



Annexe au SCHEMA DE MOBILITE Mobilité, Liberté, 2030

FICHES ACTIONS



participe!
ATELIERS
CITOYENS
DÉPARTEMENTAUX

Objectif 1**Une mobilité assurant une liberté de déplacement****Axe 1****Organiser un système de transport performant à l'échelle départementale, en développant une offre de transport attractive****Fiche-action #1****Compléter le réseau armature départemental par la mise en place d'une offre de lignes express performantes**

Constat	<p>Malgré une offre très dense, le réseau TER n'est pas présent sur l'ensemble du Département. En effet, l'état de l'infrastructure ferroviaire et l'importance des coûts d'exploitation ne permettent pas d'offrir systématiquement des niveaux d'offre élevés et certaines parties du territoire restent peu voire pas desservies par le train.</p> <p>En conséquence, le Département du Nord a développé ces dernières années un service de lignes express proposant en heures de pointe des liaisons rapides et cadencées de pôles à pôles (Maubeuge-Valenciennes, Fourmies-Maubeuge, Cambrai-Le Cateau, Caudry-Famars) qui rencontrent un succès certain, notamment auprès des actifs et des étudiants (par exemple, sur la ligne 301^E Le Cateau-Cambrai, environ 200 usagers/jours en période de vacances scolaires et plus de 250 en période scolaire avec plus de 66 % d'usagers commerciaux ; ce taux monte jusqu'à 80 % sur la ligne 110 Merville-Lille).</p> <p>Ces lignes proposent un niveau de service supérieur, caractérisé par un moindre nombre d'arrêts, une distance inter-arrêts plus importante, une offre conséquente en heure de pointe, une desserte des lieux d'échanges, une vitesse commerciale élevée et une utilisation des voies rapides et des autoroutes.</p>
Actions et modalités de mise en œuvre	<p>Cette action consiste à développer sur les lignes interurbaines départementales à fort potentiel des services rapides et cadencés en heure de pointe, afin d'accroître la clientèle commerciale</p> <p>La mise en place de ces lignes sera faite en veillant à la non-concurrence avec d'autres moyens de transports collectifs existants, et en coordination avec le Département du Pas-de-Calais.</p> <p>Les principales lignes concernées pourraient être :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Saint-Omer <> Bourbourg <> Dunkerque ■ Cambrai <> Arras ■ Cambrai <> Avesnes-les-Aubert <> Denain ou Valenciennes ■ Estaires <> Hazebrouck ■ Landrecies <> Le Quesnoy <p>Le Département s'engage en outre sur deux actions dès 2013 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Participation au groupe de réflexion @car sur la définition du car à haut niveau service au sein de l'ADF ; • Lancement des études pour la mise en place d'une ligne express utilisant la bande d'arrêt d'urgence de l'A23.

Partenariat	■ Autorités organisatrices de transport
Indicateurs	■ Augmentation du nombre de voyageurs commerciaux ■ Nombre de lignes express mises en service ■ Amélioration des temps de parcours

Objectif 1
Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Axe 1
Organiser un système de transport performant à l'échelle départementale, en développant une offre de transport attractive

Fiche-action #2

Accroître la fréquence sur les lignes structurantes du réseau départemental

<p>Constat</p>	<p>La fréquentation du réseau est majoritairement composée d'une clientèle scolaire (80 % des personnes transportées), dans la mesure où les services proposés sont principalement construits pour desservir les établissements scolaires. Certaines lignes réussissent pourtant à attirer une importante clientèle commerciale, car elles sont plus adaptées aux besoins des actifs et des étudiants (fréquence, desserte, arrêts et horaires...).</p> <p>20 % des lignes du réseau départemental proposent plus de 10 allers-retours par jour, ce qui représente environ 40 % de l'offre. A l'inverse, 45 % des lignes proposent moins de 5 allers-retours par jour, représentant 25 % de l'offre. Toutes les communes en territoire interurbain sont desservies par le réseau départemental, bénéficiant a minima d'un aller-retour quotidien vers le pôle urbain le plus proche.</p> <p>Les délégations de service public actuelles ont été construites autour de la hiérarchisation des lignes suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des lignes fortes, reliant les pôles attractifs et caractérisées par un haut niveau de service (fréquence élevée les jours ouvrables, offre le week-end, matériel roulant de haute qualité.) ; - des lignes de proximité, ayant pour vocation de permettre aux résidents de communes dont la population est inférieure à 2500 habitants d'effectuer un déplacement sur une demi-journée, une à plusieurs fois par semaine, hors dimanche et jours fériés ; - des lignes complémentaires et virtuelles, se caractérisant par des fréquences peu élevées ou par une desserte spécifique. <p>Des services de renfort de lignes, dits « doublages », sont dédiés à la desserte des établissements scolaires.</p> <p>Pour attirer davantage de voyageurs sur ses lignes, le Département peut donc développer ses lignes à fort potentiel commercial sur des axes pertinents, en déployant une offre plus ciblée sur les besoins des actifs et des étudiants.</p> <p>Cette offre s'appuiera sur une fréquence et une amplitude de service accrues, ainsi que sur un cadencement aux heures de pointe. Les citoyens interrogés lors des ateliers de 2013 ont mis en premier point la fréquence de passage des lignes comme amélioration du réseau départemental.</p>
<p>Actions et modalités de mise en œuvre</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Accroître l'offre de transport en développant des lignes fortes présentant les caractéristiques minimum suivantes : <ul style="list-style-type: none"> - 10 allers-retours quotidiens ; - cadencées en heure de pointe du matin et du soir et ciblées sur les besoins des actifs (y compris pendant les vacances) ;

	<ul style="list-style-type: none"> - desserte de pôle/centre d'échanges à pôle/centre d'échanges pour maximiser les possibilités de correspondance ; - amplitude de fonctionnement de 6h à 20h ; - fonctionnement 6 jours sur 7 avec une offre adaptée aux besoins les dimanches et jours fériés ; - durée de trajet inférieure à 1h ; - circule en toutes périodes ; - horaires coordonnés avec les réseaux urbains et ferroviaires. <p>■ Élaborer annuellement un programme de lignes à renforcer et d'adaptation des autres lignes</p> <p>■ Poursuivre le travail engagé sur la qualité de service (ponctualité) avec les délégataires, engager une réflexion autour de la certification de certaines de ces lignes ;</p> <p>■ Évaluer l'évolution de la fréquentation et de la qualité de service de ces lignes ;</p> <p>■ Organiser des points de rabattement vers ces lignes « fortes » (lignes régulières ou à la demande),</p> <p>■ Poursuivre l'effort de communication coordonné avec les délégataires pour assurer une bonne lisibilité de ces lignes.</p> <p>Cet accroissement de la fréquence devra privilégier un redéploiement d'économies réalisées sur le réseau et la recherche d'une organisation de desserte optimisée.</p>
Partenariat	<ul style="list-style-type: none"> ■ Autorités organisatrices de transport
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> ■ Évolution de la fréquentation de la ligne ■ Évolution du taux de charge des cars ■ Évolution du taux de correspondance entre les réseaux

Objectif 1
Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Axe 1
Organiser un système de transport performant à l'échelle départementale, en développant une offre de transport attractive

Fiche-action #3
Améliorer la vitesse commerciale des lignes structurantes du réseau départemental

Constat	<p>L'attractivité des transports collectifs dépend de leur capacité à proposer une offre concurrentielle par rapport à la voiture. Ainsi, il est essentiel de porter les efforts sur les performances de l'offre et la qualité du service. Parallèlement, les contraintes budgétaires impliquent une optimisation des moyens déployés.</p> <p>Vecteur important de l'attractivité des transports collectifs départementaux, la vitesse commerciale des services reste encore trop faible (32,80 km/h de moyenne sur l'ensemble des lignes du réseau) pour concurrencer les temps de parcours en véhicule individuel.</p> <p>Des itinéraires longs et peu directs, l'engorgement des réseaux routiers aux heures de pointe, la difficulté de traverser certains centres-villes, ainsi qu'un nombre d'arrêts important créés au gré des scolarisations et situés au plus près des lieux de résidence pénalisent l'attractivité du réseau</p>
Actions et modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> ■ Identifier les points durs du réseau qui engendrent des difficultés de circulation et des retards ■ Réaliser les aménagements nécessaires à l'amélioration de la régularité des services de transport sur les lignes structurantes ou sur les tronçons les plus empruntés par les autocars du réseau du Nord : création de site propre, priorité aux feux, etc. ■ Étudier avec les services de l'État la possibilité d'utiliser la bande d'arrêt d'urgence sur les sections autoroutières les plus congestionnées et empruntées par des lignes du réseau du Nord (A25, A1, A23, A2... voir fiche #4) ■ Supprimer les lignes trop longues (inférieures à 30 kilomètres sauf pour les lignes express) et réorganiser le réseau en conséquence ■ Limiter le nombre d'arrêts (à adapter selon la situation locale et la physionomie des territoires traversés) : <ul style="list-style-type: none"> • 1 arrêt tous les 5 kilomètres en moyenne pour les lignes express • 1 arrêt tous les 2 kilomètres en moyenne pour les lignes fortes • 1 arrêt tous les kilomètres en moyenne pour les autres lignes du réseau ■ Réduire progressivement le nombre d'arrêts en portant une attention particulière aux éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"> • les arrêts non fréquentés • les arrêts supportant une fréquentation inférieure à 1 montée par semaine • l'arrêt le moins fréquenté en cas d'inter-distance inférieure à 500 mètres

	<p>(sauf cas particuliers)</p> <ul style="list-style-type: none"> • les arrêts peu fréquentés permettant un gain de temps substantiel (ex : suppression de tiroirs ou détours) ou pouvant être compensés par la mise en place d'un service à la demande
Partenariat	<ul style="list-style-type: none"> ■ Autorités organisatrices de transport, collectivités locales et établissements scolaires
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vitesse moyenne des lignes ■ Taux de ponctualité des services ■ Longueur des lignes ■ Nombre d'arrêts par kilomètre ■ Distance inter-arrêts

Objectif 1
Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Axe 1
Organiser un système de transport performant à l'échelle départementale, en développant une offre de transport attractive

Fiche-action #4

Développer des lignes de Cars à Haut Niveau de Service

Constat	<p>Le découplage croissant entre les lieux de résidence, d'emploi et de service génère des pratiques de mobilité non durables par l'usage de la voiture individuelle. L'une des conséquences est l'engorgement croissant du réseau autoroutier et départemental à l'approche de la métropole lilloise.</p> <p>Les lignes express interurbaines départementales utilisent ces axes routiers, notamment en rabattement vers les stations de métro du réseau Transpole de Lille Métropole. On peut citer principalement les lignes 110 (Merville–Lille) sur l'A25 et 201 (Aniche–Orchies–Lille) sur l'A23. Or, du fait de la congestion chronique lors de l'heure de pointe du matin, ces lignes sont peu performantes et donc peu attractives.</p> <p>Améliorer la vitesse commerciale tout en garantissant la régularité des horaires sont des éléments clés qui permettent de générer un transfert modal de la voiture individuelle vers l'autocar.</p> <p>A l'instar d'expérimentations dans d'autres départements (Bas-Rhin, Hérault, Isère), le Département du Nord envisage d'optimiser les infrastructures autoroutières existantes par l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence pour créer une voie réservée au profit des cars du réseau départemental.</p> <p>Par ailleurs, le lancement par l'État au mois de mai 2013 du 3^e appel à projets « Transports collectifs et mobilité durable » est une opportunité pour le Département d'accélérer la réflexion sur ce sujet, les projets de Cars à Haut Niveau de Service (CHNS) étant éligibles.</p>
Actions et modalités de mise en œuvre	<p>Une première réflexion est actuellement menée sur l'A23 entre l'échangeur d'Orchies et la station de métro «4 Cantons» :</p> <ul style="list-style-type: none">■ Constitution du dossier de candidature du 3^e appel à projets TCSP pour la fin août 2013■ A l'issue de l'instruction du dossier de candidature par les services de l'État, lancement des études préalables <p>A plus long terme, construire une offre de transport collectif cohérente et attractive pour l'utilisation de manière efficiente de la bande d'arrêt d'urgence des autoroutes ou voies rapides</p>
Partenariat	<ul style="list-style-type: none">■ Services de l'État, exploitants du réseau départemental, autorités organisatrices de transport
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none">■ Fréquentation des lignes concernées■ Report modal

Objectif 1
Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Axe 1
Organiser un système de transport performant à l'échelle départementale, en développant une offre de transport attractive

Fiche-action #5

Améliorer la qualité du réseau départemental par l'écoute des usagers et la certification des services

<p>Constat</p>	<p>Un des leviers du transfert modal vers les transports collectifs est la qualité du service rendu aux usagers sur les 123 lignes du réseau départemental. La ponctualité, le confort et la propreté des véhicules, la qualité de l'information diffusée sont autant de critères qui participent à l'attractivité des transports collectifs.</p> <p>Aujourd'hui, le Département réalise plus de 2500 contrôles de qualité de service par an. Un mécanisme de bonus malus d'une part et de pénalités d'autre part est d'ores et déjà inclus dans les DSP. Ce mécanisme a permis d'améliorer sensiblement depuis 2010 la qualité de service des lignes du réseau.</p> <p>En outre, le Département et les délégataires traitent les réclamations des usagers au fil de l'eau. Les ateliers citoyens ont montré que les usagers avaient besoin de retours plus rapides vis-à-vis de leurs demandes.</p>
<p>Actions et modalités de mise en œuvre</p>	<p>Afin d'améliorer la qualité de service des lignes du réseau départemental, deux actions sont à mener :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mettre en œuvre une démarche de certification qualité (NF Services, ISO 9001/14001) de la prestation de transport en commençant par des lignes expérimentales et en élargissant à l'ensemble du réseau ■ Mettre en place des comités d'usagers du réseau départemental qui permettraient d'être au plus proche des besoins et demandes des usagers en complément d'un outil interactif d'information et de contact conçu pour remonter les informations des usagers tout au long de l'année. <p>Concernant le réseau routier départemental, une action de certification qualité sera engagée.</p>
<p>Partenariat</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Exploitants du réseau départemental, organismes de certification
<p>Indicateurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nombre de lignes certifiées

