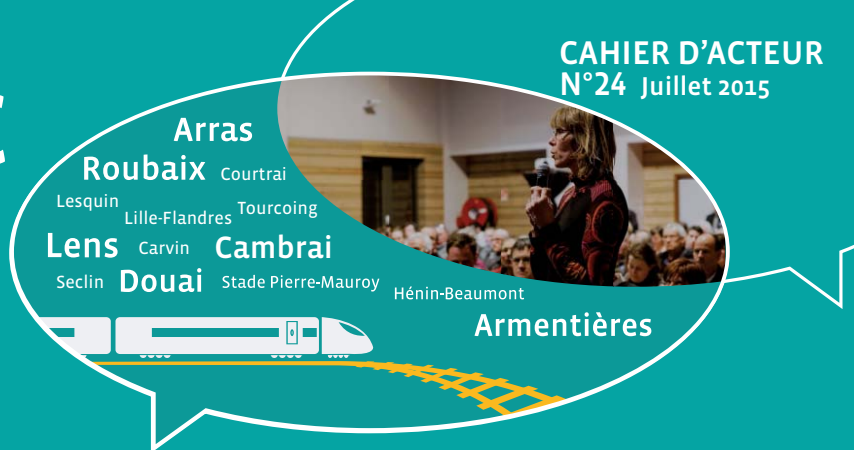


DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



Le Nord, avec près de 2,6 millions d'habitants est le département le plus peuplé de France.

En termes de mobilité, huit réseaux de transports publics sont proposés aux Nordistes par les six autorités organisatrices de la mobilité (réseaux urbains), la Région (réseau TER) et le Département du Nord, avec le réseau Arc en Ciel.

Le réseau de transport Arc en Ciel irrigue les communes du Nord, proposant un transport ouvert à tous, voyageurs scolaires ou non. Il est en connexion étroite avec le réseau régional et les transports urbains, notamment grâce aux pôles d'échanges.

Pour les usagers scolaires, le Département du Nord est un des derniers Départements à proposer la gratuité du transport scolaire pour les déplacements interurbains des collégiens et lycéens et pour les déplacements urbains des collégiens.

CAHIER D'ACTEUR

Département du Nord

Permettant l'accès au travail ou à l'éducation, facteur d'intégration et synonyme de liberté, la mobilité des Nordistes est une priorité du Département du Nord.

A travers ses compétences historiques en termes de voirie et de transport, mais aussi grâce à son intervention en termes de covoiturage, d'autopartage ou de mobilités douces, le Département du Nord se pose comme un acteur essentiel de la mobilité.

L'action du Département se développe et se structure autour de principes d'actions forts, repris dans son schéma « Mobilité, Liberté 2030 » : l'écoute des Nordistes, l'approche transversale des politiques départementales, l'innovation, le travail partenarial et le développement durable.

Compte tenu du rôle de capitale économique, administrative ou encore culturelle de la métropole lilloise, son accessibilité constitue un enjeu fort pour tous les Nordistes, au-delà de la seule échelle métropolitaine.

C'est pourquoi le débat public autour du projet de Réseau Express Grand Lille constitue une opportunité pour organiser une réflexion concertée sur l'avenir du transport public régional et plus largement sur ses impacts en matière d'aménagement et de solidarité territoriale.

Jean-René LECERF
Président du Conseil départemental
du Nord

La politique départementale de mobilité

La politique de mobilité départementale est reprise dans le schéma Mobilité Liberté 2030 adopté par l'assemblée départementale en juin 2013. Celui-ci se donne des objectifs ambitieux tels que le doublement de la fréquentation du réseau départemental Arc en Ciel ou la réduction de moitié du nombre de morts sur les routes départementales. Sa particularité est d'avoir été élaborée dans le cadre d'une démarche participative à travers l'organisation de 7 ateliers citoyens et 2 forums ayant réuni plus de 1200 citoyens.

