

Dossier de concertation sur le SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS à horizon 2035

Quel réseau de transports collectifs structurants à horizon 2035 pour la Métropole Européenne de Lille ?

Les enjeux en matière de mobilité et d'accessibilité du territoire métropolitain sont cruciaux : ils participent pleinement à la qualité du cadre de vie, à la capacité du territoire à répondre aux besoins des usagers, mais également à retenir et attirer habitants et activités.

Un travail technique et de nombreux échanges ont permis de définir un premier document préparatoire pour donner un cadre à la stratégie métropolitaine de développement de ses réseaux de transports collectifs à horizon 2035 en définissant des principes directeurs et en proposant de nouvelles liaisons à développer.

C'est ce projet global de schéma des infrastructures de transports collectifs structurants que nous souhaitons aujourd'hui soumettre à la concertation. C'est pourquoi nous vous invitons à vous exprimer pour nous aider à construire le réseau de transports de la Métropole de demain : prenez la parole pour décrire vos attentes, faire part de vos idées, réagir à nos propositions ou proposer de nouvelles lignes de transports structurantes*. A vos crayons ...

* Les lignes de transports «structurantes» du réseau de transports en commun sont celles qui offrent le niveau de service le plus important en termes de vitesse, de capacité de transports ou de fréquence : il s'agit donc principalement des lignes de TER, de métro, de tramway, de bus à haut niveau de service, de Lianes, de transports par câble (téléphériques,...) ou de bus avec une fréquence importante.

Calendrier de la concertation

Février à avril 2019 :

- Concertation citoyenne dématérialisée notamment via la plateforme participation.lillemetropole.fr
- Réunions de territoires avec les communes et recueils de leurs expressions et attentes
- Rencontres avec les institutions et territoires limitrophes

Avril à juin 2019 :

- Bilan des concertations à partager
- Echanges techniques et politiques pour intégrer les conclusions de la concertation au projet de SDIT

Juin 2019 :

- Présentation du projet en conférence métropolitaine des maires
- Délibération au Conseil métropolitain pour valider le SDIT

Octobre 2019 :

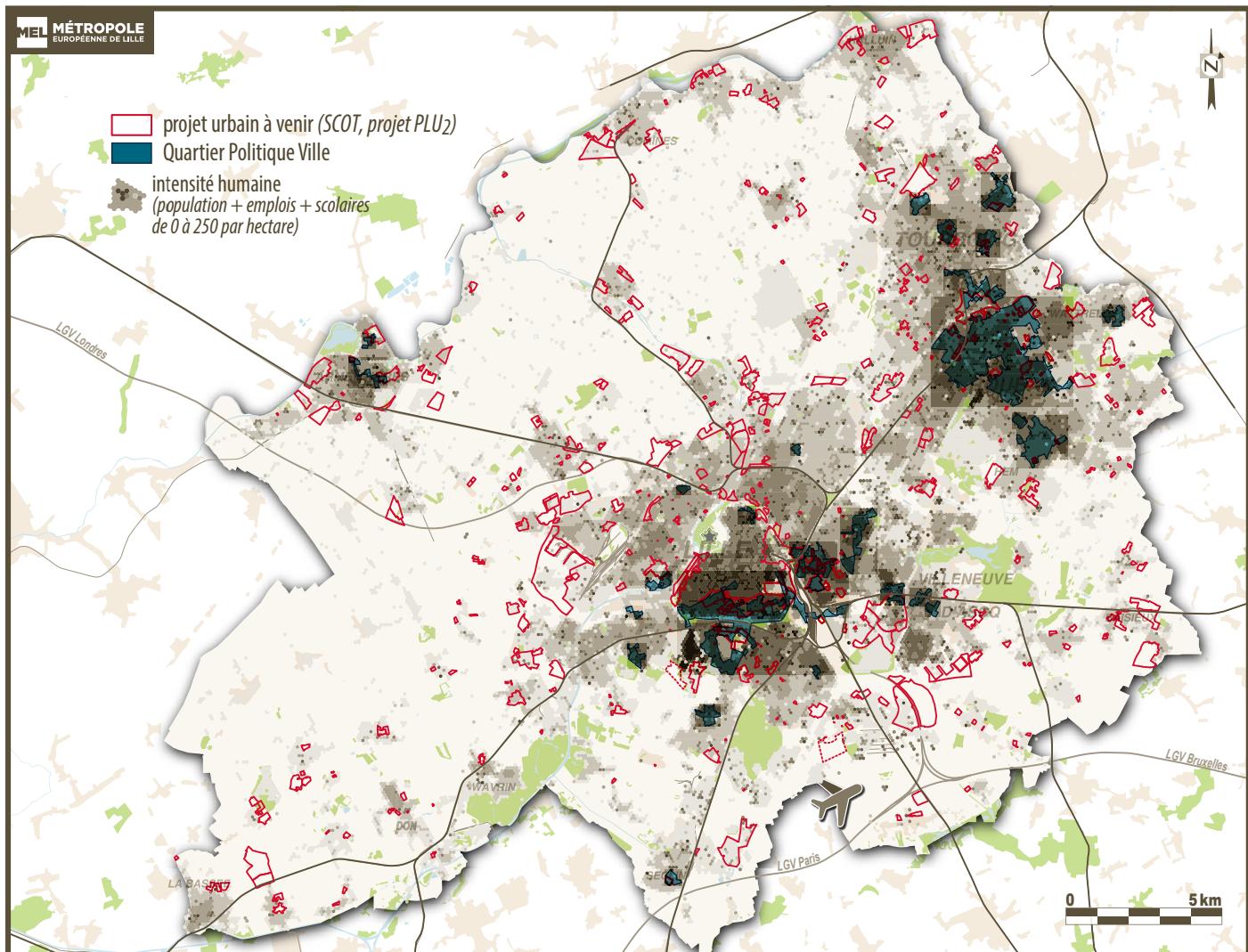
- Démarrage des mises en oeuvre opérationnelles

Sommaire

I - Territoire et mobilités : comprendre pour mieux desservir	p2
II - Le projet de SDIT à horizon 2035	p6
Expressions des groupes politiques	p10
Annexes	p14
A vos crayons	p15
Les attendus de la concertation sur le SDIT	p16