Objectif 1
Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Axe 1
Organiser un système de transport performant à l'échelle départementale, en développant une offre de transport attractive

Fiche-action #6
Soutenir et accompagner le développement de la desserte TER du département

Constat	<p>Le TER irrigue le département grâce aux performances qui le caractérisent : fréquence, capacité, rapidité, régularité, tarification attractive...</p> <p>Il représente en outre la meilleure alternative à la route, notamment pour les trajets de moyenne et longue distance.</p> <p>Il importe à la fois de conforter cette position en contribuant à son attractivité et de renforcer l'usage du réseau départemental en bénéficiant des performances du TER.</p>
Actions et modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none">■ Participer en cas de besoin à l'amélioration de l'accessibilité aux principales gares TER du département (voirie, pôles d'échange)■ Organiser le rabattement vers les principales gares TER avec le réseau du Nord, en adaptant les horaires de passage aux horaires des trains■ Accompagner les projets de développement ou de modernisation de lignes TER (Dunkerque-Calais, Lille-Lens, Lille-Maubeuge...)■ Participer à l'amélioration des services en facilitant la suppression des passages à niveau par le maître d'ouvrage compétent■ Soutenir la mise en place d'un titre de transport unique ou mettre en place des titres combinés avec le TER (voir fiche #32)
Partenariat	<ul style="list-style-type: none">■ Conseil régional, autorités organisatrices de transport urbain, SMIRT, SNCF, RFF, collectivités locales
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none">■ Fréquentation des gares TER■ Évolution des voyages multimodaux■ Nombre de correspondances entre réseau départemental et TER

Objectif 1
Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Axe 1
Organiser un système de transport performant à l'échelle départementale, en développant une offre de transport attractive

Fiche-action #7
Accompagner le développement des axes lourds de transports collectifs urbains

Constat	<p>Sur les 6 réseaux de transports collectifs urbains que compte le département du Nord, 4 disposent de lignes structurantes en site propre :</p> <ul style="list-style-type: none">- le réseau Transpole (Lille) avec deux lignes de métro, deux lignes de tramway et plusieurs lignes de bus à haut niveau de service ;- le réseau Transvilles (Valenciennes) avec une ligne de tramway opérationnelle et une deuxième en travaux ;- le réseau Évéole (Douai) avec une ligne de tram sur pneus ;- le réseau Stibus (Maubeuge) avec une ligne de bus à haut niveau de service. <p>Ces lignes contribuent pour une grande part à l'usage des transports collectifs sur ces territoires et sont en connexion avec les lignes du réseau départemental.</p> <p>De nombreux projets de création de lignes sont en réflexion dans les autorités organisatrices de transport urbain : bus à haut niveau de service (Liane) à Lille, transport en site propre à Dunkerque, prolongement du tramway à Douai, nouvelle ligne de tramway à Valenciennes, etc.</p> <p>Le département est interpellé par ces projets au travers de ses compétences en voirie et transport interurbain.</p>
Actions et modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none">■ Participer aux études préalables des projets d'axes lourds de transports collectifs urbains, en veillant à leur articulation avec le réseau départemental■ Participer à la réalisation des projets à travers la mobilisation des différentes compétences du Département■ Adapter et optimiser la desserte du réseau départemental en envisageant de nouveaux points d'échanges (ex : rabattement sur le terminus)
Partenariat	<ul style="list-style-type: none">■ Autorités organisatrices de transport urbain porteuses de projet(s)
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none">■ Nombre de projets■ Évolution de la fréquentation des transports collectifs urbains■ Évolution de la fréquentation des lignes départementales desservant l'agglomération concernée

Objectif 1
Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Axe 1
Organiser un système de transport performant à l'échelle départementale, en développant une offre de transport attractive

Fiche-action #8
Accompagner l'évolution des Périmètres de Transport Urbain

Constat	<p>La loi n°2010-1536 du 16 décembre 2010 portant réforme des collectivités territoriales, et notamment son titre III consacré au développement et à la simplification de l'intercommunalité, vise à une simplification du paysage institutionnel français, par la généralisation de l'intercommunalité et le regroupement intercommunal, permettant ainsi de constituer de plus grandes collectivités.</p> <p>Le Nord devrait ainsi voir le nombre de ses établissements intercommunaux passer de 89 à 29 à l'horizon 2015, ce qui aura des conséquences sur le périmètre d'intervention du Département : en effet, l'élargissement des agglomérations et donc des périmètres de transport urbain s'accompagnera inévitablement d'un rétrécissement du champ d'action du Département en matière de transport.</p> <p>Au sein du Schéma départemental de coopération intercommunale arrêté par le préfet du Nord le 20 mars 2012, la nouvelle carte intercommunale fait apparaître que de nombreuses lignes du réseau départemental seraient vouées à intégrer en totalité ou partiellement les périmètres de transport urbain des agglomérations.</p>
Actions et modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> ■ Examiner l'ensemble des lignes impactées et évaluer les conséquences sur le fonctionnement et les coûts d'exploitation ■ Réorganiser la desserte de manière optimisée et complémentaire ■ Définir avec les autorités organisatrices de transport urbain les modalités de transfert des compétences et d'articulation entre les différents réseaux
Compétences mobilisées	<ul style="list-style-type: none"> ■ Transport interurbain
Partenariat	<ul style="list-style-type: none"> ■ Autorités organisatrices de transport urbain
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nombre de communes en PTU desservies par les services de transports collectifs départementaux ■ Nombre de kilomètres commerciaux réalisés par les lignes départementales dans les PTU ■ Nombre de montées sur les lignes départementales dans les PTU ■ Compensations financières des autorités organisatrices de transport urbain pour la réalisation de services départementaux dans les PTU

Objectif 1
Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Axe 1
Organiser un système de transport performant à l'échelle départementale, en développant une offre de transport attractive

Fiche-action #9

Proposer une offre de transport à la demande en complément de la concentration des lignes du réseau départemental

<p>Constat</p>	<p>La configuration, la géographie et la densité de certains territoires du Département font qu'il apparait difficile de mettre en place une offre rationnelle avec des services réguliers classiques et performants.</p> <p>La mise en place d'un service régulier de transport dans les zones peu denses s'avère souvent peu efficace (coûteuse et faiblement utilisée) et elle ne correspond pas toujours aux besoins de déplacement ou aux attentes de desserte.</p> <p>De nombreux acteurs du territoire (collectivités et associations) sollicitent le Département en vue de mettre en place des systèmes de transport à la demande.</p> <p>Certains services des lignes du réseau départemental de transports présentent ainsi de faibles niveaux de fréquentation, notamment en heures creuses ou en période de vacances scolaires, qui traduisent cette relative inadéquation de l'offre avec les besoins.</p> <p>La mise en place d'un service de transport à la demande peut alors représenter une alternative tout à fait adaptée à des besoins locaux et répondre à des demandes de déplacements ponctuelles, tout en représentant une solution plus économique.</p>
<p>Actions et modalités de mise en œuvre</p>	<p>Dans un premier temps, établir de façon coordonnée avec le Pas de Calais une cartographie des secteurs pertinents et substituer des services réguliers par du transport à la demande :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ en examinant précisément dans chaque bassin de transport les secteurs sur lesquels la fréquentation des lignes du réseau départemental est particulièrement faible (notamment aux heures creuses et/ou en dehors des flux scolaires) ; ■ en identifiant les zones à faible densité, à dominante rurale et situées entre 5 et 10 kilomètres du pôle le plus proche ; ■ en publiant un guide de mise en place de transport à la demande précisant les modalités de mise en œuvre et de participation du Département d'un point de vue technique, financier et juridique ; ■ en étudiant la possibilité de substituer les services réguliers les moins fréquentés par le type de transport à la demande le plus adapté, dans le cadre d'un programme pluriannuel de développement et tout en maîtrisant les coûts d'exploitation. <p>Dans un second temps, accompagner et soutenir les projets locaux sur les secteurs pertinents précédemment identifiés et répondant aux critères du guide</p>

	<p>édité par le Département :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ en accompagnant les études préalables de service à la demande locaux portés par des collectivités ou des associations, lorsque ceux-ci s'inscrivent dans les besoins identifiés en première phase ; ■ en participant à la rédaction du cahier des charges de l'étude et en s'assurant à ce stade que le service projeté génèrera des effets positifs sur l'exploitation du réseau départemental ; ■ en mettant éventuellement en œuvre un outil de réservation du transport à la demande, en coordination avec les délégataires du réseau et dans la perspective d'une centrale régionale de réservation qui pourrait être développée par le SMIRT. <p>Les éventuelles mises en œuvre devront être réalisées en respectant les principes minimums suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ bonne maîtrise du service proposé (points d'emport et de dépose limité, bassin de transport limité, centralité unique, articulation du service avec d'autres réseaux...) ; ■ lisibilité, souplesse, facilité d'utilisation du service ; ■ tarification attractive intégrée avec la tarification du réseau départemental. <p>Les services de transport à la demande ainsi mis en place seront une réponse venant en complémentarité du réseau départemental, par exemple en rabattement vers les lignes structurantes du réseau. Des actions d'amélioration de l'offre des lignes du réseau départemental viendront compléter ce dispositif. Enfin le coût de mise en place du transport à la demande devra être couvert par les optimisations effectuées sur le réseau classique.</p>
Partenariat	<ul style="list-style-type: none"> ■ Autorités organisatrices de transport (notamment Département du Pas-de-Calais), collectivités locales, associations
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nombre de services de transport à la demande ■ Nombre de services substitués ■ Nombre de personnes transportées ■ Taux de charge par course ■ Nombre de courses réalisées ■ Ratio recettes/dépenses

Objectif 1
Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Axe 1
Organiser un système de transport performant à l'échelle départementale, en développant une offre de transport attractive

Fiche-action #10

Développer les actions de communication pour faire connaître le réseau départemental

<p>Constat</p>	<p>Le réseau départemental est un réseau de transport en commun ouvert à l'ensemble des Nordistes. Néanmoins, les données de fréquentation mettent en lumière la faible part d'usagers commerciaux (20 %). Ceci peut s'expliquer par le fait que le réseau est mal connu et surtout identifié comme une desserte à destination des scolaires.</p> <p>Afin que l'ensemble de la population puisse s'appropriier le réseau départemental de transports collectifs, il apparaît indispensable de mieux le faire connaître, par le biais d'actions de communication.</p>
<p>Actions et modalités de mise en œuvre</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Poursuivre les efforts d'identification des véhicules du réseau départemental par le biais d'un habillage harmonisé ■ Mettre en valeur les lignes express par un habillage spécifique voire un matériel roulant dédié uniquement à l'exploitation de ces lignes et apportant des services supplémentaires aux usagers (ex : wifi embarqué) ■ Poursuivre les efforts d'identification et de lisibilité commerciale des points d'arrêt avec la mise en œuvre, dans le cadre de la mise en accessibilité, d'une charte unique d'aménagement et d'équipement avec : <ul style="list-style-type: none"> • Poteaux et abris uniformes, aux couleurs du réseau et du Département ; • Au niveau des arrêts avec abris les plus fréquentés, mettre à disposition un plan général du réseau. ■ Mettre en œuvre des campagnes de communication et de promotion du réseau départemental et de sa tarification, par le biais d'affichages et d'achat d'espaces dans la presse locale, sur Internet, les télévisions locales et en utilisant les autocars comme support d'affichage ■ Développer la communication de proximité vers les communes, en lien avec les transporteurs ■ Développer la communication en utilisant les nouvelles technologies de l'information ■ Mettre en œuvre un portail mobilité unique : http://mobilite.lenord.fr/ ■ Mener une réflexion sur le nom et la charte graphique du réseau départemental
<p>Partenariat</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Exploitants du réseau départemental, autorités organisatrices de transport, médias locaux
<p>Indicateurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Évolution de la clientèle commerciale du réseau départemental

	■ Réalisation d'enquêtes ponctuelles auprès de la population
--	--

Objectif 1
Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Axe 1
Organiser un système de transport performant à l'échelle départementale, en développant une offre de transport attractive

Fiche-action #11
Poursuivre l'aménagement des pôles d'échanges

<p>Constat</p>	<p>L'amélioration de l'attractivité du transport public passe entre autres par l'identification de points stratégiques facilement identifiables et accessibles, qui offrent un accès à un service de transport structurant : les pôles d'échanges.</p> <p>Un pôle d'échanges est un lieu où l'on peut facilement passer d'un mode de transport à un autre, de manière fiable, confortable et rapide. Pour le Département, il s'agit donc de permettre aux usagers de se rabattre sur les gares TER, en voiture, à vélo ou avec les lignes du réseau départemental. Ces lieux peuvent également offrir des services connexes au voyageur : presse, restauration, etc.</p> <p>L'aménagement de ces lieux d'échanges nécessite un travail en commun avec les autorités organisatrices de transport et les collectivités locales concernées. Ce travail est engagé depuis 1998 avec les premiers projets à Orchies et Armentières ; depuis cette date, le Département a participé à la mise en œuvre de nombreux pôles (Bergues, Bouchain, Somain...) et poursuit encore cet effort (Bailleul, Le Quesnoy, Templeuve...).</p>
<p>Actions et modalités de mise en œuvre</p>	<p>Cette action consiste à développer et améliorer le fonctionnement des lieux d'intermodalité dans le département du Nord, dans la continuité des projets réalisés (Armentières, Saint-Amand-les-Eaux, Bergues, Orchies...) et en prenant en compte l'ensemble des modes de transport (voiture, transports collectifs, taxi, vélos, marche à pied...).</p> <p>Ces portes d'entrée du réseau magistral doivent bénéficier d'une amélioration de leur fonctionnement (accessibilité, site propre, sécurisation des traversées, information précise...) mais aussi d'un embellissement de l'espace public, afin de mettre en valeur ces points stratégiques du réseau de transport public.</p> <p>Le financement de ces pôles concernera les aménagements susceptibles d'être utilisés par les clients du réseau départemental (gare bus, parvis, cheminements piétons, éclairage, espaces verts, accès routiers sur routes départementales et tout aménagement permettant un accès au pôle de façon alternative à la voiture individuelle).</p> <p>Cette action implique de veiller à la préservation du foncier nécessaire aux opérations d'aménagement et aux connexions avec le réseau routier départemental pour favoriser le rabattement des usagers vers ces pôles.</p>
<p>Partenariat</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Autorités organisatrices de transport (notamment la Région et le cas échéant, l'AOTU concernée), collectivités locales, exploitants de transport
<p>Indicateurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Engagement des travaux d'aménagement des pôles ■ Évolution de la fréquentation des gares ferroviaires et des gares routières