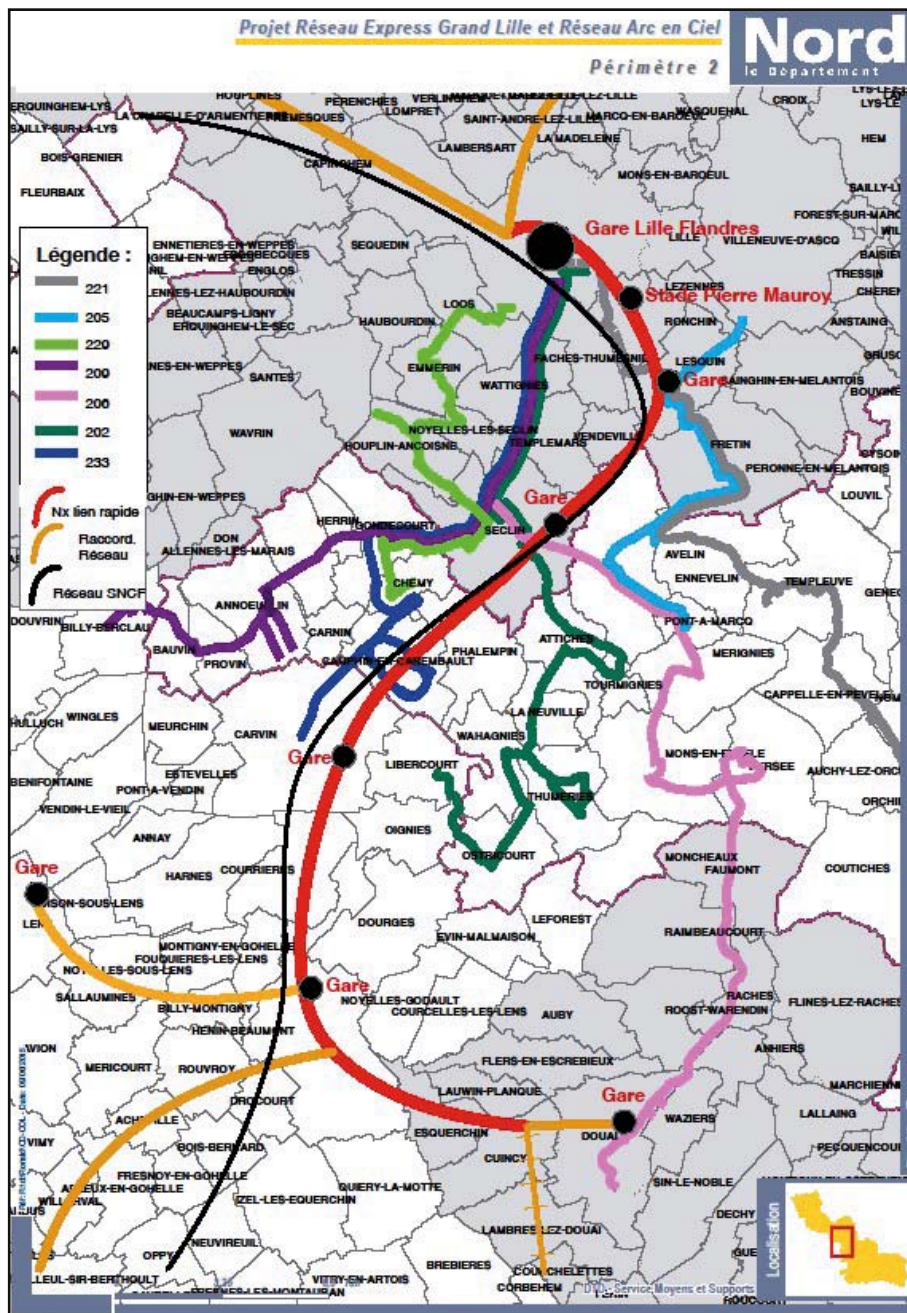
Parmi les thèmes discutés par les Nordistes dans le cadre des ateliers citoyens, il ressort que c'est avant tout la facilité des déplacements qui est attendue : améliorer l'intermodalité, lever les freins à la mobilité ou repenser la desserte des territoires périurbains et ruraux.

Le réseau départemental Arc en Ciel

Parmi les outils mis en œuvre dans le cadre du schéma, le réseau Arc en Ciel joue un rôle majeur d'alternative aux déplacements individuels en automobile. Au travers de ses 4 délégations de service public, le Département consacre plus de 75 millions d'euros par an à l'offre de transports interurbains.

Ce sont plus de 65 000 voyageurs par jour qui circulent sur les 123 lignes du réseau départemental. Fort de son irrigation très fine du territoire, avec près de 3 500 arrêts, le réseau départemental est coordonné avec les autres réseaux de transports, urbains et régional, notamment grâce aux 14 pôles d'échanges financés par le Département.

Deux aspects du réseau Arc en Ciel méritent d'être soulignés : son articulation avec les autres réseaux de transport, que ce soit le TER dans les pôles d'échanges ou les réseaux urbains, avec un grand nombre de lignes pénétrantes ; sa mutation progressive, avec le développement de lignes à haut niveau de service (projet de car à haut niveau de service sur l'autoroute A23) et une réflexion sur le transport à la demande en milieu rural.