Territoire et mobilités : comprendre pour mieux desservir

Un vaste territoire de 90 communes, multipolaire, transfrontalier, caractérisé par un équilibre entre tissus urbanisés et couronne agricole



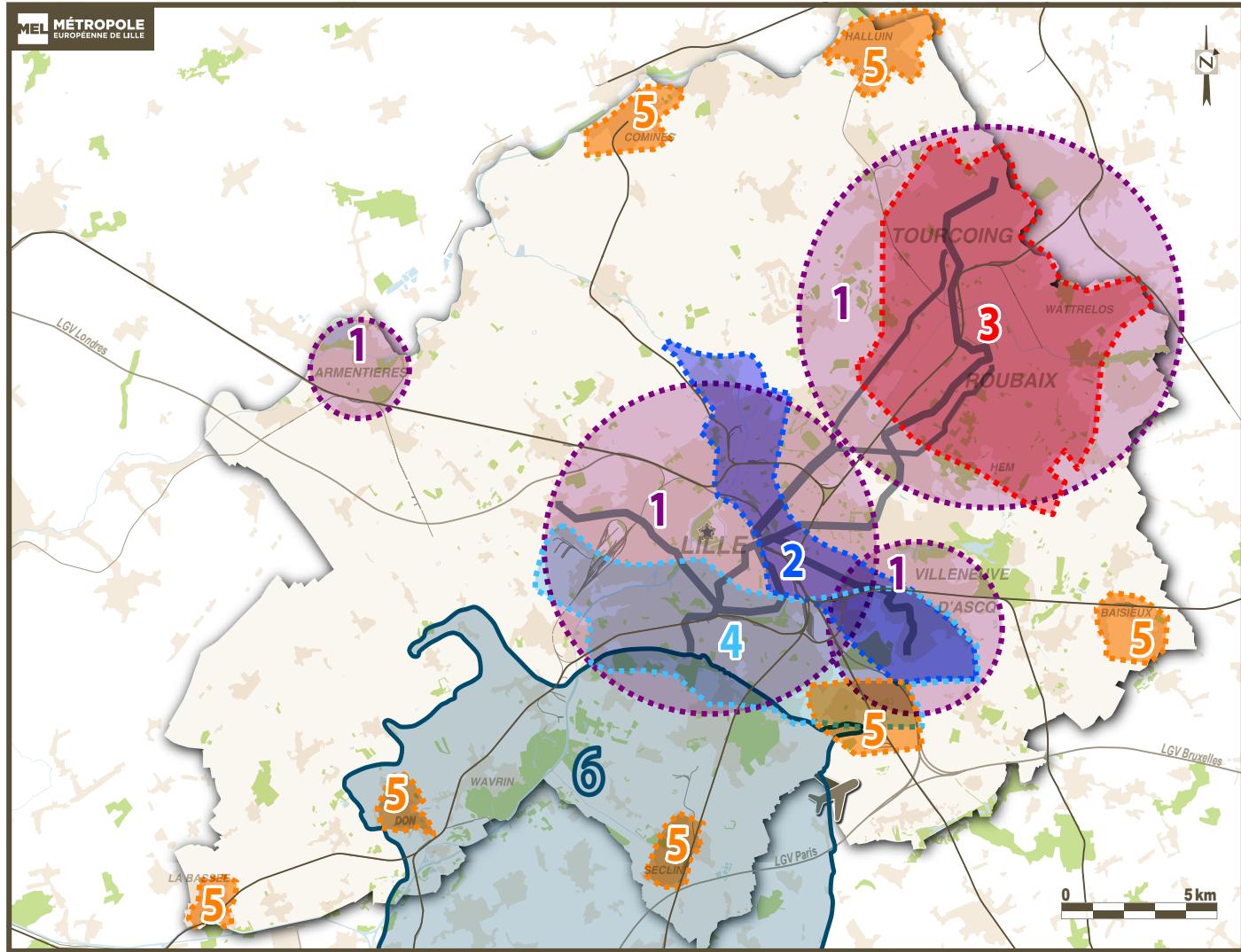
- ▶ **1 143 572 habitants** (source : INSEE 2016) répartis sur la moitié des 650 km² de villes et campagnes, au sein d'une structure multipolaire et transfrontalière, avec une démographie qui évolue faiblement à la hausse notamment grâce à son solde naturel ;
- ▶ **550 000 emplois**, avec une évolution positive de +0,4 % entre 2008 et 2013* ;
- ▶ Des emplois occupés par des métropolitains (80%) ainsi que par des usagers résidents en dehors du territoire (20%) ;
- ▶ Des territoires nécessitant une intervention publique volontariste : 1 métropolitain sur 5 habite un quartier en politique de la ville ;
- ▶ Une augmentation des effectifs étudiants de +17% entre 2001 et 2013*.

D'ici 2035 :
+ 100'000 habitants
+ 80'000 emplois

Sources : SCOT, projet PLU2

* Source : MétroScope, 50 indicateurs clés pour les métropoles françaises - CGET, ADCF, Frances Urbaines, FNAU - juin 2017