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">■ Évolution de la fréquentation des lignes de transport desservant les pôles■ Évolution de l'usage des parcs-relais de rabattement pour vélos et voitures |
|--|--|

Objectif 1
Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Axe 1
Organiser un système de transport performant à l'échelle départementale, en développant une offre de transport attractive

Fiche-action #12

Entamer l'aménagement des centres d'échanges

Constat	<p>L'amélioration de l'attractivité du transport public passe entre autres par l'identification de points stratégiques facilement identifiables et accessibles.</p> <p>Un centre d'échanges est un lieu où l'on peut facilement passer d'une ligne du réseau départemental à une autre de manière fiable, confortable et rapide. L'amélioration des durées de déplacement passe par une organisation des lignes rapides sur lesquelles viennent se mettre en correspondance des dessertes plus locales. Pour le Département, il s'agit donc de permettre aux usagers de se rabattre sur ces gares routières, en voiture, à vélo ou avec les lignes du réseau départemental. Ces lieux peuvent également offrir des services connexes au voyageur : presse, restauration, etc.</p> <p>L'aménagement de ces lieux d'échanges nécessite un travail en commun avec les autorités organisatrices de transport et les collectivités locales concernées. Un premier travail a été engagé à Bavay en 2012 dans le cadre des aménagements autour du musée départemental.</p>
Actions et modalités de mise en œuvre	<p>Cette action consiste à développer et améliorer le fonctionnement des lieux d'intermodalité dans le département du Nord, dans la continuité des projets de pôles d'échanges réalisés (Armentières, Saint-Amand-les-Eaux, Bergues, Orchies...) et en prenant en compte l'ensemble des modes de transport (voiture, transports collectifs, taxi, vélos, marche à pied...).</p> <p>Dans un premier temps, une identification des opportunités sera réalisée et donnera lieu à une cartographie et une programmation d'aménagement de ces centres d'échanges.</p> <p>Ces points de correspondance devront bénéficier d'une amélioration de leur fonctionnement (coordination horaire, accessibilité, site propre, sécurisation des traversées, information précise...) mais aussi d'un embellissement de l'espace public, afin de mettre en valeur ces points stratégiques du réseau de transport public.</p> <p>Le financement de ces centres concernera les aménagements susceptibles d'être utilisés par les clients du réseau départemental (gare bus, parvis, cheminements piétons, éclairage, espaces verts, accès routiers sur routes départementales et tout aménagement permettant un accès au centre de façon alternative à la voiture individuelle) et donnera lieu à une contractualisation avec les collectivités locales.</p> <p>Cette action implique de veiller à la préservation du foncier nécessaire aux opérations d'aménagement et aux connexions avec le réseau routier départemental pour favoriser le rabattement des usagers vers ces pôles.</p>
Partenariat	<p>■ Autorités organisatrices de transport (notamment la Région et le cas échéant,</p>

	l'AOTU concernée), collectivités locales, exploitants de transport
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none">■ Engagement des travaux d'aménagement des centres■ Évolution de la fréquentation des gares routières■ Évolution de la fréquentation des lignes de transport desservant les centres■ Évolution de l'usage des parcs-relais de rabattement pour vélos et voitures

Objectif 1
Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Axe 1
Organiser un système de transport performant à l'échelle départementale, en développant une offre de transport attractive

Fiche-action #13

Coordonner les horaires des transports collectifs départementaux avec les services des autres autorités organisatrices

<p>Constat</p>	<p>Selon le contexte dans lequel elles sont réalisées (conditions d'attente, information des usagers...), les ruptures de charge peuvent pénaliser l'attractivité des transports collectifs et constituer un frein important à leur utilisation. Le cloisonnement des réseaux de transport, directement lié à la multiplicité des autorités organisatrices et des exploitants locaux, explique en grande partie ces discontinuités dans la chaîne de déplacement.</p> <p>L'attractivité des transports collectifs passe donc par une meilleure articulation des réseaux, notamment grâce à l'aménagement de lieux d'échanges (voir fiches-actions #9 et #10), mais aussi par l'amélioration de la correspondance des horaires des différents réseaux de transport et la mise en place d'une tarification multimodale.</p>
<p>Actions et modalités de mise en œuvre</p>	<p>L'ensemble des actions ci-dessous devra être réalisé sous l'égide du SMIRT :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Identifier les principaux points de correspondance à valoriser ■ Ajuster les horaires des lignes départementales structurantes afin de garantir la correspondance avec les autres réseaux ■ Solliciter des ajustements d'horaires auprès des autorités organisatrices de transport afin d'assurer la continuité de la chaîne des déplacements
<p>Partenariat</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Autorités organisatrices de transport et leurs exploitants
<p>Indicateurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nombre de correspondances ■ Fréquentation du réseau départemental ■ Nombre de voyages multimodaux

Objectif 1
Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Axe 1
Organiser un système de transport performant à l'échelle départementale, en développant une offre de transport attractive

Fiche-action #14

Développer sur les principaux axes routiers desservant la métropole lilloise une gestion dynamique de la route et améliorer l'information donnée aux usagers

Constat	<p>Le département du Nord est caractérisé par un réseau routier dense, supportant des niveaux de trafic et des taux de poids lourds élevés.</p> <p>L'exploitation optimisée des infrastructures existantes peut contribuer à la diminution de la congestion et éviter le recours à de nouvelles infrastructures.</p> <p>L'abondance de sources d'information, disponibles sur les transports et les conditions de circulation (système de guidage GPS, radio, panneaux à messages variables, téléphonie mobile...) n'est aujourd'hui pas coordonnée et aucun outil ne permet de synthétiser et diffuser l'ensemble de ces informations aux usagers.</p>
Actions et modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none">■ Encourager l'expérimentation des dispositifs de gestion dynamique du trafic sur les réseaux autoroutiers autour de Lille, dans le cadre du Plan de Modernisation de Infrastructures de l'État : gestion dynamique des vitesses, régulation d'accès, affectation de voies réservées aux transports en commun ou au covoiturage, etc.■ Accompagner, favoriser, susciter ou compléter les initiatives des acteurs privés développant des systèmes d'information en temps réel sur les conditions de circulation
Partenariat	<ul style="list-style-type: none">■ Services de l'État, collectivités locales dont Lille Métropole, radios locales, acteurs privés (opérateurs de téléphonie, moteurs de recherche, etc.)
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none">■ Engagement des études■ Mise en place du système■ Nombre d'axes équipés

Objectif 1
Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Axe 1
Organiser un système de transport performant à l'échelle départementale, en développant une offre de transport attractive

Fiche-action #15

Le Plan Routier Départemental : une dynamique pour la mobilité

Constat	Le Plan Routier Départemental (PRD) confirme l'ambition du Département pour l'aménagement du territoire et le développement d'un réseau d'infrastructures performant, et développe une vision à moyen et long terme tout en s'adaptant aux ressources disponibles. Le PRD garantit, par l'élaboration d'une programmation pluriannuelle, la qualité et l'optimisation des projets en renforçant la phase d'analyse des besoins.
Actions et modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none">■ Sécuriser le réseau tant en traversée d'agglomération qu'hors agglomération et aux passages à niveau■ Maintenir la qualité du réseau avec le programme d'amélioration et la rénovation des ouvrages d'art■ Promouvoir les mobilités complémentaires ou alternatives à la voiture avec le développement du réseau cyclable, l'appui aux transports collectifs et l'optimisation de l'utilisation des véhicules individuels■ Assurer la qualité d'usage du réseau avec une gestion dynamique en temps réel des principaux axes■ Optimiser les projets routiers en s'appuyant sur la démarche « Route Durable »
Partenariat	<ul style="list-style-type: none">■ Services de l'État, collectivités locales
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none">■ Actualisation annuelle

Objectif 1
Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Axe 1
Organiser un système de transport performant à l'échelle départementale, en développant une offre de transport attractive

Fiche-action #16

Requalifier les sections urbaines du réseau routier départemental en privilégiant un meilleur partage de l'espace entre les modes

Constat	<p>Sur les 5300 kilomètres de réseau routier départemental irrigant le territoire, une partie importante (500 kilomètres) est concernée par l'extension progressive du tissu urbain, avec le plus souvent un développement mal maîtrisé. Ces voiries sont désormais totalement insérées dans le tissu urbain des agglomérations mais possèdent un gabarit et un fonctionnement inadapté à leur environnement.</p> <p>Ces axes jouent un rôle important de structuration du développement urbain et économique des agglomérations et supportent le plus souvent un trafic très important, avec des conditions de circulation difficiles (bruit, pollution, congestion, traversées piétonnes dangereuses, stationnement anarchique...).</p> <p>On retrouve dans cette catégorie les principaux axes d'entrée dans les agglomérations, en grande partie hérités de l'ancien réseau national :</p> <ul style="list-style-type: none">- à Cambrai : RD643, RD2643, RD939 ;- à Douai : RD643, RD650, RD917, RD645 ;- à Dunkerque : RD601, RD916, RD79 ;- à Lille : RD933, RD549, RD941, RD617, RD670, RD 660, RD147, RD917, RD770, RD952 ;- à Maubeuge : RD959, RD195, RD2602, RD936 ;- à Valenciennes : RD935, RD934, RD 630, RD13, RD958.
Actions et modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none">■ Requalifier les principaux axes en leur donnant une configuration plus urbaine, en adéquation avec leur environnement et les besoins (réduction du gabarit, implantation de stationnement, sécurisation des traversées douces...)■ Étudier l'aménagement des principales pénétrantes urbaines pour faciliter la circulation des transports collectifs (création de sites propres) et des modes doux (piétons et vélos)■ Envisager le transfert systématique des axes requalifiés du réseau routier départemental aux collectivités
Partenariat	<ul style="list-style-type: none">■ Services de l'État, collectivités locales, autorités organisatrices de transport urbain
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none">■ Nombre d'opération■ Évolution du trafic routier

Objectif 1
Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Axe 1
Organiser un système de transport performant à l'échelle départementale, en développant une offre de transport attractive

Fiche-action #17

Développer un schéma départemental des aires de covoiturage

<p>Constat</p>	<p>Dans le Département du Nord, 63% des déplacements quotidiens sont effectués en voiture. Pour ces déplacements réalisés en automobile, le taux d'occupation des véhicules est relativement faible, de l'ordre d'1,25 personne par voiture et par trajet, ce qui permet d'affirmer que la pratique de l'automobile est avant tout une pratique individuelle.</p> <p>La circulation routière représente 93 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports. Par ailleurs, la hausse programmée du coût de l'énergie va peser de plus en plus dans le budget des ménages. Le covoiturage, qui apparait pertinent pour des trajets supérieurs à 20 kilomètres, peut être une solution pour diminuer à la fois la congestion routière, les émissions de gaz à effet de serre et les dépenses consacrées à l'automobile par les ménages. Par ailleurs, la pratique du covoiturage responsabilise le conducteur, qui s'avère plus prudent dans sa conduite.</p>
<p>Actions et modalités de mise en œuvre</p>	<p>Un schéma interdépartemental de covoiturage sera engagé conjointement avec le Département du Pas-de-Calais, en vue de :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ recenser les aires de covoiturages spontanées ; ■ identifier aux abords des échangeurs autoroutiers ou le long d'axes structurants des sites susceptibles d'accueillir une aire de covoiturage, y compris au niveau des centres commerciaux disposant de vastes surfaces de parking ; ■ élaborer un programme pluriannuel d'aménagement des aires de covoiturage ; ■ contribuer à l'aménagement des aires de covoiturage identifiées ; ■ signaler par du jalonnement les aires aménagées. <p>Il appartiendra au Département du Nord d'évaluer la pertinence, la sécurité et la possibilité d'aménagement de ces aires, mais également la possibilité d'une desserte par les transports collectifs.</p> <p>La priorité devra être donnée aux aires spontanées puisqu'elles correspondent aux habitudes et aux attentes des covoitureurs actuels.</p> <p>D'une manière générale, la localisation d'une aire de covoiturage est l'élément le plus important pour la réussite de l'aménagement. L'aire doit se situer à proximité immédiate d'un grand axe de circulation et être facilement accessible depuis celui-ci.</p> <p>Cette action doit être menée en partenariat avec l'ensemble des collectivités concernées par l'aménagement et le développement du covoiturage. Parallèlement à l'aménagement des aires, le Département soutiendra le</p>

	développement par le SMIRT d'un outil de mise en relation des covoitureurs à l'échelle régionale, qui devra fédérer l'ensemble des sites Internet existants (voir fiche #18).
Partenariat	<ul style="list-style-type: none"> ■ Services de l'État, collectivités locales, autorités organisatrices de transport (notamment la Région et le Département du Pas-de-Calais), gestionnaires de centres commerciaux...
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> ■ Engagement des travaux d'aménagement des aires ■ Évolution de la fréquentation des aires de covoiturage

