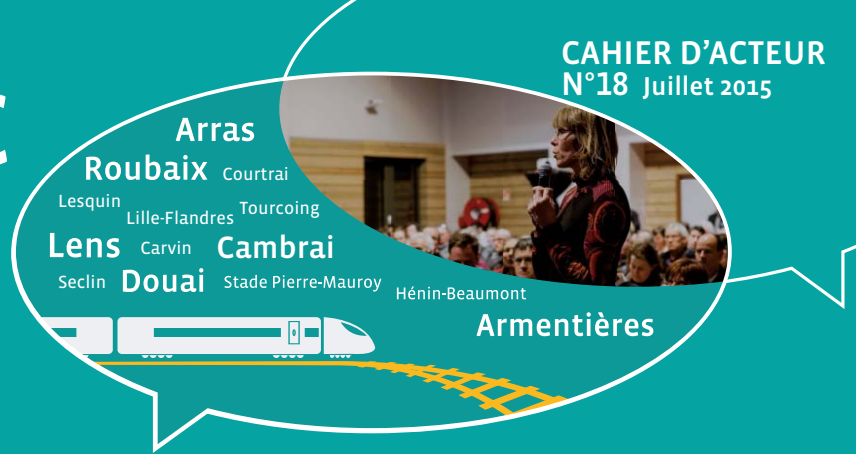


DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



La mobilité au cœur de l'Université Catholique de Lille

Depuis 2006, l'Université Catholique de Lille a engagé le premier plan de déplacements universitaire français.

Avec plus de 23 000 étudiants et 4000 salariés, l'Université apparaît comme un important pôle générateur de déplacements.

C'est avec l'aide du CEREMA Nord Picardie, que l'**Institut du Développement Durable et Responsable (IDDR)**, institut transversal de l'Université en charge du campus durable, réalise son diagnostic et son plan d'actions en faveur d'une mobilité optimisée et alternative. Avec l'aide du **CRESGE**, centre d'études et de recherche de l'Institut Catholique de Lille, l'Université a depuis développé son expertise en management de la mobilité et mené des travaux de recherche-action sur cette thématique.

CAHIER D'ACTEUR

Le REGL, une (des) réponse(s) à une demande de mobilité croissante

Des études et recherches - actions éclairant les besoins de mobilité

Le CRESGE, centre d'études et de recherche de l'Université Catholique de Lille a accompagné, ces dernières années, différents acteurs à l'échelle de la région Nord-Pas de Calais dans la mise en place de leur plan de déplacements : centres hospitaliers, campus, restaurants, quartier, EHPAD... Ces études ont permis d'identifier un certain nombre de problématiques récurrentes. Dans le cadre de chacune de ces études, les salariés ont été enquêtés, soit à travers un questionnaire, soit à travers des réunions d'échanges et de concertation. Plusieurs milliers de salariés ont ainsi pu être interrogés. Les résultats permettent de dégager plusieurs pistes de réflexions sur les pratiques actuelles mais aussi sur les besoins de mobilité. Quelques éléments peuvent ici être mis en exergue afin d'alimenter la réflexion sur le projet du Réseau Express Grand Lille :

- Les « horaires décalés »
- Les premiers et derniers kilomètres
- L'accessibilité des gares ou arrêts
- L'acculturation des transports alternatifs
- Les déménagements

Ces déterminants de la mobilité posent la question des objectifs sur lesquels reposent le projet de Réseau Express Grand Lille : désengorgement de voies saturées, nouvelle solution alternative à la voiture individuelle, réponse à la mobilité des personnes en difficulté...

Cette contribution vise à nourrir la réflexion sur le projet en apportant un regard sur des besoins identifiés au cours de plusieurs études et au cours d'une recherche menée pour le compte du Ministère de l'Ecologie.

Les heures creuses et les transports collectifs

Plusieurs éléments déterminants de la mobilité ont pu être identifiés à travers les échanges avec les salariés : en premier lieu la problématique des heures creuses.

De nombreux établissements (industries, centres hospitaliers, restaurants...) ont engagé une démarche de plan de déplacements d'entreprise afin d'optimiser les déplacements de leurs collaborateurs. Ces établissements sont souvent confrontés à la problématique des horaires non desservis pas les transports collectifs.

Pour les centres hospitaliers par exemple, la rotation des postes s'effectue généralement entre 13H15 et 13H45, or si l'on prend l'exemple de la desserte Lille-Lens en TER, on s'aperçoit qu'aucun train ne circule entre 13H15 et 15H40.

La problématique des « coupures » dans les restaurants par exemple vient appuyer cette problématique. Pour une coupure de 3 ou 4 heures qui a souvent lieu entre 14H00 et 18H00, les salariés privilégient la voiture comme mode de transport principal. Les transports collectifs existants dans la Région et notamment le réseau de TER ne permettent pas d'offrir une souplesse suffisante pour les salariés.