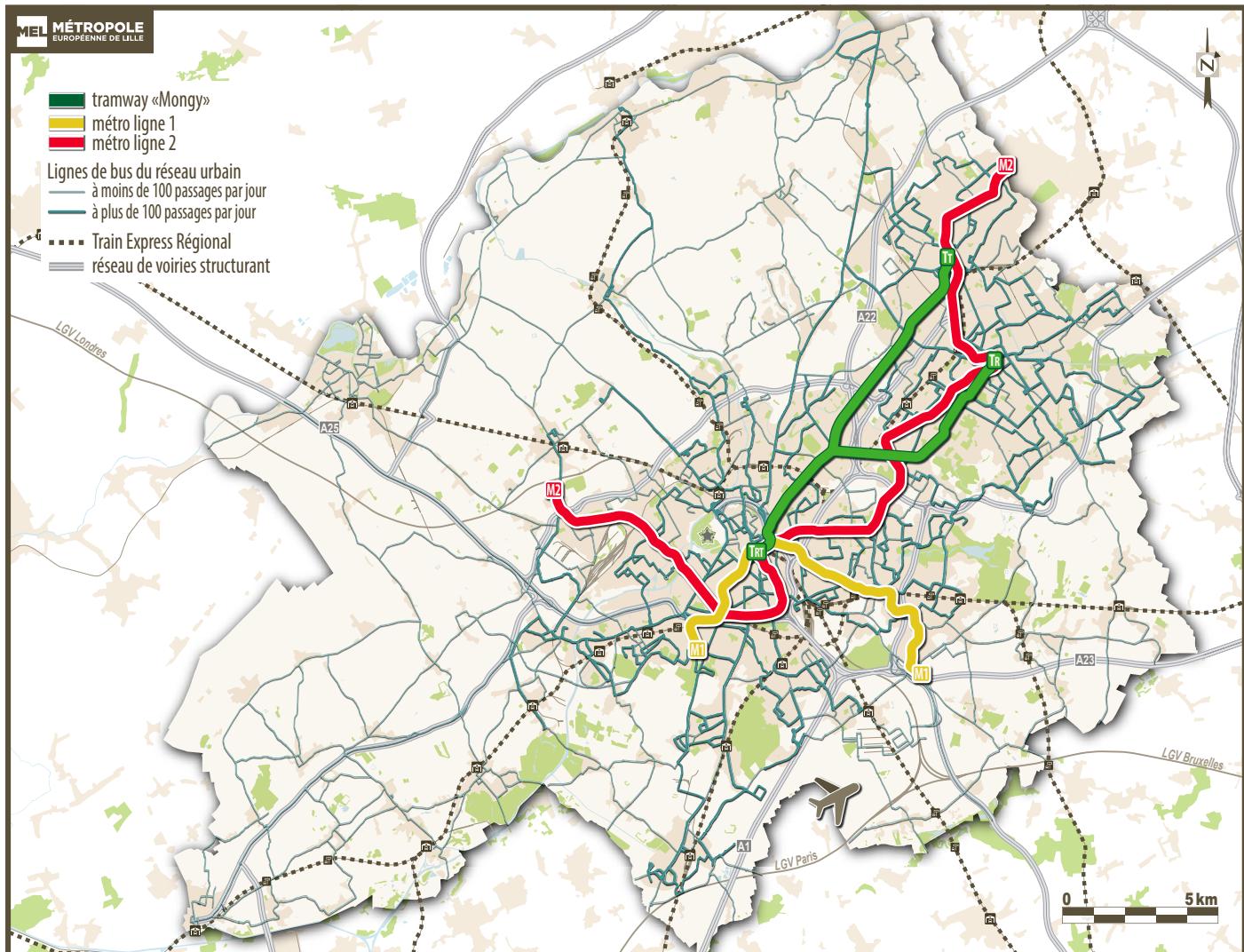
Des dynamiques territoriales d'intensification du tissu urbain existant et de préservation de la couronne agricole qu'il convient d'accompagner et de conforter



- 1** Les coeurs d'agglomération : une qualité de vie et des services à préserver au sein des tissus « intenses » existants ;
- 2** De la Deûle à la Haute Borne en passant par Euralille : une dynamique « ascendante » à accompagner ;
- 3** Le versant Nord-Est : une dynamique engagée mais à conforter ;
- 4** La couronne urbaine Sud de Lille, de Lomme à Villeneuve d'Ascq : une dynamique structurée sur 3 pôles d'excellence économique à poursuivre ;
- 5** Les villes « d'appui » : une dynamique de renforcement à accompagner ;
- 6** Les champs captants au Sud de la métropole : une préservation à construire.

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

Une métropole desservie par de nombreux réseaux de transport...



- ▶ 5 autoroutes (A1, A25, A22, A27, A23) et un réseau routier métropolitain très dense, supports d'un trafic intense
- ▶ Un réseau ferré à grande vitesse en lien avec Paris, Londres, Bruxelles et au-delà, et toute la France
- ▶ Un réseau ferré régional très développé (voyageurs et fret), à 7 axes centrés sur Lille, et 39 stations TER
- ▶ Un aéroport avec des liaisons principalement orientées vers la France, l'Europe du Sud / l'Afrique du Nord
- ▶ Un port fluvial
- ▶ 2 lignes de Métro : 45 km
- ▶ 2 lignes de Tramway : 22 km
- ▶ Un réseau de bus et de Lianes
- ▶ Et aussi les réseaux cyclable et piéton

... supports d'une mobilité intense, avec 5 Millions de déplacements par jour en lien avec la MEL

- Les déplacements internes (4,2 Millions par jour) sont les plus importants en volume (85% des flux). Des déplacements d'échange avec les autres territoires qui sont nombreux (650'000 par jour), et un trafic de transit modéré (50'000 par jour) mais avec une part de poids lourds importante (environ 50%)

- **Un réseau routier structurant cumulant les fonctions et les usages (interne, échange, transit) qui est congestionné en particulier sur les axes principaux aux heures de pointe** (à l'instar d'autres agglomérations de cette taille) et sensible aux incidents en journée
- **L'usage prédominant de la route** constitue une part significative des émissions sonores et de polluants de l'air, en particulier concernant les oxydes d'azote NOx (2/3 à l'échelle MEL) et les particules fines (1/3)

Une mobilité des habitants de la métropole caractérisée par :

- Des motifs de déplacements variés à l'image de la société actuelle : **1/3 des déplacements liés au travail ou aux études et près de la moitié pour les motifs « achats – services – loisirs »**
- **L'utilisation de la voiture reste dominante** dans les déplacements (57,5 %), même sur des distances très courtes, et augmente, l'usage des transports collectifs est en hausse (11%), **la marche à pied reste élevée** (30%) mais tend à baisser et l'usage du vélo stagne globalement (1,5 % même s'il augmente dans le cœur lillois)
- Un taux de motorisation d'environ 500 voitures pour 1'000 habitants, avec près de la moitié des véhicules possédés qui stationnent dans la rue