Objectif 1
Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Axe 1
Organiser un système de transport performant à l'échelle départementale, en développant une offre de transport attractive

Fiche-action #18

Participer au développement d'une plateforme unique de covoiturage à l'échelle régionale, dans le cadre du SMIRT

<p>Constat</p>	<p>Le Département prévoit de réaliser un schéma des aires de covoiturage (voir fiche #17) afin de mettre à disposition de la population l'infrastructure nécessaire au développement de cette pratique. Ces aménagements doivent aller de pair avec un outil de mise en relation des covoitureurs.</p> <p>De nombreux exemples de plateforme de covoiturage ont vu le jour ces dernières années sur le territoire départemental. Autorités organisatrices, collectivités locales, acteurs privés, transporteurs ont lancé avec plus ou moins de succès leur propre site Internet. Le développement du covoiturage n'atteint pas les attentes des différents acteurs.</p> <p>Le Département participe donc à la réflexion pour la mise en place d'une centrale de covoiturage à l'échelle régionale, permettant de mutualiser les divers sites Internet existants et d'améliorer la lisibilité du système. Ces travaux sont actuellement menés sous l'égide d'un unique chef de file, à savoir le SMIRT.</p>
<p>Actions et modalités de mise en œuvre</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parallèlement à l'aménagement des aires, le Département soutiendra le développement par le SMIRT d'une plateforme de covoiturage à l'échelle régionale, qui devra fédérer l'ensemble des sites Internet existants après un état des lieux et une évaluation de ceux-ci ■ Mener un travail partenarial spécifique avec le Département du Pas-de-Calais et au sein du SMIRT ■ Envisager des liens avec les plateformes des territoires limitrophes (Belgique, Picardie)
<p>Partenariat</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ SMIRT, services de l'État, collectivités locales, autorités organisatrices de transport (notamment la Région et le Département du Pas-de-Calais), Chambre de commerce et d'industrie...
<p>Indicateurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Évolution du nombre d'adhérents sur la centrale de covoiturage ■ Évolution du nombre de réservations ■ Fréquentation des aires de covoiturage

Objectif 1
Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Axe 1
Organiser un système de transport performant à l'échelle départementale, en développant une offre de transport attractive

Fiche-action #19

Poursuivre l'effort du Département en faveur de la sécurité routière

Constat	<p>Il existe plus d'accidents de la circulation en ville et plus de victimes dans ces accidents qu'en milieu interurbain. Le trafic est en effet plus important et les intersections et risques de conflits plus nombreux. Les usagers (bus, piétons, cycles, voitures, poids lourds...) et usages (circulation, desserte locale, stationnement...) sont souvent plus variés et nombreux, avec notamment des usagers vulnérables et des différences de vitesses importantes entre usagers. En revanche, les accidents sont moins graves en moyenne en ville qu'en rase campagne, les vitesses y étant plus faibles. Ces accidents graves concernent en majeure partie les usagers dits vulnérables (piétons et deux roues motorisées). Il est donc primordial de faire cohabiter les différentes catégories d'usagers et de faire prendre conscience aux différents publics les risques qui existent.</p>
Actions et modalités de mise en œuvre	<p>Actions partenariales et d'ingénierie :</p> <ul style="list-style-type: none">■ Signature avec les partenaires de documents généraux d'orientations■ Élargir l'observatoire de l'accidentologie existant aux différents partenaires potentiels (ex : communes) : animer une réunion par an et par arrondissement pour en faire le bilan■ Élaboration d'un bilan annuel des accidents à destination des partenaires locaux (Police, communes, associations...) pour faciliter leur action en faveur de la sécurité routière■ Développer une ingénierie au service des collectivités (ex : les communes pourraient faire appel au Département pour une étude de sécurité – voir fiche #48)■ Mettre en place un programme de résorption des zones accidentogènes, en collaboration avec les communes : détection des zones et évaluation des vitesses à l'aide de compteurs, priorisation des zones à risque (entrées de ville, abords des écoles), propositions d'aménagements types... <p>Exemples d'actions de sensibilisation menées par le Département du Val de Marne, notamment en direction des jeunes :</p> <ul style="list-style-type: none">■ Sensibiliser au port de la ceinture de sécurité (simulation de retournement avec une voiture tonneau)■ Initier à la conduite d'un cyclomoteur dans les classes de 3^e (en complément du Brevet de Sécurité Routière et de l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière)■ Lancer un concours d'affiches de sécurité routière avec l'Éducation Nationale comme partenaire■ Campagnes de communication de type « semaine de la sécurité routière » ou

	<p>« semaine du deux-roues motorisé » sur les risques liés à la conduite</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Sensibiliser les conducteurs lors de soirées (bars, boîtes de nuit, soirées étudiantes...) sur les dangers de l'alcool, des drogues, de la fatigue, de la vitesse...
Partenariat	<ul style="list-style-type: none"> ■ Services de l'État, Éducation Nationale, services de Police et Gendarmerie, collectivités locales, associations...
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> ■ Évolution du nombre d'accidents et de leur gravité ■ Évolution des types d'usagers impliqués dans les accidents ■ Nombre d'opérations de sécurisation réalisées ■ Nombre d'opérations de sensibilisation réalisées

Objectif 1
Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Axe 1
Organiser un système de transport performant à l'échelle départementale, en développant une offre de transport attractive

Fiche-action #20

Réaliser un plan bruit pour limiter les nuisances liées au trafic routier

Constat	<p>Les territoires sont aujourd'hui fortement exposés au bruit, occasionné en majeure partie par les infrastructures de transport terrestres.</p> <p>La Directive Européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, transposée en droit français par l'ordonnance n°2004-1199 du 12 novembre 2004 et ses textes d'application, a confié aux collectivités locales de nouvelles responsabilités en matière de bruit dans l'environnement.</p> <p>Le Département du Nord a la responsabilité de plus de 5300 kilomètres de routes départementales, dont certaines sont très fréquentées et situées en zone urbaine. Face à ce constat, et soucieux de l'amélioration constante du cadre de vie des Nordistes, le Département du Nord a pris conscience de l'impact sonore des routes départementales dans leur environnement. Afin de poursuivre cette démarche et sur la base de la cartographie du bruit, le Département du Nord va se doter d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.</p>
Actions et modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none">■ Poursuivre le diagnostic de la situation sonore actuelle dans le département■ Analyser les zones bruyantes en dépassement des limites réglementaires d'exposition au bruit et comportant des bâtiments sensibles■ Traiter en priorité les zones sensibles Points Noirs du Bruit■ Programmer les actions curatives et préventives, adaptées aux situations de chaque zone bruyante
Partenariat	<ul style="list-style-type: none">■ Services de l'État, collectivités locales, gestionnaires d'infrastructures de transport, associations, entreprises
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none">■ Actualisation annuelle

Objectif 1
Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Axe 1
Organiser un système de transport performant à l'échelle départementale, en développant une offre de transport attractive

Fiche-action #21

Développer un Plan Motards pour mieux prendre en compte la spécificité de ces usagers

Constat	<p>Selon l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, on constate une surreprésentation des deux-roues motorisés, notamment des motos, dans la mortalité routière. En cas d'accident, ces usagers spécifiques sont particulièrement vulnérables. En 2010, les deux-roues motorisés représentaient 24 % de la mortalité routière, sur 3992 décès au total en France. Si cette mortalité des deux-roues motorisés est en baisse de 19,8 % en 2010, elle est de nouveau en hausse de 3 % en 2011. En 2011, sur les 38 décès liés à des accidents de la route dans le département du Nord, on dénombrait 12 motards, soit 32 % des cas.</p> <p>Le samedi 9 juin 2012, le Département du Nord et la Fédération française des motards en colère (FFMC) ont signé une charte visant à mieux intégrer les préoccupations des motards en matière de sécurité sur les routes départementales.</p> <p>A travers cette charte, le Département s'est engagé à mettre en œuvre un certain nombre d'actions concrètes, comme l'analyse du niveau de sécurité des 800 kilomètres de glissières que comporte le réseau routier départemental ou le contrôle systématique de la glissance des chaussées dont l'âge du revêtement est supérieur à 7 ans.</p> <p>De son côté, la FFMC participera à l'expertise du patrimoine routier existant et sera associée aux réflexions pour l'élaboration du prochain Plan Routier Départemental.</p>
Actions et modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none">■ Nommer un sein du Département un référent en charge du sujet des deux-roues motorisés■ Réaliser des diagnostics de sécurité sur les zones accidentogènes prioritaires■ Élaborer et financer un plan départemental d'action de sécurité routière pour les deux-roues motorisés, en partenariat avec les associations de motards■ Continuer le partenariat avec la FFMC, portant sur le diagnostic des points noirs identifiés et sur la définition des aménagements de sécurité à engager■ Mettre à disposition un circuit fermé informant sur les dangers de la route■ Communiquer sur l'importance de l'entretien des deux-roues motorisés■ Communiquer sur la dangerosité du débridage : envers les concessionnaires, envers les parents des jeunes, envers les jeunes qui passent leur Brevet de Sécurité Routière■ Informer les motos-écoles sur les zones à risque dans le Département par la diffusion d'une cartographie des accidents des deux-roues motorisés

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Réaliser des opérations « motard d'un jour » entre des motards expérimentés (associations, Police, Gendarmerie...) et des jeunes (collégiens, lycéens, apprentis...) ■ Former les usagers de deux-roues motorisés en proposant des stages de maniabilité pour les jeunes, après le passage du Brevet de Sécurité Routière ■ Informer sur l'équipement du cyclomotoriste dans les lycées et collèges (rappel sur le port du casque et incitation au port du gilet de sécurité la nuit et en cas de mauvaise visibilité) ■ Établir un plan de contrôle spécifique aux deux-roues motorisés en verbalisant les remontées de file trop rapides ■ Établir un contrôle technique des deux-roues motorisés comme les autres véhicules ■ Faire témoigner des associations de victimes de la route, des personnes handicapées ou ayant provoqué un accident grave ou mortel
Partenariat	<ul style="list-style-type: none"> ■ Services de Police et Gendarmerie, Éducation Nationale, collectivités locales, associations
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nombre d'accidents impliquant des 2 roues motorisées ■ Nombre de victimes ■ Nombre d'opérations de sensibilisation, nombre de personnes touchées

Objectif 1
Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Axe 1
Organiser un système de transport performant à l'échelle départementale, en développant une offre de transport attractive

Fiche-action #22
Mettre en place un Plan Intempéries pour les transports collectifs départementaux

Constat	En hiver, l'état des routes et les conditions de circulation peuvent se dégrader avec des conséquences importantes sur les services de transports collectifs : retards, changements d'itinéraire, interruption des services...
Actions et modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none">■ Identifier les itinéraires des lignes fortes du réseau départemental de transports collectifs comme axes prioritaires pour le déneigement et le salage des routes départementales et des autres gestionnaires de voirie■ Établir des itinéraires de déviations en fonction de la praticabilité pour chaque ligne du réseau départemental de transports collectifs■ Établir un plan des arrêts accessibles signalisés comme tel sur le terrain en cas d'intempéries, en lien avec les transporteurs■ Déterminer des niveaux d'alertes gradués en fonction du niveau de service assuré, en lien avec les conditions climatiques :<ul style="list-style-type: none">• Fonctionnement normal• Déclenchement du Plan Intempéries avec itinéraire de substitution• Service supprimé■ Mettre en place un plan d'information du public qui permette de guider l'utilisateur en fonction du niveau d'alerte, via le portail Mobilité du Département ou les sites des réseaux urbains, dans la perspective d'une centrale de mobilité régionale sous l'égide du SMIRT
Partenariat	<ul style="list-style-type: none">■ Collectivités locales, autorités organisatrices de transport et leurs exploitants
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none">■ Nombre de jours d'intempéries■ Nombre de lignes affectées■ Pourcentage de services effectués par rapport aux services de base

Objectif 1
Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Axe 2
Conforter le positionnement du Département du Nord et son ancrage national et européen

Fiche-action #23

Améliorer l'accessibilité multimodale aux gares TGV

Constat	<p>Le TGV est un outil important d'aménagement du territoire, permettant de relier les principales agglomérations du département du Nord à Paris, au reste de la France ainsi qu'aux pays voisins d'Europe du Nord.</p> <p>6 gares nordistes bénéficient d'une desserte TGV : Lille-Flandres et Lille-Europe, Dunkerque, Hazebrouck, Valenciennes et Douai.</p>
Actions et modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none">■ Participer à l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux aux abords des gares de Dunkerque, Hazebrouck, Douai et Valenciennes■ Améliorer les dessertes du réseau départemental de transports collectifs à destination de ces gares, en proposant des correspondances notamment avec les horaires de trains du matin et du soir■ Poursuivre l'amélioration des principaux axes de desserte routière de ces gares (RD642, RD643, RD649)■ Arrimer le Cambrésis et l'Avesnois au TGV en étudiant la possibilité de lignes express du réseau départemental de transports collectifs vers les gares TGV les plus pertinentes (Arras, Douai, Valenciennes)■ Soutenir le maintien de liaisons vers Paris depuis Cambrai et Maubeuge par les trains d'équilibre du territoire■ Étudier la possibilité de mettre en place une tarification combinée avec le TGV
Partenariat	<ul style="list-style-type: none">■ Autorités organisatrices de transport (notamment la Région), SNCF
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none">■ Nombre de voyageurs TGV■ Nombre de voyageurs multimodaux

Objectif 1
Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Axe 2
Conforter le positionnement du Département du Nord et son ancrage national et européen