Le projet de car à Haut Niveau de Service

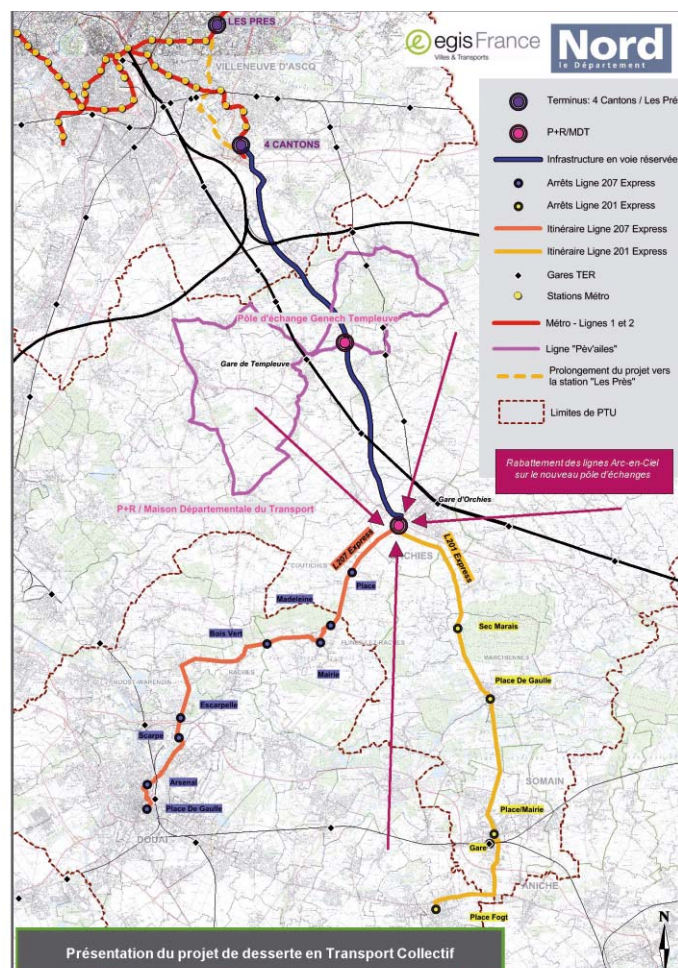
La mutualisation des infrastructures existantes pour améliorer la performance du réseau Arc en Ciel : une voie réservée sur l'A23 pour les lignes Arc en Ciel et un usage covoiturage en étude. Les gains en vitesse commerciale et en fiabilité des horaires générés sont des éléments qui permettront de renforcer l'attractivité du réseau.

Ce projet structurant pour l'offre interurbaine est connecté sur les modes lourds de transport collectif aux réseaux urbains de la MEL et du SMTD.

Il est aussi une opportunité pour le Département de lier urbanisme et offre de mobilité en explorant la démarche de Contrat d'axe en partenariat avec les territoires concernés. La volonté du Département est de dépasser la seule réponse technique de création d'une offre de transport en l'intégrant à une réflexion sur la densification des fonctions urbaines autour de cet axe. Une démarche similaire sur un projet très structurant tel que le REGL pourrait s'engager pour s'articuler au mieux avec le projet du/des territoire(s) concerné(s).



Car à Haut Niveau de Services - Autoroute A23 Liaison Orchies - Villeneuve d'Ascq



Le réseau des routes départementales du Nord

L'arrondissement de Lille bénéficie d'une forte densité d'infrastructures routières, dont plus de 1000 kms de routes départementales.

Les échanges quotidiens alimentés par la périurbanisation et les relations transfonalières, se sont fortement développés et ont provoqué une intensification du trafic routier à l'origine de l'engorgement des agglomérations aux heures de pointe.

La part modale de la voiture reste en effet très importante, au détriment des autres modes, dont les modes doux. Le Département



souhaite poursuivre son action en vue de l'amélioration de la mobilité de tous les Nordistes, quel que soit le mode de déplacement utilisé.

À l'initiative avec l'organisme Certivéa de la démarche «Route Durable», désormais dénommée «HQE Infrastructures», le Département entend poursuivre une approche «développement durable» de ses projets d'infrastructures, dans le respect de l'environnement et visant à intégrer les attentes et enjeux du territoire. Cette approche se concrétise notamment par l'optimisation du réseau routier existant, et la réalisation des voies nouvelles nécessaires aux territoires.