Une offre globale en transport collectif de bon niveau, mais une fréquentation par les usagers qui demeure modeste en regard

- Des transports collectifs urbains principalement structurés autour des 2 lignes de métro (60 % des voyages, et 30 % en bus, 10 % en tramway), avec **une offre dans la fourchette haute des agglomérations de province**
- **Une offre accompagnée par le train TER** qui devient plus « urbain », avec des tarifications identiques au réseau urbain (intégration tarifaire au sein de la MEL), mais dont les complémentarités doivent être améliorées (intermodalité, rabattements vers les gares, capacités des trains à renforcer sur certains axes ou à certaines heures, etc.)
- **La couverture géographique de l'offre en transports collectifs est globalement bonne** sur le territoire avec environ 70% des habitants et 75% des emplois du territoire desservis par le réseau de métro, tramway, TER, Lianes ou bus avec une fréquence supérieure à 100 passages par jour
- De plus en plus de passagers (190 Millions de voyages en 2017), transportés par le réseau urbain même si **le nombre annuel de voyages par habitant reste encore modeste par rapport à d'autres agglomérations** (par exemple Lyon, Nantes, Bordeaux, Toulouse)
- **L'efficience globale du réseau est à améliorer en termes de rendement et d'attractivité pour les usagers** (vitesse notamment) **dans un contexte de mobilité très hétérogène sur le territoire** (congestions, politiques de stationnement,...)

Ces constats en matière de mobilité et en particulier concernant le réseau de transports collectifs s'expliquent en partie par les caractéristiques et l'aménagement du territoire métropolitain : multipolarité du territoire, place au sein de l'espace régional et transfrontalier, espaces ruraux, agricoles et urbains, densités de population, tissus urbains,....

Mais ils s'expliquent également par différentes solutions à développer en matière de mobilité sur lesquelles la Métropole est compétente ou partie prenante : gestion des flux de circulation quel que soit le mode, politiques de stationnement, performances des transports collectifs et niveau de service offerts aux usagers,... et enfin bien entendu par les grandes infrastructures et la structuration des réseaux de transports collectifs, avec notamment un maillage entre les axes structurants qui demande à être consolidé.

1 - Le réseau ferré régional : un mode de transport de plus en plus urbain à articuler avec les autres réseaux (métro, tramway, bus) dans le cadre d'un dialogue entre la MEL et la Région Hauts-de-France

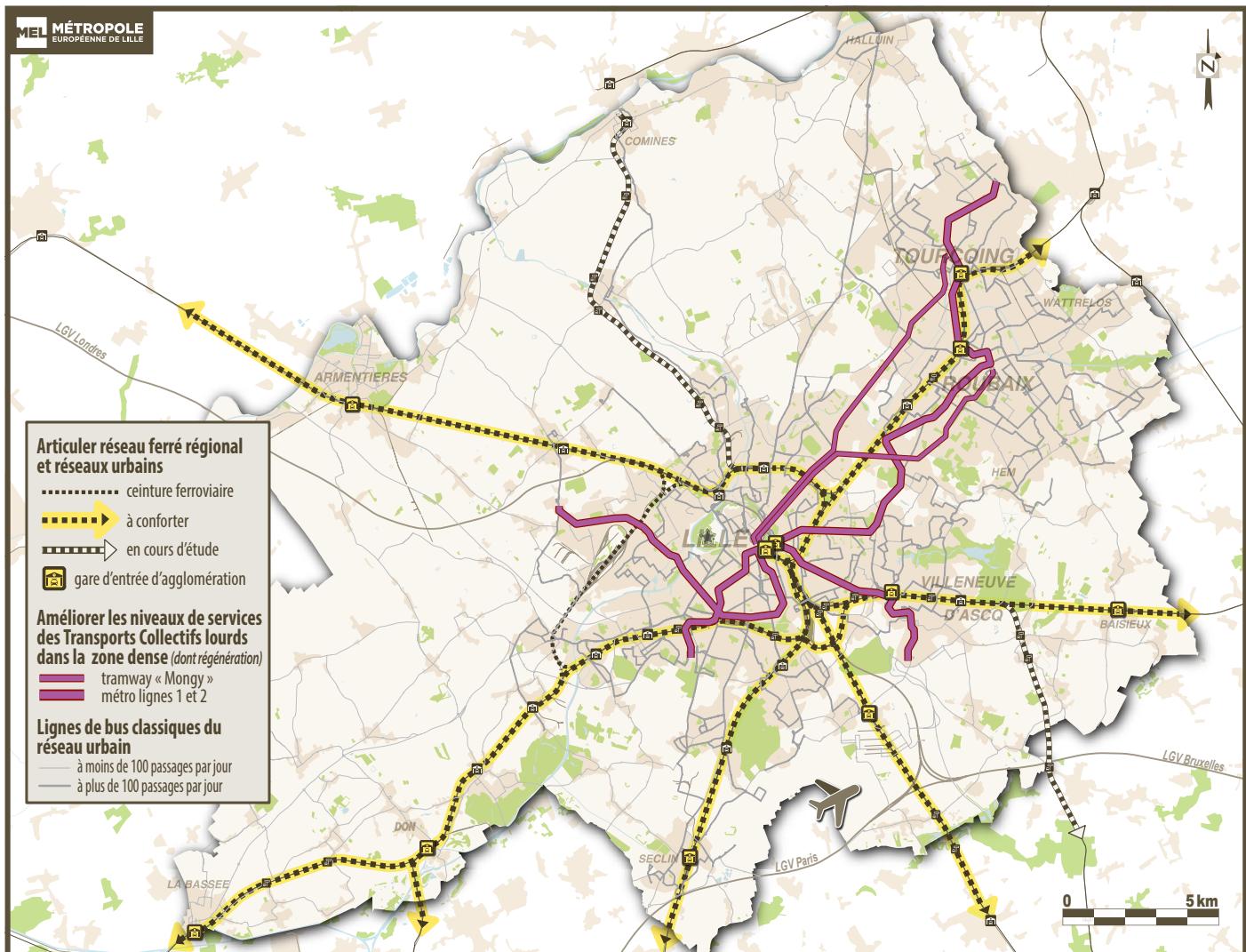
Le développement de l'intégration tarifaire (un seul et même titre pour emprunter l'ensemble des modes de transport sur le territoire) amène la MEL et la Région à renforcer la complémentarité de leurs offres de transport.