Fiche-action #24
Conforter la desserte aérienne du territoire

Constat	<p>L'accessibilité aérienne constitue un élément majeur pour le développement du territoire départemental. La desserte aérienne du Nord est assurée par plusieurs aéroports dont l'accès devient un élément essentiel sur lequel le Département du Nord doit se positionner.</p> <p>Si l'aéroport de Lesquin bénéficie d'une desserte par autocar au départ de la gare Lille-Flandres, l'essentiel de la clientèle de l'aéroport y accède en voiture.</p>
Actions et modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none">■ Participer au développement de l'aéroport de Lesquin au travers de l'adhésion du Département du Nord au SMALIM (Syndicat Mixte des Aéroports de Lille-Lesquin et Merville)■ Étudier la mise en place d'une desserte de l'aéroport de Lesquin par une ou plusieurs lignes du réseau départemental de transports collectifs, de manière coordonnée avec la navette existante■ Valoriser les liaisons existantes vers les différents aéroports
Partenariat	<ul style="list-style-type: none">■ SMALIM, exploitants du réseau départemental, CCI Grand Lille
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none">■ Part des transports collectifs parmi les usagers de l'aéroport de Lesquin■ Nombre de voyageur empruntant les navettes aéroports

Objectif 1
Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Axe 2
Conforter le positionnement du Département du Nord et son ancrage national et européen

Fiche-action #25

Développer des lignes de cars transrégionales et transfrontalières

Constat	<p>Hormis avec le Pas-de-Calais, desservi par 17 lignes du réseau départemental, et bien que les échanges quotidiens soient importants avec la Belgique ou les départements voisins, le réseau du Nord offre peu de liaisons avec les territoires limitrophes :</p> <ul style="list-style-type: none">- 1 liaison avec le Département de l'Aisne ;- 1 liaison avec la Belgique.
Actions et modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none">■ Conforter les lignes existantes■ Réorganiser la ligne Mons-Maubeuge actuelle■ Expérimentation d'une ligne Douai-Orchies-Tournai■ Identifier les besoins de mobilité transfrontalière et transrégionale non satisfaits en partenariat avec les territoires limitrophes■ Envisager le prolongement de certaines lignes vers les polarités voisines (Ypres/Poperinge, Charleroi, Mons...) selon les opportunités et les partenariats■ Développer un modèle juridique et financier pérenne pour le fonctionnement de ces lignes en lien avec les acteurs concernés■ Connecter et articuler les différents réseaux entre eux, notamment en termes d'horaire■ Participer aux différentes instances de coopération transfrontalière dans le domaine de la mobilité
Partenariat	<ul style="list-style-type: none">■ TEC, De Lijn, Départements de l'Aisne et du Pas-de-Calais, collectivités locales, autorités belges, groupements européens de coopération territoriale
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none">■ Évolution de la fréquentation sur les lignes existantes ou nouvellement créées

Objectif 1
Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Axe 2
Conforter le positionnement du Département du Nord et son ancrage national et européen

Fiche-action #26

Valoriser les connexions routières avec les territoires voisins

Constat	<p>Le territoire du département du Nord est caractérisé par de nombreuses relations transfrontalières : les flux d'échanges sont nombreux avec les départements du Pas-de-Calais et de l'Aisne et la Belgique.</p> <p>En complément du réseau autoroutier national, un certain nombre d'axes du réseau routier départemental supportent une partie de ces flux et se connectent au réseau structurant des territoires voisins.</p> <p>Il importe donc d'assurer la continuité, la fluidité et la lisibilité de ce réseau et de rendre les connexions avec l'extérieur du département les plus efficaces possibles.</p> <p>Ainsi parmi les axes importants, on peut retenir :</p> <ul style="list-style-type: none">- La RD300 : Saint-Omer – Dunkerque- La RD642 : A25 – Hazebrouck – Saint-Omer- La RD947 : A25 – Poperinge- La RD650/950 : Douai – Arras- La RD939 : Cambrai – Arras- La RD630 : Cambrai – Bapaume- La RD938 : Douai – Orchies – Tournai- La RD169 : Saint-Amand – Tournai- La RD935 : Valenciennes – Péruwelz- La RD630 : Valenciennes – Mons- La RD649 : Maubeuge – Charleroi- La RD644 : Cambrai – Saint-Quentin- La RD643 : Douai – Cambrai – Le Cateau – Aisne- La RD945 : A25 – Belgique (N58)
Actions et modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none">■ Reconnaître la spécificité de ces axes dans la classification des routes départementales■ Utiliser ces axes comme support de lignes de transport collectif■ Homogénéiser le jalonnement de ces axes avec les territoires voisins■ Associer les territoires voisins concernés pour les études et les projets routiers■ Être associé aux projets routiers des territoires voisins pouvant impacter le

	réseau routier départemental
Partenariat	■ Départements du Pas-de-Calais et de l'Aisne, autorités belges
Indicateurs	■ Nombre d'axes répertoriés ■ Évolution du trafic routier

Objectif 1
Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Axe 3
Faciliter les conditions de l'intermodalité et de la coordination entre les réseaux

Fiche-action #27

Sensibiliser les autorités organisatrices de transport urbain du département à l'usage de la billettique Pass Pass

<p>Constat</p>	<p>Sous l'impulsion du SMIRT, la mise en place progressive de la carte Pass Pass offre aux usagers la possibilité de circuler avec un support unique sur l'ensemble des réseaux ayant mis en place cette carte.</p> <p>Ce support unique est un premier pas vers la mise en place d'une tarification multimodale et d'un titre unique régional.</p> <p>De plus, pour le Département, il s'agit d'optimiser l'effort financier fait pour le financement de la gratuité des collégiens urbains en mettant en place un système de paiement au réel de l'utilisation.</p>
<p>Actions et modalités de mise en œuvre</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Accompagner le SMIRT pour sensibiliser les AOTU à l'intérêt d'une billettique unique, facilitant l'intermodalité entre le TER, le réseau départemental et les réseaux de transports collectifs urbains ■ Participer au développement technique de la centrale mobilité du SMIRT et de ses fonctions billettiques permettant un service après-vente optimisé pour les usagers (voir fiche #28) ■ Réaliser les adaptations nécessaires du système billettique des délégataires du réseau départemental pour assurer une interopérabilité avec les réseaux mettant en place la carte Pass Pass ■ Participer aux études de mises en place de titres multimodaux (voir fiche #32)
<p>Partenariat</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ SMIRT, autorités organisatrices de transport et leurs exploitants
<p>Indicateurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nombre de cartes Pass Pass mises en circulation ■ Nombre de validations ■ Évolution du déploiement de la billettique Pass Pass dans les différents PTU du département ■ Évolution du nombre de déplacements multimodaux

Objectif 1
Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Axe 3
Faciliter les conditions de l'intermodalité et de la coordination entre les réseaux

Fiche-action #28

Participer à la création d'une centrale de mobilité régionale

<p>Constat</p>	<p>Un des thèmes les plus abordés dans les ateliers citoyens sur la mobilité concerne l'information voyageurs. L'accès à une source unique contenant une information fiable sur tous les réseaux de transports du Nord et du Pas-de-Calais apparaît aujourd'hui comme une demande forte des usagers.</p> <p>La diffusion de l'information proposée en termes de mobilité est primordiale pour favoriser l'utilisation des transports collectifs et encourager le report vers des modes de déplacement plus durables.</p> <p>Il existe donc un réel enjeu pour le Département et ses partenaires membres du SMIRT de communiquer et d'informer les usagers sur l'ensemble de l'offre disponible.</p> <p>Ainsi le SMIRT doit porter le développement d'une centrale régionale de mobilité permettant d'avoir une information à jour, en temps réel sur tous les réseaux de transport en commun ainsi qu'à terme, une information sur les modes alternatifs au véhicule particulier (covoiturage, transport à la demande, modes actifs...)</p>
<p>Actions et modalités de mise en œuvre</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Participer au développement technique par le SMIRT de la centrale de mobilité régionale ■ Participer à l'élaboration d'un Référentiel Commun de l'Information voyageur régionale sous l'égide du SMIRT <p>De façon coordonnée avec la mise en service de cette centrale, et afin de l'alimenter, le Département lancera les actions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mettre en place un système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV, outil nécessaire à une information en temps réel), à l'échelle du réseau départemental dans le cadre des délégations de service public ; ■ Utiliser des vecteurs variés et modernes pour diffuser les informations du réseau départemental avant, pendant et après le déplacement (agence commerciale, point d'arrêt, information embarquée, smartphone, site Internet...); ■ Approfondir ou développer la diffusion d'une information en temps réel des conditions de trafic, des temps d'attente ou d'alerte lors d'évènements ponctuels ; ■ Faciliter l'arrivée de nouveaux services et opérateurs de mobilité et encourager des expérimentations.
<p>Partenariat</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ SMIRT, autorités organisatrices de transport et leurs exploitants, Ademe, collectivités locales

Indicateurs	■ Nombre de connexions à la centrale
--------------------	--------------------------------------

Objectif 1
Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Axe 3
Faciliter les conditions de l'intermodalité et de la coordination entre les réseaux

Fiche-action #29
Faire évoluer la gouvernance et le financement de la mobilité

<p>Constat</p>	<p>Les ateliers citoyens ont montré que l'intermodalité et la coordination des différents réseaux était une attente forte des citoyens.</p> <p>Les bassins de mobilité ne cessent d'évoluer et les déplacements des usagers s'étalent de plus en plus sur plusieurs périmètres de transport collectif. Par conséquent pour un seul trajet l'utilisateur utilise régulièrement des réseaux de différentes autorités organisatrices. Dès lors, l'attractivité des transports collectifs pour les usagers passe obligatoirement par une très bonne coordination et complémentarité des différents réseaux, tant dans leur composante d'offre que de tarification, de billettique et d'information.</p> <p>Ce constat n'est pas neuf et a guidé la création du Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports (SMIRT), qui a pour objectif de piloter la coordination des offres de transport, la mise à disposition d'une information multimodale et l'instauration d'une tarification unifiée. Le Département participe activement à ces travaux.</p> <p>Parallèlement, le Département du Nord est également en contact permanent avec les six autorités organisatrices de transport urbain de son territoire, la Région et les départements voisins pour notamment organiser la gestion des lignes pénétrantes dans les PTU, le financement du transport scolaire, les tarifications intégrées...</p> <p>Mais au-delà de ces collaborations existantes, le Département souhaite mener une réflexion de fond, en tenant compte des mutations institutionnelles, sur le besoin d'unification du pilotage de l'organisation des transports afin de faciliter l'usage des transports collectifs sur des échelles en cohérence avec les besoins des usagers.</p>
<p>Actions et modalités de mise en œuvre</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Soutenir le développement du SMIRT et sa montée en compétences ■ Organiser une conférence métropolitaine afin de traiter, dans le cadre d'une dynamique collective avec l'État et Lille Métropole, des problèmes d'accessibilité à la métropole lilloise ■ Pérenniser l'organe de concertation autour de l'innovation dans la mobilité créé à l'occasion de l'appel à projets Mobilité 2012 ■ Créer des comités techniques de travail semestriels et pérenniser ceux existants avec l'ensemble des autorités organisatrices partenaires du Département (autorités urbaines, Région, Département du Pas-de-Calais) dans une logique de coordination de l'offre et d'optimisation des politiques publiques de mobilité ■ Participer aux démarches de coopération territoriales existantes (Aire Métropolitaine de Lille, Eurométropole....) ■ Co-construire la politique mobilité du Département avec les citoyens et élus

	<p>locaux en :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rendant compte des actions mises en place suite aux ateliers citoyens 2013 • Organisant une nouvelle étape de démocratie participative sur la mobilité • Développant des comités d'usagers du réseau départemental (voir fiche #5) • Pérennisant les commissions d'arrondissement annuelles pour l'élaboration et la mise à jour des interventions du Département dans la mobilité • Adaptant les actions du présent Schéma à chaque territoire dans le cadre de la démarche de Contrats de Territoire, en partenariat avec les acteurs locaux • Permettant l'évolution continue de ce schéma et de ses fiches-actions en fonction des attentes des territoires et des orientations partagées avec les autres autorités de transport <ul style="list-style-type: none"> ■ Mener une réflexion de fond sur le devenir du pilotage des transports afin de déterminer la gouvernance la plus efficace pour s'adapter à la complexification des déplacements, dans une perspective de création d'une autorité organisatrice des transports unique ■ Engager une réflexion sur le mode de financement des infrastructures stratégiques pour le territoire départemental (ex : RN2, CSEL) : mise en concession, écotaxe poids lourds, péage urbain... ■ Engager une réflexion dans le cadre du SMIRT sur un versement transport interstitiel ou additionnel, dans le but de financer les projets de mobilité partenariaux
Partenariat	<ul style="list-style-type: none"> ■ SMIRT, autorités organisatrices de transport et leurs exploitants, collectivités locales
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nombre de projets partenariaux ■ Évolution des bassins de mobilité

Objectif 2
Un droit à la mobilité assuré pour tous

Axe 4
Répondre aux besoins de tous

Fiche-action #30

Développer les aides pour la formation au permis de conduire

<p>Constat</p>	<p>Le fait de ne pas avoir de permis de conduire est souvent un frein à l'obtention d'un emploi, surtout dans les zones rurales ou périurbaines peu desservies par les transports collectifs.</p> <p>Le Département du Nord a fait le constat que plus de la moitié des jeunes Nordistes de 18 à 25 ans qui sont accompagnés par les missions locales n'ont pas le permis de conduire. Dès 2013, le Département du Nord va permettre à 1000 jeunes en parcours d'insertion de bénéficier d'une aide d'une valeur de 1000 €, après obtention du code de la route.</p> <p>Par ailleurs, en ce qui concerne les jeunes en situation de handicap, les centres de formation à la conduite sont actuellement trop peu nombreux sur le territoire départemental (6 autos-écoles sur le département du Nord).</p> <p>Enfin, des personnes âgées sont parfois en difficulté par rapport au code de la route et désireraient une remise à niveau.</p>
<p>Actions et modalités de mise en œuvre</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Renforcer l'aide au permis de conduire pour les jeunes, dans le cadre du FDAJ et d'un projet d'insertion professionnelle ■ Sensibiliser les professionnels des autos-écoles aux différents types de handicap ■ Informer les personnes âgées sur les possibilités offertes en matière de remise à niveau et de prévention routière
<p>Partenariat</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Collectivités locales, auto-écoles, missions locales, Gendarmerie, associations de prévention routière
<p>Indicateurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nombre de bénéficiaires de l'aide au permis de conduire et montants alloués par territoires de prévention et d'action sociale

