceinture des transports collectifs » en 1ère couronne lilloise</i>	Liane optimisée
O	Lomme - Loos – Ronchin <i>Liaison en rocade entre le métro ligne 2 à Lomme et Ronchin vue plus globalement dans une « ceinture des transports collectifs » en 1ère couronne lilloise</i>	Liane optimisée
R	Lomme - Marcq-en-Baroeul <i>Liaison en rocade entre la ligne 2 du métro à Lomme et le Grand Boulevard en passant par les nombreux projets urbains dans le secteur de Saint André et Marquette, vue plus globalement dans une « ceinture des transports collectifs » en 1ère couronne lilloise, et en lien avec la ligne Lille-Wambrechies</i>	Liane optimisée
I	Lille - Villeneuve d'Ascq <i>Renforcer le lien radial entre Villeneuve d'Ascq et Lille, en desservant un des secteurs au plus fort potentiel urbain à développer d'ici 2035 le long du Boulevard de Tournai ; lien avec le métro et la Haute-Borne à questionner</i>	BHNS
J2	Villeneuve d'Ascq <i>Liaison en site propre entre 4 cantons et la Haute-Borne Nord</i>	BHNS
G	Villeneuve d'Ascq	Liane optimisée

	<p><i>Renforcer le lien radial entre Villeneuve d'Ascq et sa 1ère couronne nord-est</i></p> <p><i>Optimisation de la ligne existante</i></p>	
L	<p>Lille – Faches-Thumesnil / Lesquin</p> <p><i>Optimisation de la ligne radiale existante (Liane 1)</i></p>	Liane optimisée
L	<p>Extension de la liaison Lille – Faches-Thumesnil - Lesquin vers l'aéroport</p> <p><i>Possibilité de relier le bassin versant concerné avec des zones d'activités existantes ou nouvelles puis l'aéroport ; potentiel de développement d'un service intégralement en site propre au vu du tissu traversé</i></p>	BHNS
N	<p>Wattignies – Lille</p> <p><i>Optimisation de la ligne existante (Liane 2)</i></p>	Liane optimisée
T	<p>Lille - La Madeleine - Marcq-en-Baroeul</p> <p><i>Optimisation de la ligne radiale existante (future Liane 5)</i></p>	Liane optimisée
<p><u>Les liaisons express</u></p>		
A	<p>Armentières - Comines - Halluin – Tourcoing</p> <p><i>Liaison express de grande rocade entre Armentières et Tourcoing sous la forme d'une liaison expresse desservant la vallée de la Lys</i></p>	Liaison express
V	<p>Lille – Halluin</p> <p><i>Liaison express entre le secteur Halluin-Roncq et le cœur lillois, par la mise en œuvre de voies réservées sur A22 afin de s'affranchir de la congestion aux heures de pointe sur l'autoroute A22 vers Lille aux heures de pointe</i></p> <p><i>Y compris l'étude du prolongement jusqu'à Menin en Belgique</i></p>	Liaison express
W	<p>Villeneuve d'Ascq - Leers / Hem</p> <p><i>Liaison express entre Villeneuve d'Ascq et le versant Nord-Est, Expérimentation lancée dans le cadre de la CSP actuelle ; évolutions vers un plus haut niveau de service à construire à moyen et long termes, en lien avec le projet de ré-aménagement du RD700</i></p>	Liaison express
X	<p>Lille - Lesquin « aéroport »</p> <p><i>Liaison existante gérée dans le cadre de la CSP de l'aéroport ; renforcement de fréquence attendu à court terme via le futur concessionnaire</i></p>	Liaison express
<p><u>Les liaisons rapides en site propre à l'étude par la Région, ou en attente d'études à solliciter auprès de la Région</u></p>		
U	<p>Lille – Comines</p> <p><i>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</i></p>	Liaison rapide en site propre (études en cours par la Région)

	<i>d'ouvrage ; étude à solliciter quant à un prolongement jusqu'à Comines-Belgique A construire en complémentarité avec la ligne Lille-Wambrechies identifiée en mode lourd sur la partie Sud la plus dense de l'itinéraire</i>	
Z1	Villeneuve d'Ascq – Orchies <i>Développer une liaison rapide en site propre entre Orchies et Villeneuve d'Ascq, en questionnant la connexion au métro à Pont-de-Bois Etude en cours par la Région (compétence régionale), à la suite de la suspension de la ligne ferroviaire existante en 2015</i>	Liaison rapide en site propre (études en cours par la Région)
Z4	Liaison entre la ligne ferroviaire Lille-Valenciennes et l'aéroport de Lille-Lesquin <i>Etude à solliciter auprès de la région en lien avec le déplacement potentiel de la gare de Lesquin et le projet de Réseau Express Hauts de France</i>	Etude à solliciter auprès de la Région et SNCF

Ces liaisons seront déclinées et étudiées en fonction de leur contexte spécifique afin de préparer leur mise en œuvre. Lors d'études plus fines, les éléments de faisabilité, les variantes de tracés éventuelles et les conditions d'exploitation de ces liaisons seront expertisées et les modes de transports les plus adaptés seront interrogés dans ce cadre, y compris les modes et technologies les plus innovants.

Concernant d'autres enjeux pour la mobilité en métropole

VOUS NOUS AVEZ DIT

- Réactiver le réseau ferroviaire pour en faire un réseau structurant : boucle ferroviaire sur le réseau existant, réseau de première couronne, liaison Orchies Villeneuve d'Ascq, liaisons ferroviaires avec les territoires voisins
- La question de la gratuité des transports en commun et la gratuité en cas de pics de pollution.
- Le développement de la cyclabilité en métropole : pistes autoroutes du vélo, stationnements,...
- De l'information en temps réel pour les voyageurs.