A long terme, le projet de "réseau express" ferroviaire porté par la Région amènera des évolutions majeures sur les infrastructures ferrées et interrogera le fonctionnement de la desserte ferroviaire de la métropole en posant de nombreuses questions : création de nouveaux points d'arrêt (Lille-sud / Porte des Postes par exemple) ? Réutilisation de la ceinture ferroviaire autour de Lille, aujourd'hui dédiée au fret, pour une offre voyageurs ? Voies supplémentaires sur les axes d'entrée d'agglomération ?

En attendant, à court et moyen termes, des pistes d'action à approfondir :

- Une hiérarchisation des gares pour organiser et renforcer l'intermodalité en connexion avec les réseaux urbains (rabattement, pôles d'échanges, parcs-relais)
- Dans les gares principales d'entrée d'agglomération, tendre vers un arrêt du plus grand nombre de trains
- Augmenter la capacité des trains en nombre de places disponibles pour répondre à la saturation quotidienne aux heures de pointe qui pénalise notamment les usagers métropolitains
- Rendre plus visibles et fiabiliser les dessertes transfrontalières vers Tournai et Courtrai
- Définir des services adaptés au contexte local sur les lignes ferroviaires Lille – Comines et Ascq – Orchies qui font actuellement l'objet d'études

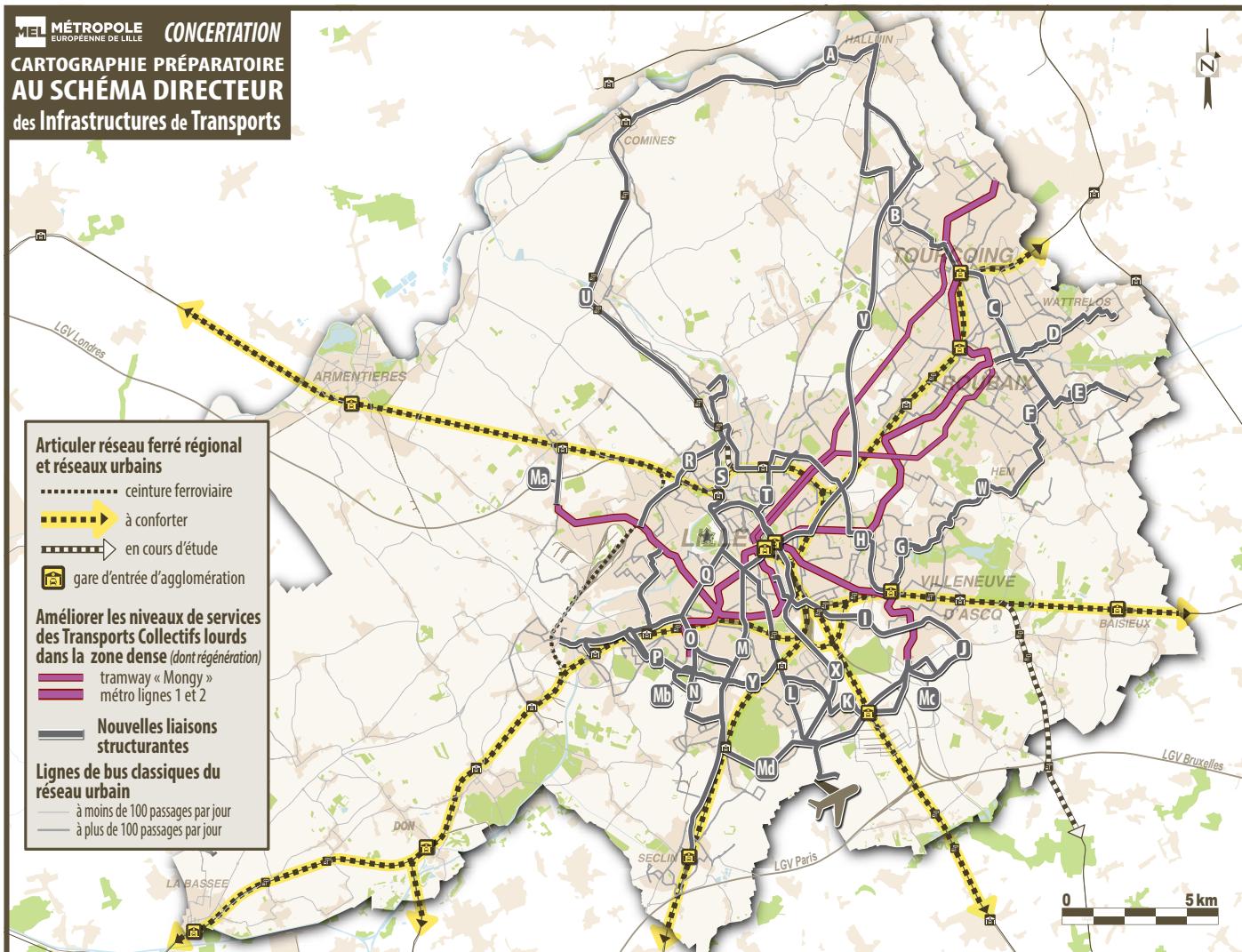




2 - Renforcer et régénérer les lignes de métro et tramway pour améliorer le service offert à l'usager

- Le renforcement des deux lignes de métro existantes est en cours : augmentation des capacités de la ligne 1 par des nouvelles rames doublées (passage à 52 mètres), amélioration des fréquences de la ligne 2 en augmentant le nombre de métros en circulation
- La régénération de la ligne 2 du métro sera conduite entre 2026 et 2031 : remplacement des matériels et amélioration du confort « usager », et renouvellement du pilote automatique pour améliorer l'exploitation
- La régénération du tramway « Mongy » débutera en 2021 : remplacement du matériel et adaptation de l'infrastructure
- Enfin, en parallèle, la MEL continuera également à renouveler sa flotte de bus, à entretenir et améliorer ses systèmes d'information des usagers, de billettique (etc)