Objectif 2
Un droit à la mobilité assuré pour tous

Axe 4
Répondre aux besoins de tous

Fiche-action #31

Développer des actions de formation à la mobilité

<p>Constat</p>	<p>Dans l'optique de favoriser le report modal des Nordistes vers les modes alternatifs à l'automobile individuelle, proposer une offre de transport attractive est une condition indispensable, mais non suffisante. En effet, la construction de parcours multimodaux, sur plusieurs réseaux de transport et dans des environnements variés, avec plusieurs tarifications différentes, demandent une certaine compétence, une capacité à se déplacer de la part des individus.</p> <p>Des freins à la mobilité peuvent alors exister, qui peuvent être d'ordre psychologique, culturel, cognitif, financier... Ces freins qui limitent la mobilité des individus se transforment alors en freins dans l'accès à l'emploi, à la formation, à la vie de la cité.</p> <p>Le Département, acteur principal du secteur social, pourrait accompagner les publics qui souhaitent bénéficier d'un apprentissage de la mobilité, et plus particulièrement les publics fragiles (jeunes, chômeurs, allocataires du RSA, personnes âgées, personnes handicapées...). Ces formations viseraient à donner une plus grande autonomie et une plus grande confiance en soi à ces publics, qui se retrouveraient en capacité de se déplacer plus facilement et ainsi, d'améliorer leur intégration sociale.</p>
<p>Actions et modalités de mise en œuvre</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Former les agents du Département à identifier les besoins des publics et dispenser des formations d'apprentissage de la mobilité ■ Mettre en œuvre des processus d'évaluation de la mobilité individuelle pour faire le point sur les capacités et les besoins des personnes ciblées et pour les orienter vers les solutions adaptées à leur situation ■ Proposer, en collaboration avec les services sociaux du Département (personnes âgées, personnes en situation de handicap, insertion, enfance-famille), une formation d'apprentissage de la mobilité (information sur l'offre, lecture de plans de réseaux, gamme tarifaire, construction de parcours, mise en situation, formation à la pratique du vélo...) ■ Promouvoir les actions visant à améliorer la mobilité des publics en difficulté en orientant les subventions départementales sur cette thématique
<p>Compétences mobilisées</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Transport, insertion, jeunesse, personnes âgées, personnes handicapées
<p>Partenariat</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Collectivités locales, associations d'insertion, missions locales, CLIC, MDPH
<p>Indicateurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nombre de bénéficiaires des formations d'apprentissage de la mobilité ■ Retours d'expériences des personnes formées

Objectif 2
Un droit à la mobilité assuré pour tous

Axe 4
Répondre aux besoins de tous

Fiche-action #32

Instaurer une tarification attractive

<p>Constat</p>	<p>L'offre du réseau départemental est organisée en bassins de vie ; elle est complémentaire des réseaux TER et urbains mais sans tarif multimodal généralisé. Ses tarifs commerciaux sont parmi les plus bas de France, tandis que le Droit au transport reste mal compris et contribue à véhiculer l'image d'un réseau à vocation scolaire. Le réseau est pourtant ouvert à tous et dispose sur certaines lignes d'une offre susceptible de capter une clientèle commerciale ; cependant, la clientèle reste composée à 80 % de scolaires.</p>
<p>Actions et modalités de mise en œuvre</p>	<p>Parmi l'ensemble des évolutions de la gamme tarifaire, l'accent peut être mis sur deux publics prioritaires de l'action départementale :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les jeunes : tout d'abord, le maintien de la gratuité du transport scolaire peut être souligné, dans un contexte de disparition de cette gratuité dans nombre de Départements ; par ailleurs, pour les jeunes qui bénéficient de cette gratuité, la faculté de se déplacer sans contrainte est proposée avec un tarif « boost » ; enfin, pour tous les jeunes de moins de 26 ans, un abonnement libre circulation à prix très réduit est proposé selon le quotient familial ; - les bénéficiaires du RSA : pour accompagner les bénéficiaires du RSA dans leurs besoins de mobilité, un abonnement libre circulation est proposé au prix d'un carnet de 10 tickets. <p>Les principes de la nouvelle gamme tarifaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Favoriser la mobilité des jeunes avec une nouvelle offre tarifaire, en complément d'un Droit au transport simplifié ■ Proposer une gamme commerciale plus équitable et plus attractive ■ Une hausse de certains tarifs visant à fidéliser la clientèle, à développer la mobilité et à dégager des moyens pour améliorer l'offre <p>A plus long terme, la mise en œuvre d'une tarification solidaire, avec des niveaux de prix en fonction des revenus, pourrait être envisagée sur l'ensemble de la gamme tarifaire du Département : transport scolaire, gamme commerciale. De même, la création de tarifs intégrés et multimodaux sera recherchée.</p>
<p>Partenariat</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Autorités organisatrices de transport et leurs exploitants, SMIRT
<p>Indicateurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Volumes des ventes et des recettes pour chaque titre ■ Fréquentation du réseau par les usagers scolaires et commerciaux

Objectif 2
Un droit à la mobilité assuré pour tous

Axe 4
Répondre aux besoins de tous

Fiche-action #33

Poursuivre la mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité

<p>Constat</p>	<p>On constate que près de 30 % de la population est concernée par la mobilité réduite. Chacun peut en effet être concerné de manière momentanée ou durable : personnes âgées, accident, handicap permanent, femmes enceintes, personnes avec poussette ou portant des objets lourds....</p> <p>Les décrets de décembre 2006 et l'arrêté de janvier 2007 relatifs à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ainsi que le décret de février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs permettent l'application de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Le grand objectif de cette loi est de rendre accessible l'ensemble de la chaîne du déplacement (bâti, voirie, espaces publics, transports, logements...).</p> <p>En ce sens, le Département, au titre de sa compétence transport, doit faire en sorte de rendre accessible son réseau de transport interurbain. Dans ce cadre, il a adopté en février 2009 une délibération validant son Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transports départementaux. Le Département va poursuivre sa mise en œuvre ; toutefois il sera évalué et ajusté aux données de fréquentation du réseau ainsi qu'à l'évolution du contexte réglementaire (rapport de Claire-Lise Campion « Réussir 2015 »).</p>
<p>Actions et modalités de mise en œuvre</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Réaliser une programmation de mise aux normes des points d'arrêt en cohérence avec la fréquentation du réseau et les besoins identifiés ou exprimés par les personnes à mobilité réduite ■ Poursuivre le renouvellement du matériel roulant par des autocars accessibles à l'horizon 2015 (plancher bas ou munis d'élévateurs) et équipés d'un Système d'Information Voyageur (annonces visuelles et sonores à l'extérieur et l'intérieur du véhicule) ■ Mise en place d'un nouveau mobilier d'équipement des points d'arrêt conforme aux normes d'accessibilité ■ Prévoir dans les nouveaux autocars des places spécifiques pour les utilisateurs de fauteuils roulants ou les personnes avec des poussettes ■ Organiser et financer le transport des élèves et étudiants en situation de handicap en améliorant la qualité de service ■ Prendre en compte systématiquement l'accessibilité dans tout nouveau projet d'aménagement de voirie sous maîtrise d'ouvrage départementale ■ Inciter les communes et communautés de communes à mettre en œuvre un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) ■ Participer à l'échelle régionale à la constitution d'une base de données sur l'accessibilité des réseaux de transports collectifs et améliorer l'accessibilité

	<p>des points d'échange entre réseaux</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Participer à des actions de recherche en lien avec le milieu universitaire ou à des programmes nationaux de recherche (de type PREDIT) dans le domaine de l'accessibilité ■ Relancer le groupe de travail « accessibilité » avec les partenaires
Partenariat	<ul style="list-style-type: none"> ■ Collectivités locales, SMIRT, associations représentantes des personnes handicapées
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> ■ Évolution du nombre d'arrêts accessibles ■ Évolution du pourcentage d'usagers impactés par les travaux de mise aux normes des arrêts ■ Évolution du nombre de véhicules accessibles sur le réseau départemental (planchers bas, ascenseurs) ■ Taux d'équipement du parc roulant en Système d'Information Voyageur (annonces visuelles et sonores)

Objectif 2
Un droit à la mobilité assuré pour tous

Axe 5
Répondre aux besoins de tous

Fiche-action #34

Assurer le transport des élèves en situation de handicap de manière ciblée et performante

Constat	<p>La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées renforce les actions en faveur de la scolarisation des élèves handicapés. Elle affirme le droit pour chacun à un parcours scolaire continu et adapté.</p> <p>Dans ce cadre, le Département du Nord a pour responsabilité d'organiser le transport des élèves et étudiants en situation de handicap vers leurs établissements scolaires : lors de la rentrée 2011, près de 2850 élèves furent ainsi transportés quotidiennement.</p> <p>Dans la continuité de son schéma départemental d'organisation sociale et médico-sociale pour les personnes en situation de handicap, adopté en mars 2012, et pour accompagner au mieux des projets de scolarisation de plus en plus personnalisés, le Département souhaite renforcer l'adéquation et améliorer les performances de son offre à destination des élèves en situation de handicap.</p>
Actions et modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none">■ Poursuivre la mise en œuvre du schéma d'accessibilité■ Élaborer et maintenir à jour un état de l'offre de transport départemental en termes d'accessibilité aux personnes handicapées■ Cibler les bénéficiaires, à savoir les élèves en situation de handicap reconnu et titulaires d'une préconisation de transport délivrée par la MDPH■ Proposer différentes alternatives de transport : transport en commun, transport en commun accompagné, remboursement des frais kilométriques engagés par les familles, transport en véhicule■ Améliorer la qualité du service : mise en place d'une plateforme téléphonique (composée d'emplois d'avenir) dédiée aux établissements scolaires et aux familles, développement du site Internet http://mobilite.lenord.fr/ comme portail d'information des familles et des établissements, hausse des exigences en matière de formation des conducteurs dans les prochains appels d'offres■ Instaurer de nouvelles modalités de partenariat et de coopération entre acteurs institutionnels (notamment avec les établissements scolaires, les enseignants référents de l'Éducation Nationale, l'Agence Régionale de Santé et les services du Département et de la MDPH)
Partenariat	<ul style="list-style-type: none">■ Collectivités locales, Région, Éducation Nationale, associations, MDPH
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none">■ Nombre et évolution des types de prises en charge des élèves et étudiants en situation de handicap

Objectif 2
Un droit à la mobilité assuré pour tous

Axe 5
Organiser des services adaptés aux besoins

Fiche-action #35

Améliorer la desserte des zones d'activités et commerciales en périphérie des agglomérations

<p>Constat</p>	<p>Depuis les années 60, le développement de l'automobile a fortement impacté l'organisation des territoires, donnant naissance à de nouvelles polarités situées à la périphérie des villes.</p> <p>D'abord monofonctionnelles, basées sur des activités économiques ou du commerce de grande distribution, ces polarités se sont étoffées progressivement jusqu'à constituer de véritables centralités alternatives structurant le territoire. Rattrapées par l'étalement urbain, elles sont passées du statut de pôle périphérique à nouvelle porte d'agglomération, connaissant ainsi de nouvelles difficultés d'accessibilité routière.</p> <p>La question de la desserte de ces centralités alternatives apparaît aujourd'hui comme un défi majeur, mais constitue également une formidable opportunité pour les différents acteurs institutionnels de mailler leur territoire, tout en répondant à des besoins de mobilité avérés. En particulier les zones commerciales, déjà bien identifiées par la population, peuvent muter en de véritables polarités multimodales, offrant au Département l'opportunité de développer des interfaces avec les PTU, de promouvoir le covoiturage et les nouvelles mobilités (véhicules électriques...) ou de créer de nouvelles zones de transport à la demande.</p>
<p>Actions et modalités de mise en œuvre</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Identifier les polarités périphériques présentant un intérêt pour l'organisation des transports départementaux ■ Pour les zones commerciales : <ul style="list-style-type: none"> • participer aux réflexions en cours des différents promoteurs sur le développement de leurs sites ; • aider à la constitution de véritables lieux d'échanges en y établissant le terminus de certaines lignes du réseau départemental (par ex. lorsque la polarité est desservie par une ligne structurante de transport collectif urbain) ; • s'appuyer sur les bassins de clientèle (qui répondent à des logiques géographiques établies et dont les commerciaux ont une bonne connaissance) pour créer, dans les secteurs peu denses, du transport à la demande zonal, centré sur la zone commerciale ; • mettre en œuvre des partenariats pour promouvoir les mobilités de demain, notamment les pistes de l'autopartage et de l'électromobilité, qui sont susceptibles de trouver un écho auprès des acteurs de la grande distribution.
<p>Partenariat</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Collectivités locales, autres autorités organisatrices de transport et leurs

	exploitants, gestionnaires de zones commerciales
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none">■ Nombre de lieux d'échanges dans les zones commerciales■ Évolution de la fréquentation des lieux d'échanges nouvellement créés

Objectif 2
Un droit à la mobilité assuré pour tous

Axe 5
Organiser des services adaptés aux besoins

Fiche-action #36

Soutenir l'élaboration de plans de déplacements dans les principales zones d'emplois situées hors des périmètres de transport urbain