Le projet du Réseau Express Grand Lille tel qu'il est présenté, pourrait apporter une réponse à cette problématique en renforçant la fréquence notamment aux heures creuses et en optimisant le temps de trajet.

Par ailleurs, les horaires « décalés », « postés » concernent bien souvent des salariés ayant des revenus, moyens voire faibles, la problématique du poids du budget transport pèse donc d'autant plus lourdement si leurs choix de mobilité s'orientent de manière contrainte vers la voiture faute d'autres modes disponibles. Le Réseau Express Grand Lille apparaît aussi comme une réponse à la problématique de précarité énergétique liée aux transports pour un certain nombre de ménages.

Les premiers et derniers kilomètres

Peu nombreuses sont les personnes qui résident à moins d'un kilomètre d'une gare, la problématique des premiers et derniers kilomètres dans le cadre d'un trajet multimodal est essentielle.

Les trajets pendulaires entre le bassin minier et la métropole lilloise sont souvent supérieurs à la moyenne régional en terme de temps de trajet. Pour un trajet Lille-lens en TER, il faut compter au minimum une demie-heure et au maximum 45 minutes, et à cela s'ajoute le temps de trajet depuis le lieu de domicile jusqu'à la gare et depuis la gare jusqu'au lieu de travail. Ce sont souvent ces premiers et derniers kilomètres qui peuvent décourager l'usager s'ils ne sont pas optimisés.

Plusieurs réponses peuvent être apportées : soit un réseau de transport collectif efficace entre les communes et la gare, soit des lieux de stationnement pour cycles ou voiture.

Si les stationnements pour voiture existent dans la majorité des gares, ils sont souvent saturés et parfois même payants, dissuadant l'usage des transports collectifs (exemple de la gare de Lens). Le stationnement vélo quant à lui n'existe souvent que dans les gares d'importance. Le Réseau Express Grand Lille ne pourra apporter une réponse efficace, que s'il est intégré dans une politique plus globale d'aménagement. Plus qu'une infrastructure, le REGL doit être pensé comme un projet d'aménagement et doit intégrer les problématiques de logement, de foncier, de transports collectifs et de modes actifs.

De fait, la question des dessertes, depuis et jusqu'aux potentiels futurs arrêts du REGL, est une question majeure. D'autre part, la question des stocks de stationnements autour des arrêts semble être un élément de persuasion primordial aux yeux des utilisateurs. Le temps de trajet domicile-gare et gare-lieu de travail ne doit pas excéder le temps de trajet passé dans le train.

La culture de la mobilité, nécessité d'une acculturation

Nos déplacements ont été dopés par la démocratisation de la voiture et l'étalement urbain, dopés aussi par l'évolution du transport public urbain, régional et national. Pour autant il y a une véritable inégalité face à la mobilité. Elle repose sur les lieux d'habitation, les ressources financières, l'éclatement des temps au sein du foyer, éléments auxquels s'ajoutent les capacités cognitives des personnes.

L'automobile, devient, notamment pour les territoires ruraux et péri-urbains, le mode de transport plébiscité par les habitant-es de ces territoires. Mais pour les populations aux faibles ressources, la possession et l'usage d'une voiture représente jusqu'à ¼ du budget mensuel et 39% des ménages pauvres ne sont pas équipés en automobile.

Par ailleurs, la conjugaison des temps devient également un frein à la mobilité pour les foyers qui cumulent des impératifs horaires incompatibles avec les transports classiques (travail posté, horaires éclatés, problème de garde..).

Enfin, les populations au faible niveau d'éducation et/ou en situation d'exclusion éprouvent très souvent des freins cognitifs à la mobilité tels que des difficultés à organiser leur déplacement surtout s'il est multimodal, à lire une carte ou un plan, à utiliser des services et automates...

Pour désigner la capacité des acteurs à se mouvoir, on utilise la notion de motilité qui correspond au potentiel de mobilité dont dispose une personne avec les facteurs relatifs aux accessibilités (offre de mobilité), aux compétences (capacités à rechercher l'information, à programmer) et à l'appropriation (perceptions...).



Le Réseau Express Grand Lille peut apparaître comme une réponse à la mobilité des ménages notamment à faible revenu ou non équipés d'une voiture, à condition que les moyens de sensibilisation et d'accompagnement soient mis en œuvre.

Il en va de même pour le public étudiant : beaucoup de lycéens qui souhaitent poursuivre leurs études, réduisent leurs champs des possibles du fait d'un éloignement (relatif) de la métropole lilloise et/ou d'une méconnaissance des possibilités de mobilité qui s'offrent à eux. Beaucoup d'étudiants cumulant leurs études avec un travail étudiant sont quotidiennement confrontés aux problèmes de mobilité.