3 - Développer de nouvelles liaisons en transports collectifs structurants pour accompagner les dynamiques territoriales



Les nouvelles liaisons structurantes proposées dans le cadre du SDIT sont les suivantes :

A	Roncq - Halluin - Comines	P	Lomme - Wattignies - Ronchin
B	Tourcoing - Roncq	Q	Lille - Haubourdin
C	Roubaix - Tourcoing	R	Lomme - Marcq-en-Baroeul
D	Roubaix - Wattrelos	S	Lille - Wambrechies
E	Roubaix - Leers	T	Lille - La Madeleine - Marcq-en-Baroeul
F	Roubaix - Hem	U	Lille - Comines
G	Villeneuve d'Ascq	V	Lille - Halluin
H	Villeneuve d'Ascq - Marcq-en-Baroeul	W	Villeneuve d'Ascq - Leers / Hem
I	Lille - Villeneuve d'Ascq	X	Lille - aéroport Lesquin
J	Villeneuve d'Ascq - Lesquin	Y	Haubourdin - Loos - Fâches - Ronchin - Lille
K	Villeneuve d'Ascq - Ronchin	Ma	prolongement M2 Pérenchies gare
L	Lille - Fâches Thumesnil - Lesquin	Mb	prolongement M1 Eurasanté
M	Lille - Wattignies - Seclin	Mc	prolongement métro M1 Haute Borne
N	Wattignies - Lille	Md	bouclage métro M1
O	Lomme - Loos - Ronchin		

De nouvelles offres de transports collectifs à définir ultérieurement en fonction de nombreux critères et paramètres

Les nouvelles liaisons proposées ont été identifiées dans le cadre des échanges préalables à la délibération 18 C 0983 du 14 décembre 2018 portant sur le document préparatoire au SDIT et à l'organisation de la concertation.

Ces liaisons ont été qualifiées selon une analyse multicritères intégrant :

- la réponse aux dynamiques territoriales,
- l'intérêt et l'efficacité de la liaison au sein du réseau de transports collectifs,
- les densités desservies
- des premiers éléments de faisabilité et notamment l'insertion urbaine et dans l'espace public, en lien avec les politiques locales de stationnement, l'acceptabilité d'implanter des voies réservées aux transports collectifs,...

A titre d'illustration, les offres de transports suivantes pourraient être imaginées sur ces liaisons en fonction des besoins et objectifs inhérents à chacune d'entre elles. Le mode de transport à déployer sur les liaisons que la concertation retiendra comme prioritaires sera à déterminer dans le cadre des études (opportunité, faisabilité) à conduire ultérieurement liaison par liaison.

Métro



100% en site propre

Coût d'investissement ≈ entre 80 M€ et 120 M€ / km

5 000 à + 20 000 voyageurs/km/j

Tramway



100% en site propre

Coût d'investissement ≈ entre 20 M€ et 25 M€ / km

1 500 à 9 000 voyageurs/km/j

Bus à haut niveau de service



Plus de 70% en site propre

Coût d'investissement ≈ 10 M€ / km

1 000 à 5 000 voyageurs/km/j

Lianes optimisées



Moins de 70% en site propre

Coût d'investissement ≈ entre 3 M€ et 5 M€ / km

500 à 2 000 voyageurs/km/j

Ligne de bus/cars express

pour relier rapidement deux pôles urbains



Site propre et aménagements à déterminer selon le projet

Coût spécifique selon le projet

Fréquentation spécifique selon le projet

Transports par câble : téléphériques/télécabines



100% en site propre

Coût d'investissement ≈ entre 15 M€ et 25 M€ / km

500 à 5 000 voyageurs/km/j

Autres : PRT : Personnel Rapid Transit ou Transports collectifs « individuels », Navettes autonomes ...

Groupe Communiste, Républicains et Citoyens (CRC)

Il nous apparaît nécessaire qu'un travail en commun avec la région des Hauts de France soit engagé pour une réflexion approfondie des réalités de notre territoire. Nous savons bien que les déplacements des métropolitains ne s'arrêtent pas aux frontières de nos 90 communes !

Ensuite, nous sommes convaincus que le transport ferroviaire est un moyen incontournable pour le transport des marchandises.

Ainsi, la ligne de ferroviaire Calais/Le Boulou, l'autoroute ferroviaire la plus longue d'Europe, est moins chère et plus écologique que le transport par route. Les chiffres sont édifiants : 10 à 15% moins cher qu'en camion, plus d'1,2 tonne de CO₂ économisée par remorque.

Comme l'ont remarqué de nombreux élus, les propositions pour le sud de la Métropole ne sont pas à la hauteur de l'importance des flux automobiles.

La Gare Pôle d'échange de Seclin est une belle solution, ce n'est qu'une réponse au désengorgement du Sud de notre territoire.

Il faut conforter l'offre TER sur cette partie du territoire, construire également un réseau de Tramway pour assurer des déplacements plus propres et plus sûrs.

Il faut que la MEL s'inscrive pleinement dans le projet de Réseau Express Grand Lille pour relier le bassin minier à la Métropole.

Nous espérons que le débat qui s'enclenche en direction des communes, des acteurs économiques, associatifs et citoyens, permettra de dégager de bonnes propositions sans oublier aucun territoire.

Groupe Europe Ecologie - Les Verts (EELV) et Actions et Projets pour la Métropole (APM)

L'urgence climatique et sanitaire rend indispensable - sur le plan de la mobilité - une évolution radicale en faveur des modes de transport les moins polluants et les moins émetteurs de gaz à effet de serre : marche, vélo et transports collectifs (TC). Une mobilité durable pour une justice territoriale et sociale : répondons à cette urgence en offrant un réseau performant à toute la population, y compris périurbaine.