<p>Constat</p>	<p>L'ADEME et la Région Nord – Pas de Calais accompagnent les entreprises et les collectivités depuis plus de 10 ans dans leur démarche de management de la mobilité, notamment dans le cadre des Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE). Fin 2012, ces deux partenaires ont lancé une étude intitulée « État de l'art et capitalisation des démarches et outils de management de la mobilité en région Nord-Pas-de-Calais ». Il ressort de cette étude que depuis 2008, les démarches de management de la mobilité ont connu un développement significatif en Nord-Pas-de-Calais. Le management de la mobilité y concerne 780 entreprises pour 167 000 salariés, un chiffre important mais qui reste relativement faible au regard du potentiel régional (174 000 établissements pour 1,5 million d'emploi).</p> <p>Sur la base des constats de l'étude, les enjeux à venir se situent surtout autour de la promotion et de l'animation des projets de plans de déplacement, par la mise en place d'un réseau régional au service des professionnels. Le Département du Nord doit pouvoir trouver sa place, de manière complémentaire à l'action de la Région et de l'Ademe, dans ce processus visant à encourager les entreprises et administrations à mettre en œuvre des plans de déplacement.</p>
<p>Actions et modalités de mise en œuvre</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nommer une personne-ressource sur les plans de déplacements, responsable de leur suivi au sein des services du Département ■ Lancer une campagne de communication sur les avantages des modes alternatifs et sur l'intérêt de réaliser un plan de déplacements pour les entreprises ou les administrations ■ Adapter la desserte des autocars aux horaires des salariés ou créer une navette spécifique
<p>Partenariat</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Collectivités locales, Région Nord-Pas-de-Calais, Ademe, Chambre de commerce et d'industrie, autres autorités organisatrices de transport et leurs exploitants
<p>Indicateurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nombre de plans de déplacements lancés ■ Évaluation du report modal un an après la mise en place des mesures

Objectif 2
Un droit à la mobilité assuré pour tous

Axe 5
Organiser des services adaptés aux besoins

Fiche-action #37

Investir le champ de l'écobilité scolaire

<p>Constat</p>	<p>Le Département du Nord est compétent pour les collèges (construction-rénovation, entretien, fonctionnement) et l'organisation des transports scolaires. Un des objectifs croisés des politiques d'éducation et de mobilité pourrait être de limiter l'accompagnement en voiture dans les écoles et surtout les collèges. Les enjeux se posent à la fois en termes d'environnement (limitation de la pollution), de santé publique (pratique quotidienne d'une d'activité physique) et d'autonomie des élèves (déplacements seul ou en groupes).</p>
<p>Actions et modalités de mise en œuvre</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nommer une personne-ressource sur l'écobilité scolaire, responsable du thème au sein des services du Département ■ Inciter les chefs d'établissement, les associations de parents d'élèves et les élèves des écoles et collèges à engager des actions d'écobilité scolaire : pédibus et vélobus, plans de déplacements d'établissements scolaires (PDES), covoiturage entre parents... ■ Sécuriser les accès aux collèges pour les vélos et les piétons ■ Équiper les collèges qui ne disposent pas de stationnement vélos et veiller à développer des infrastructures cyclables dans un rayon de 3 kilomètres (voir fiche #40) ■ Lancer une campagne d'information et de sensibilisation des élèves sur l'offre de transports collectifs existante et sur les bienfaits et les avantages des modes actifs (autonomie de l'enfant, activité physique...)
<p>Partenariat</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Collectivités locales, Région Nord-Pas-de-Calais, Ademe, autres autorités organisatrices de transport et leurs exploitants, association de parents d'élèves, établissements scolaires, centre de ressources régional sur l'écobilité scolaire
<p>Indicateurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nombre de pédibus, vélobus, PDES engagés ■ Évaluation du report modal un an après la mise en place des mesures

Objectif 2
Un droit à la mobilité assuré pour tous

Axe 5
Organiser des services adaptés aux besoins

Fiche-action #38

Accompagner le développement du télétravail et du co-working

<p>Constat</p>	<p>Le télétravail est une organisation permettant aux salariés d'exercer leur activité professionnelle en dehors de leurs locaux habituels. Il permet ainsi de réduire les déplacements domicile / travail traditionnellement effectués aux heures de pointe du matin et du soir, sources des difficultés de circulation quotidiennes aux abords des grandes agglomérations.</p> <p>Le co-working est un type d'organisation du travail qui regroupe deux notions : un espace de travail partagé (mutualisation des locaux), mais aussi un réseau de travailleurs encourageant les échanges (permettre aux travailleurs indépendants de bénéficier d'un espace de socialisation).</p> <p>Ces deux nouvelles organisations du travail sont possibles grâce à l'émergence des nouvelles technologies de l'information et de la communication (téléphone mobile, Internet...) et à l'équipement progressif des territoires en très haut débit.</p> <p>De nombreuses demandes d'accompagnement départemental pour la création de centres de télétravail et de co-working ont récemment émergé de la part des acteurs locaux dans le cadre des Contrats de territoire du Département.</p>
<p>Actions et modalités de mise en œuvre</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mener une réflexion sur l'accompagnement départemental à la création de centres de télétravail et co-working, en cohérence avec le réseau des ruches départementales et en coordination avec le Pas de Calais ■ Accompagner l'équipement du territoire départemental en très haut débit ■ Développer la visioconférence pour réduire les déplacements professionnels
<p>Partenariat</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Collectivités locales, Région Nord-Pas-de-Calais, monde économique
<p>Indicateurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nombre de centre de télétravail accompagnés / créés

Objectif 2
Un droit à la mobilité assuré pour tous

Axe 5
Organiser des services adaptés aux besoins

Fiche-action #39

Poursuivre la démarche d'appel à projets dans le domaine de la mobilité

Constat	<p>Conscient de la nécessité de développer des démarches innovantes afin de répondre aux enjeux des territoires et aux besoins des usagers, le Département du Nord a souhaité expérimenter de nouvelles modalités d'intervention dans le cadre de sa politique de mobilité. Les politiques classiques du Département (organisation d'un réseau de cars interurbains, projet de voiries nouvelles...) ne permettent plus de répondre de façon pertinente à l'intégralité des problématiques posées par l'évolution des besoins des habitants.</p> <p>En réponse à ce constat, le Conseil général du Nord a souhaité lancer en mai 2012 une démarche d'appel à projets sur le thème de la mobilité. La volonté du Département du Nord est de compléter l'offre de transports classique mise en œuvre par les acteurs publics compétents par des solutions innovantes de mobilité durable portées par l'initiative locale.</p> <p>Le Département du Nord a en outre souhaité mobiliser autour de ce projet des élus et des spécialistes locaux et nationaux de la mobilité. Un comité de sélection a donc été constitué, qui a permis de retenir une vingtaine de projets.</p> <p>Le Département du Nord, s'inscrivant dans une véritable démarche partenariale, n'apporte pas uniquement un soutien financier aux projets retenus, mais assure un suivi dans la mise en œuvre des projets.</p> <p>Le Département envisage de poursuivre cette démarche qui a permis de mobiliser fortement les acteurs locaux et de favoriser l'innovation dans un souci d'optimisation et d'efficacité des politiques publiques.</p>
Actions et modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none">■ Lancer périodiquement (tous les deux ans) une démarche d'appel à projets innovants en matière de mobilité ;■ Faire reconnaître par les acteurs locaux la démarche d'appel à projets comme un outil à part entière de la politique de mobilité du Département du Nord, au service des territoires ;■ Cofinancer les projets lauréats et mettre en place de véritables partenariats avec les porteurs de projets ;■ Diffuser les bonnes pratiques et réfléchir à la généralisation des projets exemplaires ;■ Adapter les critères d'éligibilité à l'ensemble des politiques départementales ;■ Poursuivre le comité technique des partenaires pour l'évaluation des projets lauréats ;■ Envisager un partenariat de cofinancement pour certains champs d'action (ADEME, Région...).
Partenariat	<ul style="list-style-type: none">■ Collectivités locales, Région Nord-Pas-de-Calais, Ademe, autres autorités organisatrices de transport et leurs exploitants, associations, entreprises,

	laboratoires de recherche
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none">■ Nombre de dossiers déposés, retenus■ Nombre d'usagers bénéficiant des actions retenues

Objectif 3
Une mobilité socialement responsable

Axe 6
Encourager et développer les pratiques alternatives de mobilité

Fiche-action #40
Le Plan Cyclable Départemental

Constat	Le vélo constitue un mode de déplacement alternatif à la voiture, non polluant, économique et accessible à tous. Il répond en outre à des usages variés : déplacements quotidiens, sports, loisirs et tourisme, qui sont autant de domaines d'intervention du Département. C'est pourquoi la promotion du vélo fait depuis longtemps l'objet d'un engagement fort du Département, notamment par le développement d'un réseau cyclable bénéficiant d'équipements spécifiques, pistes ou bandes, à la faveur des travaux sur le réseau routier départemental.
Actions et modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> ■ Poursuivre la mise en œuvre du Plan Cyclable Départemental avec les différents partenaires concernés (associations, Région, intercommunalités, exploitants des réseaux de transports collectifs, collèges...) ■ Développer le maillage du réseau de façon cohérente et connecté aux territoires voisins (départements du Pas-de-Calais et de l'Aisne, Belgique) ■ Développer le stationnement autour des principaux pôles générateurs (pôles d'échanges, zones d'emplois, d'enseignement, de services, de commerces, de loisirs, de tourisme...) ■ Mener une opération sur un collège pilote : aménagements, stationnement et sensibilisation ■ Favoriser l'accès à l'équipement cycliste pour les collégiens et éventuellement les habitants (location longue durée, bourses aux vélos d'occasion...) ■ Équiper tous les collèges du département de stationnement vélo ■ Mener des campagnes de sensibilisation à l'usage du vélo, notamment auprès du jeune public
Partenariat	<ul style="list-style-type: none"> ■ Collectivités locales, Région Nord-Pas-de-Calais, Ademe, autres autorités organisatrices de transport et leurs exploitants, associations, établissements scolaires
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> ■ Actualisation annuelle

Objectif 3
Une mobilité socialement responsable

Axe 6
Encourager et développer les pratiques alternatives de mobilité

Fiche-action #41

Proposer des vélos pliants dans les autocars du réseau départemental

<p>Constat</p>	<p>Selon l'enquête origine-destination réalisée en 2012, l'accès aux points d'arrêt du réseau départemental s'effectue à près de 82 % à pied. En revanche, l'intermodalité associant le vélo et les autocars du réseau est quasi inexistante. L'accès dominant par la marche à pied limite de fait l'attractivité du réseau départemental, au regard des distances à parcourir et du caractère accidentogène de certains cheminements piétonniers pour rejoindre l'arrêt le plus proche.</p> <p>Or, le vélo permet de couvrir près de trois fois la distance parcourue à pied sur une durée équivalente. Favoriser une intermodalité vélo/transport interurbain permettrait donc d'augmenter considérablement l'aire de chalandise du réseau départemental, tout en favorisant une mobilité plus durable.</p> <p>Grâce à l'appel à projets mobilité lancé en 2012, le développement d'une offre de vélos pliants en location de longue durée, couplée à un abonnement au réseau départemental, va apporter une réponse efficace pour augmenter l'aire d'attractivité du réseau départemental et en développer l'usage.</p>
<p>Actions et modalités de mise en œuvre</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Développement d'une offre de location de vélos pliants avec une politique tarifaire attractive et couplée à l'abonnement mensuel et/ou annuel du réseau départemental ■ Assurer un suivi de maintenance régulier à l'utilisateur pour garantir un fonctionnement optimal du vélo ■ Mettre en œuvre une campagne de communication en présentant les atouts
<p>Partenariat</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Exploitants du réseau départemental, groupe Vitamine T (insertion sociale)
<p>Indicateurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nombre d'abonnés

Objectif 3
Une mobilité socialement responsable

Axe 6
Encourager et développer les pratiques alternatives de mobilité

Fiche-action #42

Sécuriser les itinéraires piétons et assurer la continuité des cheminements

<p>Constat</p>	<p>Les piétons sont des usagers vulnérables qui continuent d’être impliqués dans de nombreux accidents de la route. Ainsi, en France en 2011, 13 % des personnes tuées sur la route sont des piétons et près de 2 piétons tués sur 3 circulaient en milieu urbain.</p> <p>Par ailleurs, la marche à pied est un mode de déplacement non polluant et respectueux de l’environnement. Elle est complémentaire de tous les autres modes et en particulier des transports collectifs. A ce titre, la part modale de la marche à l’échelle du Département du Nord est de 25 % et arrive en deuxième position, derrière les déplacements réalisés en voiture. Compte tenu de ces éléments, il est important d’encourager cette pratique et d’aménager des itinéraires continus, larges et accessibles en faveur de cette catégorie d’usagers.</p>
<p>Actions et modalités de mise en œuvre</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Aménager des trottoirs larges et confortables et sécuriser les traversées piétonnes aux abords des collèges, des arrêts de cars interurbains et des principaux pôles générateurs implantés sur les voiries départementales ■ Inciter au développement de zones de circulation apaisée aux abords des établissements scolaires ■ Tester des adaptations de la vitesse sur certains axes particulièrement accidentogènes pour les piétons ■ Déployer des radars pédagogiques sur les axes départementaux aux abords des établissements scolaires et des principaux équipements accueillant du public (piscine, salles de sports...) afin de sensibiliser les automobilistes
<p>Partenariat</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Collectivités locales, autorités organisatrices de transport et leurs exploitants, associations
<p>Indicateurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Évolution de la part modale de la marche à pied ■ Évolution de l’accidentologie de cette catégorie d’usagers

