

MOTION

M_2021_002

OBJET :

MOTION

**portant sur l'étude sur
la ligne Ascq-Orchies**

**Présents à l'ouverture
de la séance :**

Titulaires présents : 39

Suppléant présent : 0

Procurations : 10

Nombre de votants : 49

L'an deux mille vingt-et-un, le 13 décembre à 18 heures 30, le Conseil Communautaire de la Communauté de communes Pévèle Carembault s'est réuni à PONT-A-MARCQ sous la présidence de Monsieur Luc FOUTRY, pour la tenue de la session ordinaire, suite à la convocation faite le 6 décembre 2021, conformément à la loi.

Présents :

Luc FOUTRY, Président
Marie CIETERS, 1^{ère} Vice-Présidente
Bernard CHOCRAUX, 2^{ème} Vice-Président
Michel DUPONT, 3^{ème} Vice-Président
Yves LEFEBVRE, 4^{ème} Vice-Président
Joëlle DUPRIEZ, 5^{ème} Vice-Présidente
Bruno RUSINEK, 6^{ème} Vice-Président
Arnaud HOTTIN, 7^{ème} Vice-Président
Benjamin DUMORTIER, 8^{ème} Vice-Président
Nadège BOURGHELLE-KOS, 9^{ème} Vice-Présidente
Sylvain CLEMENT, 10^{ème} Vice-Président
Bernadette SION, 11^{ème} Vice-Présidente
Jean-Louis DAUCHY, 12^{ème} Vice-Président

Didier DALLOY, Guy SCHRYVE, José ROUCOU, Philippe DELCOURT, Thierry BRIDAULT, Franck SARRE, Vincent LAVALLEZ, Olivier VERCROYSE, Pascal FROMONT, Marion DUBOIS, Frédéric MINET, Odile RIGA, Thierry DEPOORTERE, Paul DHALLEWYN, Christian DEVAUX, Pascal DELPLANQUE, Ludovic ROHART, Michel PIQUET, Valérie NEIRYNCK, Coralie SEILLIER, Luc MONNET, Michel MAILLARD, Jean-Paul VERHELLEN, Alain DUCHESNE, Alain BOS, Jean-Luc LEFEBVRE

Ont donné pouvoir :

Frédéric PRADALIER, procuration à Pascal FROMONT
Patrick LEMAIRE, procuration à Philippe DELCOURT
Vinciane FABER, procuration à Jean-Luc LEFEBVRE
François-Hubert DESCAMPS, procuration à Bernard CHOCRAUX
Sylvain PEREZ, procuration à Paul DHALLEWYN
Carine JOURDAIN, procuration à Michel PIQUET
Gilda GRIVON, procuration à Michel PIQUET
Frédéric SZYMCZAK, procuration à Ludovic ROHART
Thierry LAZARO, procuration à Marie CIETERS
Didier WIBAUX, procuration à Bruno RUSINEK

Etaient Absents excusés :

Régis BUE, Isabelle LEMOINE, Marcel PROCUREUR

Secrétaire de Séance : Valérie NEIRYNCK

AFFAIRES GENERALES

MOTION

Éléments constitutifs d'une délibération sur le développement d'un mode de transport en commun sur la ligne Ascq Orchies

Le Conseil Communautaire,

L'attractivité qu'exerce la MEL sur la population active et scolaire du territoire de la Pévèle Carembault, génère d'importants flux de déplacements quotidiens. Le secteur de Villeneuve d'Ascq avec ses zones d'emplois, ses zones commerciales, ses universités concentrent une grande partie du trafic à destination de la MEL notamment depuis tout le flanc Est du territoire pévélois.

Cette attractivité se répercute sur le réseau autoroutier et contribue à alimenter le trafic très dense qui provoque la saturation quotidienne des différents axes convergeant vers l'agglomération.

La desserte TER actuelle permet de capter une partie des flux mais elle amène les usagers à la gare de Lille Flandres et les oblige ensuite à prendre une correspondance avec d'autres modes de transport pour se rendre dans les différents quartiers de Villeneuve d'Ascq ce qui rallonge considérablement les temps de trajet.

La desserte en transports collectifs de bon niveau assurée par le réseau Arc en ciel ne parvient pas, elle ne peut plus, à représenter une alternative crédible à la voiture dans la mesure où elle est affaiblie par la congestion, les bus se trouvant coincés dans le trafic.

Cette situation amène la MEL et Pévèle Carembault à travailler conjointement aux solutions susceptibles de répondre, d'une part, aux attentes de plus en plus fortes de la population et, d'autre part, aux enjeux environnementaux et sociaux, les centres urbains étant amenés à restreindre de plus en plus l'accès aux véhicules les plus polluants.