Le métro et le tramway incitent beaucoup plus efficacement les usagers à emprunter les TC que ne le font les lignes de bus, même à haut niveau de service :

- prolongeons les lignes 1 (Lesquin-Gare) et 2 (Pérenchies) du métro pour les relier aux lignes TER,
- relions le sud et le nord de la MEL grâce à une ligne de tramway interurbain (Seclin-Lille-Comines),
- construisons 70 km de lignes de tramway transversales, reliant les zones denses de la Métropole et les zones d'emplois sans obligatoirement passer par le centre de Lille (Villeneuve d'Ascq-Hem-Roubaix-Tourcoing, Villeneuve d'Ascq-Saint-André-Lez-Lille, Haubourdin-La Madeleine, Haute-Borne-CHR),
- complétons ce réseau par des bus circulant intégralement en site propre, plus fiables et performants, un réseau express vélo sécurisé irriguant tout le territoire et des parcs relais situés en périphérie du pôle urbain.

L'effort financier nécessaire est comparable à celui qui a été réalisé par d'autres métropoles au cours des 15 dernières années. C'est un choix politique que la MEL peut et doit faire.

groupes politiques

Groupe GIDEC (Groupe Indépendant Des Elus Communautaires)

Pour être efficace, ce schéma doit intégrer les prévisions de développement économique et l'aménagement du territoire. Dans cette optique et devant la thrombose actuelle, le GIDEC propose :

1. Agir avant même l'entrée dans la MEL

- Exploiter au maximum le réseau de voie ferrée (parallèlement aux autoroutes, il y a une ligne TER). Il faut inciter un maximum d'automobilistes à prendre un TER vers une station de métro.
- Interdire la circulation des PL aux heures de pointes (blocage sur parking en périphérie de la MEL)

2. Boucler la ligne 1 du métro pour :

- Desservir de nombreuses zones économiques : ZA Haute Borne, ZA Sainghin, Aéroparc, CRT de Lesquin
- Développer la connexion des différents modes de transports (Gare de Lesquin, de Wattignies-Templemars, Aéroport de Lesquin)
- Relier des communes ou des équipements structurants du territoire (QPV de Wattignies, Centre de Lesquin, Ville de Loos et Hôpital Jeanne de Flandres)... soit 200 000 usagers potentiels.

3. Desservir les Zones d'Activités par des transports innovants

4. Boucler la ligne 2 du tramway (desserte de Roubaix-Wattrelos)

5. Accélérer le plan vélo

6. Régler les points noirs routiers : 4 cantons, Sud de Lille...

7. Ajuster l'offre bus aux besoins des territoires

8. Diminuer le prix des transports en commun voire envisager la gratuité

D'autres actions sont à poursuivre : covoiturage, location de trottinettes électriques, livraison par drone...

Groupe Métropole Communes Unies (MCU)

En matière de transports, la Métropole ne peut plus se contenter de paroles. La thrombose routière est le quotidien de beaucoup trop de Métropolitains. Il faut penser et dessiner aujourd'hui les tramways, téléphériques, navettes autonomes de demain. Le "tout bus" n'est plus possible et contraire à la nécessaire transition énergétique.

Au sein du groupe MCU, nous mettons donc l'accent sur 5 points majeurs :

- La logique économique et sociale, pour de nouvelles infrastructures qui se connectent avec les existantes (métro, tramway, TER...) et qui doivent desservir prioritairement les quartiers en rénovation urbaine et les pôles d'activités économiques (notamment les sites d'excellence de la métropole) ;
- L'importance du "site propre", c'est-à-dire des transports disposant de leurs propres voies, sans cohabiter avec les autres usagers, afin de garantir les temps de trajet dans un fort contexte de congestion automobile ;
- L'approche environnementale, avec des modes de transport en surface, fonctionnant à l'énergie électrique et non aux énergies fossiles plus polluantes ;
- De l'audace et de la modernité dans les solutions apportées, à l'image des innovations que furent en leur temps le Mongy et le VAL ;
- Le réalisme financier des projets, qui doivent s'insérer dans un contexte budgétaire contraint, même si la MEL dispose de moyens considérables à mettre au service de la mobilité.

Chacun de ces points est repris dans notre contribution, et complété de propositions concrètes de nouvelles lignes. Nous vous invitons à en prendre connaissance.

Groupe Métropole Passions Communes (MPC)

La concertation sur le SDIT est un nouveau signe d'affirmation de la « Métropole Citoyenne » à laquelle notre Président Damien CASTELAIN est attaché.

Son objet est d'aboutir à un vrai projet de planification des déplacements structurants.

Depuis 2014, Damien CASTELAIN explique que sans décision rapide aucune amélioration ne sera effective sur la mobilité, l'accessibilité et la qualité de l'air.

Dans ce cadre, la contribution du groupe MPC se veut réaliste et responsable.

Réaliste, là où certains projettent des lignes de tramway comme s'il en pleuvait.

Responsable, là où d'autres évoquent des milliards d'euros par pure démagogie.

Réaliste et responsable ne signifient pas dépourvu d'ambition et de volontarisme.

En faisant rimer ambition et raison, volontarisme et pragmatisme, le groupe MPC propose un scénario ni idéaliste, ni idéologique, mais un scénario réalisable :

Investir dans de nouvelles infrastructures, en créant notamment des axes « Nord/Sud », en utilisant voies d'eau et voies ferrées désaffectées pour une offre en site propre

Organiser le réseau existant, renforcer l'intermodalité par une meilleure connexion entre les modes de transport et en reconstruisant le tramway

Connecter notre réseau de transports aux territoires voisins, en renforçant les liaisons ferroviaires entre la MEL et les territoires limitrophes, en valorisant le réseau ferré existant et en accompagnant le développement du projet du Canal Seine Nord

Renforcer l'accessibilité numérique de notre territoire

Groupe Socialiste, Radical, Citoyen et Personnalités (SRCP)

Le SDIT doit être l'outil principal pour faire de la MEL dans les 20 années à venir l'une des capitales de la mobilité douce et de Lille une authentique capitale verte européenne. Pour cela, il faut se poser les bonnes questions : quels points relier, pour quelles ambitions de flux, quel confort et avec quels modes de transport ?