Le REGL peut apporter une réponse aux différents freins à la mobilité : accessibilité, coût, accompagnement... Il peut effectivement apporter une réponse supplémentaire à l'offre disponible pour rejoindre la métropole lilloise depuis le bassin minier. Il peut permettre de faire « revisiter » la question des territoires et des distances pour des usagers non habitués à sortir de leur quartier/ville. Il peut, à ce titre, être un véritable outil de décroisement des territoires.

Des déménagements fréquents

Dans le cadre d'une recherche menée pour le Ministère de l'Ecologie, il a été identifié qu'environ 30% des salariés (près de 2000 enquêtés) avaient déménagé au cours des 3 années qui ont précédé l'enquête. Ce constat a également été réalisé par l'ex CETE Nord Picardie lors de l'évaluation de plusieurs plans de déplacements. Il s'est avéré que les salariés sont plus enclins à changer leur mode de transport lors d'un déménagement. La question de la mobilité et de l'accessibilité du lieu de résidence apparaît aujourd'hui comme l'un des trois critères de choix de localisation du lieu de résidence. Les ménages intègrent davantage cette question lors du déménagement et privilégient la proximité à un axe de transport collectif ou à un axe routier. Une infrastructure structurante telle que pourrait l'être le REGL poserait sans doute la question de la localisation des lieux de résidence pour certains usagers.

Les plans de déplacements entreprise, une opportunité pour le REGL

Le **Plan de Protection de l'Atmosphère** rédigé par la DREAL en mars 2014 rend obligatoire la mise en place de plans de déplacements entreprises pour les entreprises de plus de 500 salariés hors zone d'activité (de plus de 250 salariés pour les entreprises situées dans une zone d'activité) et pour les établissements scolaires de plus de 250 élèves et/ou salariés. Le management de la mobilité et particulièrement le PDE est une démarche visant à travers un diagnostic et un plan d'actions, à optimiser l'accessibilité du site et à favoriser l'usage des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle.

Les plans de déplacements existent depuis une dizaine d'années et de nombreuses entreprises se sont déjà engagées dans ce type de démarche. La sensibilisation aux modes alternatifs, l'encouragement à tester d'autres modes que la voiture, l'amélioration de l'accessibilité en transports en commun ou en modes actifs font parties des principaux objectifs d'un PDE.



La réflexion sur le Réseau Express Grand Lille arrive dans un contexte favorable à ces initiatives mobilité. En effet la Région Nord Pas de Calais a, ces dernières années, dépassé les seuils réglementaires liés à la qualité de l'air. Le Plan de Protection de l'Atmosphère a pour ambition de limiter les émissions et d'améliorer la qualité de l'air. Le projet de REGL apporterait une réponse aux problématiques posées par le plan de protection atmosphérique. En favorisant l'usage des transports collectifs par l'aménagement d'une infrastructure d'ampleur, le REGL a bien pour ambition une meilleure répartition modale en faveur des modes collectifs et une diminution des principaux gaz polluants (particules fines, notamment).

Le REGL, partie d'un panel de solution

Le Réseau Express Grand Lille, plus qu'une simple infrastructure pour désengorger l'A1, l'A25 et la RN 41, se doit être une solution alternative à la voiture individuelle. Il doit faire partie d'un panel de solutions permettant d'apporter des réponses multiples à chacun. Comme il a été démontré à plusieurs reprises par la DREAL, dès qu'une partie des usagers d'une voirie se reporte vers un réseau de transports collectifs, de nouveaux usagers utilisent et saturent la dite voirie. Le REGL n'a pas tant pour objectif de désengorger les voies routières ou autoroutières existantes que de proposer une nouvelle solution performante de transports collectifs, dans un contexte où la demande de mobilité est croissante pour les habitants. De nombreuses études ont montré ces dernières années un éloignement entre le lieu de domicile et le lieu de travail, or les principaux pôles d'emploi continuent de se concentrer sur les grandes agglomérations et notamment la métropole européenne de Lille. La mobilité risque donc de continuer de s'accroître et ni le réseau TER existant ni les voiries existantes ne permettront d'absorber cette demande croissante.

Les objectifs du projet de Réseau Express Grand Lille ne doivent pas se limiter au désengorgement des voiries. Le REGL doit se présenter comme une solution supplémentaire capable de répondre à une partie de la demande de mobilité et des besoins des usagers.

En conclusion, cette contribution n'a pas pour ambition de se positionner pour ou contre ce projet de REGL mais d'apporter quelques résultats permettant de mettre au jour certains besoins. Le projet du Réseau Express Grand Lille ne pourra apporter une réponse satisfaisante que s'il est pensé et conçu comme un véritable projet d'aménagement et complété par d'autres solutions de mobilité. Il ne peut pas à lui seul résoudre l'ensemble des problématiques existantes sur le plan de la mobilité et des déplacements en Région Nord Pas de Calais et ce n'est d'ailleurs pas son objectif premier. S'il est pensé dans un éco système plus global, il pourrait en tout état de cause, si ce n'est résoudre les problématiques de mobilité, au moins tendre à les optimiser.