Dans ce contexte, le sillon de la ligne Ascq-Orchies représente la seule opportunité de passage disponible pour entrer dans la métropole depuis la Pévèle. C'est pourquoi il a fait l'objet d'une étude portée par la Région Haut-de-France, réalisée par Transamo en 2019/2020, co-financée par l'Etat, la Région, la MEL et Pévèle Carembault. Celle-ci révèle qu'un aménagement de cet axe pour accueillir un moyen de transport en commun permettrait d'intéresser 1 500 voyageurs par jour ce qui entrainerait environ 700 voitures en moins sur les axes convergeant vers Villeneuve d'Ascq.

Concernant le mode de déplacement, différents scénarios d'aménagement ont été étudiés et deux scénarios approfondis : un scénario tram train et un scénario routier de bus à haut niveau de service couplés tous les deux à un aménagement cyclable sur la quasi-totalité du parcours.

Le scénario tram train nécessite de recourir à l'électrification de la ligne et réclame un développement spécifique (homologation) très coûteux à l'achat (peu d'unité) et pour la maintenance (peu de pièces).

Par ailleurs, ce dispositif emprunterait la ligne Lille-Tournai sur une partie de son parcours et se confronterait à une cohabitation complexe avec les services existants, voyageurs et marchandises.

Enfin, la solution tram train trouve son terminus à Pont de Bois or l'enquête réalisée a montré que plus de 50% de la clientèle potentielle se rendait sur la Haute Borne et la cité scientifique. Dès lors la correspondance entre le tram-train et le métro à Pont de Bois pénaliserait l'attractivité de la ligne.

L'ensemble de ses contraintes explique le coût exorbitant de cette solution tant en ce qui concerne l'investissement que le fonctionnement (224 M€) auxquels s'ajoutent des délais prévisionnels de réalisation incertains.

Le scénario routier propose lui de réutiliser la plateforme ferroviaire pour réservée à des bus.

Dans ce scénario, l'itinéraire s'éloigne du tracé de la ligne ferroviaire au niveau de Tressin pour emprunter la voie métropolitaine M941 et rejoindre son terminus à la station 4 Cantons. Cette option permet de desservir plus directement la zone de la Haute Borne et la cité scientifique (50% du potentiel de clientèle) et de compenser ainsi une vitesse moindre que le mode ferré.

Comme partout, cet axe routier pénétrant est fortement congestionné aux heures de pointe mais il dispose d'une emprise suffisante pour créer une voie dédiée et s'affranchir des ralentissements.

Le scénario routier est par ailleurs nettement moins couteux (70M€) que le scénario Tram/Train. De plus, dans le cadre du SDIT, la MEL prévoit une ligne de bus à haut niveau de service entre le terminus des 4 Cantons et la zone de la Haute Borne. Les aménagements pourront donc être mutualisés avec la ligne en provenance d'Orchies.

La plus grande souplesse du mode routier permet d'adapter la capacité des véhicules à la clientèle. Par ailleurs, il est envisageable que des bus puissent desservir des communes un peu plus éloignées du barreau routier et venir l'emprunter ce qui permettrait d'accroître le potentiel de la ligne. De la même façon, les actuelles lignes du réseau Arc en ciel qui peinent à rejoindre la métropole et notamment Villeneuve d'Ascq pourraient utiliser la nouvelle voie pour rallier les 4 Cantons plus aisément.

Enfin, le marché des véhicules routiers est en pleine révolution et les véhicules propres sont en développement ce qui pourra garantir une limitation des émissions.

Au vu de ces éléments, la MEL et Pévèle Carembault s'associent afin de demander aux partenaires financeurs que sont la Région et l'Etat qu'un projet de transport en commun puisse être décidé et développé pour valoriser cet axe. Les deux intercommunalités s'accordent pour retenir la solution de bus à haut niveau de service qui représente le meilleur rapport coût/service.

Ouï l'exposé du Président,
Après en avoir délibéré,

DECIDE (par 49 Voix POUR, 0 voix CONTRE, 0 ABSTENTION, sur 49 VOTANTS)

➤ ***D'adopter cette motion***

Ont signé au registre des délibérations les membres du Conseil Communautaire repris ci-dessus.
Fait et délibéré les jour, mois et an que dessus.

Pour extrait conforme,
Le Président,

Luc FOUTRY



Envoyé en préfecture le 16/12/2021

Reçu en préfecture le 16/12/2021

Affiché le



ID : 059-200041960-20211213-M_2021_002-AU