Il est impératif d'optimiser les modes existants

- Confortation du train cadencé : passage à un service de RER
- Renforcement du métro : poursuite du projet de doublement des rames de la ligne 1, nouvelles stations (St Sauveur) et prolongements pertinents : Eurasanté-Faculté de médecine Loos ;
- Prolongement du tramway vers Wattrelos ;
- Bus à haut niveau de services et réseau de bus maillé ;

La MEL doit aussi garder sa position de leader technologique en proposant une combinatoire avec de nouveaux modes écologiques :

- en essaimant le V'Lille, notamment dans tous les nouveaux projets d'aménagement ;
- en envisageant le transport urbain par câble (téléphérique, télécabine, métro-câble...) ;
- en développant des navettes fluviales (Citadelle-Euratechnologie Haubourdin, Parc Mosaïc, Avenue du Peuple Belge à Lille-Saint-André-Marquette-Wambrechies).
- en instaurant des navettes de bus électriques pour les grands parcs économiques de la Métropole co-financées avec le privé, pour la mobilité des salariés et des clients.
- des navettes (semi-)autonomes à fréquence élevée couplées à la valorisation de gares pôles de correspondances ou projets de gares.

Groupe Rassemblement Citoyen (RC)

Pour notre groupe rassemblement citoyen, le SDIT devra pour exigence répondre à court et long terme au défi de la congestion automobile et le défi climatique devant nous. Notre groupe préconise qu'au-delà de nos modes lourds rénovés (métro et tram), le réseau TER au sein de la MEL (variable d'ajustement ces dernières années) doit devenir le nouveau mode structurant (adapté aux besoins actuels (pôles relais, cadence). Avec une vigilance envers la région au-delà des études sur les lignes Lille – Comines et Orchies Ascq Pont de Bois. Un rôle majeur pour certaines gares et pôles pour compléter Lille Flandres. Les autres liaisons à créer, pour notre groupe, devront être transversales et directes pour relier les territoires, les parcs d'activités, un rabattement efficace vers les modes lourds (ex : liaison Wattrelos – Hem – Pont de bois ou encore Pont de bois (M1) – Les Prés (M2) – Marcq en Baroeul (mongy)). Enfin, notre groupe propose que deux liaisons structurantes soit créée entre 4 cantons et les territoires sud et est de la métropole afin de répondre à la problématique actuelle et le développement économique du secteur. Chaque nouveau développement d'activités doit être conditionné par les infrastructures de transports et modes doux en conséquence.

Annexes

Liste des annexes :

- Fiches d'analyse multicritères sur les nouvelles liaisons structurantes

Sont également jointes dans des fascicules spécifiques les consultations des différents groupes politiques représentés au Conseil métropolitain :

- Contribution du groupe politique Communiste, Républicain et Citoyen (CRC)
- Contribution des groupes politiques Europe Ecologie - Les Verts (EELV) et Actions et Projets pour la Métropole (APM)
- Contribution du groupe politique Groupe Indépendant Des Elus Communautaires (GIDEC)
- Contribution du groupe politique Métropole Communes Unies (MCU)
- Contribution du groupe politique Métropole Passions Communes (MPC)
- Contribution du groupe politique Socialiste, Radical, Citoyen et Personnalités (SRCP)



A vos crayons

Les attendus de la CONCERTATION sur le SDIT

L'élaboration par la MEL d'un Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) à horizon 2035 comporte plusieurs étapes. Une première phase de construction technique et d'échanges s'est déroulée entre septembre et décembre 2018 avec une forte implication des groupes politiques du conseil métropolitain. Leurs contributions et l'ensemble des débats qui se sont tenus dans ce cadre ont conduit le 14 décembre 2018 à l'adoption d'une délibération de lancement d'une concertation élargie à l'unanimité du conseil métropolitain.

Trois formats de concertation sont proposés pour participer à l'élaboration de ce schéma pour associer à la réflexion :

- les 90 communes de la MEL et leurs élus, avec des réunions de territoire dédiées et une possibilité d'expression sur leurs attentes et priorités à travers des réactions écrites (délibérations, courriers, ...);
- les autres institutions, Autorités Organisatrices de Mobilité, opérateurs de transport, territoires limitrophes, à travers des réunions et un cadre d'expression dédiés ;
- la population et la société civile, dans le cadre d'une consultation citoyenne via notamment la plateforme dématérialisée de la MEL participation.lillemetropole.fr et une Fab'MEL en invitant des citoyens s'étant exprimés par voie électronique.

Dans ce cadre, **la MEL vous sollicite pour échanger sur les grands principes de sa stratégie en matière de transports collectifs à mettre en œuvre d'ici 2035** en considérant notamment :

- **le réseau ferré régional**, avec l'objectif de conforter et à optimiser leur articulation avec les réseaux métropolitains ;
- **les lignes de métro et de tramway existantes**, afin de les régénérer et d'offrir un meilleur niveau de service à l'usager ;
- **le développement de nouvelles liaisons en transports collectifs structurants**.

L'objectif est de **recueillir l'ensemble des avis, attentes et propositions émanant des communes du territoire, des acteurs territoriaux de la mobilité, des acteurs économiques et associatifs et des citoyens** :

- sur l'évolution du schéma de transports collectifs envisagé à l'échelle de la métropole d'une part, et de ses territoires d'autre part,
- sur l'acceptabilité politique et sociétale de cette stratégie,
- sur l'opportunité et la faisabilité des nouvelles liaisons proposées en transports collectifs structurants,
- sur la faisabilité opérationnelle de ces liaisons en fonction du contexte à desservir : aménagements d'infrastructures à réaliser, opportunités et contraintes locales, secteurs à desservir, projets de développement et d'aménagement urbain,...

Cette concertation vous permettra de vous exprimer sur vos attentes, celles de votre commune, celles de votre bassin de vie, sur les nouveaux transports collectifs structurants que vous souhaiteriez voir se développer sur le territoire, sur leur complémentarité avec l'offre existante, sur les aménagements d'espace public que pourraient nécessiter ces développements,...

L'ensemble des échanges et des éléments récoltés dans le cadre de cette concertation permettra d'élaborer un projet final de SDIT à soumettre au vote du conseil métropolitain en juin 2019.