>> REPONSE DE LA MEL

Le SDIT ne traite que des liaisons structurantes en transports collectifs à horizon 2035 qui constitueront l'ossature du réseau lourd métropolitain et en lien avec les territoires limitrophes.

Ce réseau structurant est complété plus localement par le réseau de bus « classique » et l'ensemble des solutions de mobilité offertes aux usagers et citoyens dans le cadre de la délégation de service public de transports urbains (réseau de bus, solutions billettiques et digitales, intégration tarifaire, transports à la demande, covoiturage,...), ainsi que par les lieux d'intermodalité et parcs-relais du territoire permettant aux usagers de passer facilement et

confortablement d'un mode de transports à l'autre. Ces solutions sont prises en compte mais ne sont pas intégrées au projet du SDIT qui porte sur les transports collectifs structurants.

Tous les éléments de la politique métropolitaine de mobilité évoqués dans le cadre de la concertation, qui sont connexes au SDIT mais nécessaires à son bon fonctionnement et à la mobilité des usagers et habitants de la métropole, seront à décliner ou à insérer dans des politiques opérationnelles en cours ou à inscrire en temps voulu. Elles s'inscrivent dans la continuité des ambitions du Plan de Déplacements Urbains (PDU) en cours et seront et à adapter dans le cadre de sa révision.

Des éléments de réponses aux propositions plus globales sur les enjeux de mobilité issues de la concertation ont été apportées en Conseil métropolitain le 28 juin :

Un Réseau Express régional :

La Métropole Européenne de Lille a des attendus forts sur le réseau ferré régional qui devient au fil du temps un élément constitutif du réseau de transports urbains à part entière en lien avec l'intégration tarifaire existant sur le territoire depuis 2011 pour les abonnés et qui est devenue complète depuis janvier 2019 pour toute la gamme tarifaire.

Ainsi, un travail va s'engager avec la Région Hauts-de-France pour mieux connecter le réseau métropolitain (tramway, bus, métro) avec le réseau ferré régional pour créer un Réseau Express Régional (RER) métropolitain élargi à l'Eurométropole et au Bassin Minier (ex : préciser les gares d'entrée dans la métropole, améliorer la fréquence et la desserte des gares d'entrée d'agglomération comme Armentières, Tourcoing, Baisieux, déployer des matériels plus capacitaires pour plus de confort et plus de places pour les usagers se rendant dans la métropole, trouver des solutions adaptées au contexte local sur les liaisons comme Lille-Comines et Asq-Orchies, définir les besoins en investissements pour demain).

Des chantiers engagés par la MEL pour améliorer les mobilités en complément du SDIT :

- Renforcement des efforts engagés en faveur des modes doux : infrastructures cyclables (développement d'aménagements et résorption de points durs) et services.
- Développement ou accompagnement des nouveaux services à la mobilité (électromobilité, covoiturage, autopartage, services numériques,...).
- Ajustement de l'offre de transports publics proposée dans le cadre de la délégation de service public instaurée en janvier 2019 (plan bus) dans les limites et conditions contractuelles.
- Développement d'actions visant à augmenter la vitesse commerciale et les performances des lignes de bus à fortes fréquentations non concernées par le SDIT (aménagements dédiés, priorités aux feux...).
- Développement des pratiques d'intermodalité avec réexamen au regard du SDIT du programme de développement des pôles d'échanges multimodaux y compris ceux disposant d'une fonction de parcs-relais aux frontières du pôle urbain.
- Réflexions sur l'opportunité de développer des navettes fluviales.
- Réflexions sur la tarification des transports publics, notamment pendant les pics de pollution atmosphérique.
- Développement de la coopération avec les institutions et territoires limitrophes pour améliorer l'accessibilité de la Métropole, incluant la dimension transfrontalière.

- Mise en œuvre de projets d'espace public et de projets voiries neufs dans un cadre de partage de l'espace public entre les modes de déplacements.
- Intégration du sujet des transports de marchandises pour traiter des questions d'accessibilité de la métropole avec les partenaires concernés, y compris en intégrant le sujet des circulations de poids lourds, et pour accompagner des solutions visant à promouvoir une logistique du « dernier kilomètre » plus vertueuse.

La concertation citoyenne s'est inscrite dans un dispositif de concertation élargi à d'autres acteurs institutionnels s'exprimant sous différentes formes.

L'ensemble du dispositif a permis de montrer une vision convergente et une appétance globale du territoire, des habitants et des usagers pour le **développement de nouveaux projets de transports structurants**, maillés sur l'ensemble de la métropole, dans **une approche à la fois raisonnable, responsable et soucieuse des questions environnementales**.

De fortes attentes citoyennes ont été relevées sur la **construction de nouvelles lignes performantes** pour compléter le réseau actuel, ces nouvelles lignes devant être déployées sur des voies réservées avec **prorité absolue** et permettre de **redéfinir le partage de l'espace public**. L'aménagement de **pôles d'échanges** et de **parcs relais** ont aussi été jugés prioritaires.

De manière générale, la démarche de concertation citoyenne a permis de **mettre en avant les questions d'usage du réseau et du territoire**, de relever la perception par les usagers de leurs réseaux de transports et de **leur ambition** pour celui-ci. Cette approche est venue compléter le débat technique et politique engagé à la MEL sur le sujet.

La mise au débat grand public d'un projet qui a déjà une assise « technique » avec des études préalables nécessite un effort de lisibilité et de simplification qui a permis aussi de **clarifier la vision politique** et de **requestionner différemment le projet initialement présenté** en décembre 2018 au Conseil métropolitain.