Objectif 3
Une mobilité socialement responsable

Axe 6
Encourager et développer les pratiques alternatives de mobilité

Fiche-action #43

Soutenir les initiatives de développement de l'autopartage

<p>Constat</p>	<p>On compte aujourd'hui environ 25 000 abonnés aux services d'autopartage en France. Ce service se distingue du covoiturage par le fait que le véhicule est conduit par plusieurs conducteurs successivement, ce qui permet d'optimiser son usage : en effet, une voiture passe le plus clair de son temps en stationnement (en moyenne 94 % du temps dans la métropole lilloise). L'autopartage permet aussi de réduire le nombre de voitures nécessaires (estimé à 15 utilisateurs potentiels pour une seule voiture).</p> <p>Ce type de service existe déjà au sein de l'agglomération lilloise, sous l'appellation Lilas Autopartage : une soixantaine de véhicules de différents modèles sont répartis dans 26 stations, au cœur des principales grandes villes de la métropole. Ce service permet aux adhérents de réserver une voiture dans la station de leur choix et de la restituer dans la même station, pour une durée d'une heure minimum.</p> <p>L'enjeu pour le Département est de contribuer à la valorisation de ces nouvelles pratiques de mobilité qui vise à un autre mode d'utilisation de la voiture.</p>
<p>Actions et modalités de mise en œuvre</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Communiquer sur les services existants d'autopartage et sur leurs avantages (économiques, environnementaux, gain pour le cadre de vie...) ■ Accompagner l'expérimentation des véhicules en autopartage sur le Département ■ Favoriser l'implantation de stations sur le domaine public à proximité des pôles d'échanges et/ou arrêts du réseau interurbain les plus fréquentés
<p>Partenariat</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ademe, autorités organisatrices de transport, collectivités locales
<p>Indicateurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Évolution du nombre d'adhérents sur les services expérimentés ■ Évolution de la motorisation des ménages

Objectif 3
Une mobilité socialement responsable

Axe 6
Encourager et développer les pratiques alternatives de mobilité

Fiche-action #44
Encourager les alternatives énergétiques pour les flottes de véhicules de service

<p>Constat</p>	<p>Le transport routier occupe une place prépondérante dans les émissions de gaz à effet de serre et de particules fines. La développement des motorisations au diesel est à l'origine de la concentration de particules fines (PM10, PM2,5) qui s'avèrent nocives pour la santé publique.</p> <p>Des normes européennes toujours plus strictes obligent les constructeurs d'automobiles à installer sur leurs nouveaux modèles des systèmes de dépollution et des motorisations de plus en plus performantes du point de vue environnemental.</p> <p>Le renouvellement progressif des flottes de véhicule des entreprises et des collectivités par des véhicules propres doit permettre une diminution de ces émissions polluantes.</p>
<p>Actions et modalités de mise en œuvre</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Encourager le renouvellement des flottes de véhicules en intégrant le facteur pollution dans les critères de marchés publics d'achat de véhicules ■ Soutenir l'expérimentation de l'usage de véhicules propres et innovants (véhicules hybrides ou électriques) ■ Le Département se propose d'avoir un comportement exemplaire dans ce domaine
<p>Partenariat</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Constructeurs automobiles, Ademe, Région, exploitants du réseau départemental
<p>Indicateurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Réduction des gaz à effet de serre ■ Moyenne d'âge du parc de véhicules de l'administration ■ Taux de véhicules propres au sein du parc départemental

Objectif 3
Une mobilité socialement responsable

Axe 6
Encourager et développer les pratiques alternatives de mobilité

Fiche-action #45

Promouvoir l'éco-conduite auprès des agents départementaux et dans les Délégations de Service Public du réseau départemental

Constat	<p>Afin de limiter les impacts économiques et écologiques liés aux déplacements motorisés, plusieurs actions conjointes sont à mener, dont la formation des conducteurs à l'éco-conduite. En effet, une conduite sollicitant de façon modérée les organes d'un véhicule est une conduite plus économique (moins consommation de carburant), plus sûre et plus respectueuse de l'environnement (moins émissions de CO₂).</p> <p>Pour que les pratiques exemplaires se diffusent à l'ensemble des habitants, une première étape pourrait consister dans la promotion de l'éco-conduite dans les Délégations de Service Public du réseau départemental.</p>
Actions et modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none">■ Introduire dans les Délégations de Service Public du réseau départemental une obligation de formation des conducteurs de cars à l'éco-conduite■ Promouvoir l'éco conduite auprès de la population en s'appuyant sur les guides diffusés par l'Ademe■ Le Département se propose d'avoir un comportement exemplaire dans ce domaine
Compétences mobilisées	<ul style="list-style-type: none">■ Transport interurbain et voirie
Partenariat	<ul style="list-style-type: none">■ Ademe, exploitants du réseau départemental, centres de formation à l'éco-conduite
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none">■ Consommation de carburant des autocars du réseau départemental■ Nombre de conducteurs ayant bénéficié d'une formation à l'éco-conduite

Objectif 3
Une mobilité socialement responsable

Axe 6
Encourager et développer les pratiques alternatives de mobilité

Fiche-action #46
Soutenir les initiatives visant à développer localement l'utilisation de véhicules électriques

Constat	<p>La mobilité électrique fait l'objet aujourd'hui d'un important développement. Les véhicules propres sont en effet devenus un enjeu de société en raison de la montée en puissance des préoccupations environnementales et de l'augmentation du prix des carburants.</p> <p>Le Nord – Pas-de-Calais étant une grande région industrielle de l'automobile, la Région souhaite devenir l'un des principaux territoires du développement des véhicules électriques.</p>
Actions et modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> ■ Soutenir le développement de toutes les formes de véhicules électriques (voiture particulière, vélos et scooters...) en implantant sur le patrimoine départemental des bornes et lieux de recharge (voirie, relais territoriaux, aires de covoiturage, pôles d'échanges...) ■ Encourager l'électromobilité au travers des appels à projet ■ Communiquer sur les dispositifs mis en place
Partenariat	<ul style="list-style-type: none"> ■ Constructeurs automobiles, Ademe, Région, collectivités locales
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nombre de véhicules électriques ■ Nombre de bornes de recharge

Objectif 3
Une mobilité socialement responsable

Axe 6
Encourager et développer les pratiques alternatives de mobilité

Fiche-action #47

Valoriser les modes alternatifs à la route pour le transport de marchandises tout en soutenant l'activité économique locale et l'attractivité du territoire

<p>Constat</p>	<p>En raison de sa situation géographique sur les principaux corridors de fret européens, mais également du fait de la densité de sa population et de son tissu économique, le département du Nord est concerné par un important trafic de transport de marchandises.</p> <p>Cette situation participe à l'engorgement du réseau routier structurant et affecte l'accessibilité des principales agglomérations. De plus, l'intensité du transport de marchandises est l'un des principaux facteurs de la dégradation des voiries et de l'environnement (bruit, pollution, accidents...). Elle est aussi une contrainte pour les entreprises régionales et un frein à l'attractivité du territoire, lorsqu'elle dépasse les capacités des réseaux de transport sollicités.</p> <p>Un contexte règlementaire se met en place (avec l'écotaxe poids lourds notamment) pour une prise en charge financière plus équilibrée des nuisances liées au transport routier. Elle peut permettre de limiter la croissance du transport de marchandises par route dans le futur. En parallèle, il est nécessaire d'améliorer la compétitivité des solutions alternatives à la route : le transport fluvial et le transport ferroviaire avec sa composante transport combiné.</p> <p>Pour un plus grand rayonnement national ou européen, le département du Nord a besoin du Canal Seine Nord Europe, d'un port maritime de Dunkerque fort et d'un réseau de ports intérieurs dynamique, innovant en matière de logistique urbaine.</p>
<p>Actions et modalités de mise en œuvre</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Soutenir les grands projets d'infrastructures alternatives à la route de dimension internationale : le canal à grand gabarit Seine Nord Europe et l'autoroute ferroviaire Atlantique au travers de l'implication de la plateforme de Dourges ■ Participer au débat sur la nécessité de réaliser le Contournement Sud Est de Lille ■ Examiner avec intérêt tous les projets d'infrastructures de transport susceptibles d'apporter un gain significatif d'attractivité au département, en appréhendant l'ensemble des coûts et bénéfices associés à ce projet ■ Améliorer si nécessaire l'accès aux plateformes multimodales existantes et en projet (Marquion) ■ Participer aux réflexions sur la logistique urbaine et le transport durable de marchandises
<p>Partenariat</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Services de l'État, autorités organisatrices de transport, collectivités locales, monde économique (transport et logistique, donneurs d'ordre)

Indicateurs	<ul style="list-style-type: none">■ Évolution du trafic poids lourds■ Évolution des parts modales pour le transport de marchandises
--------------------	--

Objectif 3
Une mobilité socialement responsable

Axe 7
Développer des mesures d'accompagnement et soutenir l'innovation

Fiche-action #48
Développer une ingénierie départementale de la mobilité et accompagner les collectivités locales

Constat	<p>Aujourd'hui la volonté des collectivités de développer des pratiques de mobilité durables est importante. Toutefois certaines collectivités, du fait de leur taille notamment, n'ont pas suffisamment de compétences en termes de transport et de mobilité pour mener à bien leur projet.</p> <p>En ce sens, le Département pourrait développer un appui auprès de ces collectivités en matière de transports, de déplacements et de mobilités alternatives afin de les accompagner.</p>
Actions et modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none">■ Créer un conseil de la mobilité afin que les collectivités puissent s'y référer■ Mettre à disposition des collectivités la technicité des agents du Département (sur les pratiques des modes alternatifs notamment)■ Accompagner l'engagement et l'élaboration des plans locaux de déplacements sur le territoire du département■ Participer à l'Observatoire Régional des Transports et de la Mobilité, outil d'observation et d'aide à la décision■ Préparer des guides d'actions thématiques à destination des collectivités locales
Partenariat	<ul style="list-style-type: none">■ Services de l'État, Ademe, collectivités locales, autres autorités organisatrices de transport
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none">■ Nombre de projets traités et suivis■ Retour d'expérience des collectivités ayant sollicité l'aide du Département

Objectif 3
Une mobilité socialement responsable

Axe 7
Développer des mesures d'accompagnement et soutenir l'innovation

Fiche-action #49

Participer aux projets de recherche dans le domaine de la mobilité durable

Constat	Acteur de la mobilité par son rôle d'autorité organisatrice des transports interurbains routiers, le Département souhaite renforcer sa présence et son soutien aux réflexions sur la mobilité de demain. Cette volonté s'exprime déjà aujourd'hui par le soutien au pôle de compétitivité I-Trans sur les transports innovants.
Actions et modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none">■ Poursuivre le soutien au pôle de compétitivité I-Trans sur les transports innovants■ Poursuivre le soutien à Transalley, incubateur d'entreprises innovantes dans le domaine des transports durables■ Valoriser et consolider les connaissances départementales en matière de déplacements■ Innover dans les techniques d'infrastructures de transport et soutenir le développement de Railenium■ Promouvoir une politique d'exploitation et d'entretien plus respectueuse de l'environnement■ Soutenir des actions innovantes dans le domaine du transport des marchandises■ Proposer le département comme territoire d'étude ou d'expérimentation dans des projets de recherche nationaux (PREDIT)■ Accueillir et participer à des colloques ou rencontres nationales et européennes dans le domaine de la mobilité durable■ Développement d'un plan de recherche et d'innovation sur les domaines de compétence du Département
Partenariat	■ Universités, laboratoires de recherche, pôles de compétitivité, Ademe, Région, collectivités locales
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none">■ Nombre de projets■ Nombre d'expérimentations

Objectif 3
Une mobilité socialement responsable

Axe 7
Développer des mesures d'accompagnement et soutenir l'innovation

Fiche-action #50

Poursuivre la labellisation « Route durable » pour tous les projets routiers

Constat	<p>En collaboration avec Certivéa et le réseau scientifique et technique, le Département du Nord a élaboré un premier référentiel « Route Durable », dont la première version date de juillet 2010.</p> <p>La Route Durable, c'est la volonté de garantir la contribution positive d'une route à la vie sociale et économique comme à l'aménagement d'un territoire. Son ambition est de mettre à disposition de tous les maîtres d'ouvrage un outil permettant de passer en revue toutes les préoccupations de Développement Durable à tous les stades d'un projet routier : de la programmation à la conception puis la réalisation.</p> <p>Le colloque organisé le 31 mai 2011 à Lille par le Département du Nord sur la Route Durable a mis en avant la nécessité de développer un référentiel de certification adapté aux projets courants, afin de faciliter sa diffusion et son appropriation par l'ensemble des collectivités territoriales.</p> <p>D'autre part, certains ajustements nécessaires sont apparus avec :</p> <ul style="list-style-type: none">- les retours d'expériences des premières certifications par l'outil des Points à Clarifier (une douzaine) ;- l'évolution réglementaire dans certains domaines ;- la prise en compte de la Convention d'Engagement Volontaire (CEV).
Actions et modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none">■ Sous l'impulsion (et avec le) du Département, Certivéa a travaillé en lien avec différentes collectivités territoriales (Somme, Pas-de-Calais) et le CETE Nord-Picardie à l'élaboration de la deuxième version du référentiel de certification « Route Durable » durant l'année 2012.■ Ce nouveau référentiel est disponible depuis janvier 2013 et doit faire l'objet d'applications expérimentales. Pour y parvenir, un appel à candidatures a été lancé.■ Sept maîtres d'ouvrages ont répondu favorablement : l'Eure, l'Indre et Loire, le Pas-de-Calais, la Vendée, la Somme et la Communauté urbaine de Dunkerque seront aux côtés du Département du Nord dans cette phase test d'une année.■ Cette mobilisation des collectivités territoriales constitue une preuve du nouvel élan pris par la démarche Route Durable et témoigne d'une possibilité d'essaimer les pratiques du Nord
Partenariat	<ul style="list-style-type: none">■ Services de l'État dont le CETE Nord-Picardie et l'IDRRIM, collectivités locales dont les Départements français, Certivéa
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none">■ Nombre de projets certifiés au niveau national et départemental à compter du lancement officiel de la deuxième version du référentiel « Route Durable »

	■ Nombre de communications (manifestations, articles, journées techniques...) évoquant ce nouveau référentiel
--	--