Dans le cadre du Plan Cyclable départemental, le Département du Nord contribue au développement de la pratique du vélo, principalement en améliorant et en sécurisant la desserte cycliste des établissements scolaires, des pôles multimodaux et autres points d'intérêt départemental. Il assure également la continuité du réseau cyclable actuel en lien notamment avec les aménagements existants, les projets de la Métropole Européenne de Lille et des autres EPCI et communes du territoire titulaires de la compétence voirie, pour sécuriser les itinéraires existants les plus fréquentés.

L'objectif fixé dans le cadre du schéma Mobilité Liberté 2030 est ainsi de passer de 610 à 2000 kms d'aménagements cyclables le long du réseau routier départemental d'ici 2030.

Dans le cadre des travaux de la convention 59/62, le Conseil départemental du Nord a élaboré conjointement avec celui du Pas de Calais un schéma Interdépartemental de Covoiturage.

La stratégie de développement du covoiturage qui y est développée doit permettre de parvenir à l'horizon 2025 à une augmentation du taux d'occupation des véhicules de 1,07 à 1,17 passagers par véhicule et a été approuvée par le Conseil départemental du Nord le 15 juin 2015.

Commentaires et avis sur le projet REGL

Chaque jour, la saturation des axes routiers qui irriguent l'agglomération lilloise témoigne de l'attractivité de cette aire urbaine mais aussi des difficultés pour la rejoindre.

Les quelques 650 000 déplacements quotidiens en « échange » de et vers la Métropole européenne de Lille (MEL) sont aujourd'hui essentiellement réalisés en automobiles (85%), malgré des réseaux de transports en commun rendus plus performants par leurs autorités organisatrices. Après avoir connu une très forte augmentation pendant près de 30 ans, le trafic semble néanmoins se stabiliser depuis quelques années.

Il n'en demeure pas moins que, chaque matin et chaque soir, des milliers de Nordistes se trouvent bloqués dans un flux de circulation congestionné.

Au-delà de la qualité de vie et du ressenti fort pour les populations concernées, les effets sur la compétitivité des territoires sont importants. Il convient dès lors de mettre en œuvre des solutions permettant de résoudre ces difficultés.

Confrontée au même constat de saturation des axes routiers, mais aussi ferroviaires, la Région Nord-Pas de Calais a lancé le projet de Réseau Express Grand Lille (REGL).

Nouveau réseau ferroviaire principalement entre le site de Ste Henriette et la gare de Lille Flandres, le REGL développe aussi des branches complémentaires permettant de rejoindre Douai, Cambrai, Arras, Lens, Armentières ou Roubaix/Tourcoing.

Au regard de son ampleur, le projet REGL ne doit pas apparaître uniquement comme une infrastructure nouvelle mais surtout comme le catalyseur d'un aménagement urbain, dans et au-delà du territoire de la MEL et comme la colonne vertébrale d'un réseau de transport multimodal intégré à l'échelle de la région métropolitaine Nord-Pas de Calais.

Un tel projet doit ainsi constituer une armature autour de laquelle les autres réseaux peuvent se structurer, mais surtout sur la base de laquelle l'urbanisme doit s'organiser. A ce titre, ce projet doit être abordé comme un élément structurant des politiques urbaines et interurbaines sur les territoires concernés tout en mobilisant de manière complémentaire d'autres axes de travail tel que, par exemple, l'aménagement des temps pour mieux gérer l'hyper pointe du matin, l'optimisation du taux d'occupation des véhicules particuliers sur les déplacements pendulaires ou l'évolution des autres axes et la mise en œuvre d'autres projets.

Le REGL doit donc être étudié en lien avec les différents projets portés par chacune des autorités organisatrices de transport afin de confirmer les complémentarités et l'efficacité de l'ensemble.

De même, il convient que le projet REGL s'inscrive dans les perspectives de développement et d'aménagement des territoires concernés directement ou non.

CONCLUSION

Le REGL est une opportunité pour structurer et fédérer le territoire multipolaire qui compose la grande région métropolitaine autour de Lille. En ouvrant les possibilités de liaisons diamétralisées, il permet d'envisager un mode de desserte performant et cadencé à l'instar des réseaux express régionaux des principales métropoles européennes. Il apporte un complément indispensable au pôle EuraFlandres limité par la configuration en terminus de la gare Lille-Flandres. La desserte de Courtrai et Mouscron est un élément majeur permettant de renforcer la dynamique transfrontalière du territoire métropolitain. Le potentiel de développement urbain et d'émergence de projets structurants autour des gares du REGL doit être approfondi et devenir un critère déterminant pour les choix des variantes de tracé et du positionnement des gares.