

SCHEMA DE MOBILITE

Mobilité, Liberté, 2030



jeparticipe!
ATELIERS
CITOYENS
DÉPARTEMENTAUX

Sommaire

1. Introduction
 2. Le Diagnostic
 3. Les principes d'actions du Département
 4. Les objectifs du Département
 5. Les actions à mettre en œuvre
 6. Conclusion
- Annexe : Fiches actions.

2.Diagnostic :

Quels enseignements pour « Mobilité Liberté 2030 » ?

Le Département du Nord bénéficie d'une localisation géographique très favorable, aux portes de l'Europe du Nord et au cœur des échanges européens. Les lignes TGV le relie aux grandes capitales et l'aéroport de Lille-Lesquin se classe au 10ème rang français. Avec une façade maritime et 10 % du réseau navigable français, il possède une intense activité fluvio-maritime par l'activité des ports de Dunkerque (3ème port de commerce) et de Lille (3ème port fluvial). Le projet de Canal Seine Nord Europe que le Département appelle de ses vœux devrait encore renforcer cette position.

Le Nord dispose également d'une des plus fortes densités routières et autoroutières de France (dont plus de 5 000 km de routes départementales) mais la métropole lilloise est engorgée et la partie Est du territoire souffre d'une moindre accessibilité.

Le Nord offre à sa population des transports collectifs denses, diversifiés et en amélioration (inter-modalité notamment). Mais certains réseaux urbains sont saturés et les modes doux sont insuffisamment développés. Des difficultés de mobilité demeurent également pour les personnes en situation de précarité, en recherche d'emploi et en insertion professionnelle. Enfin, les transports collectifs et établissements recevant du public ne sont pas tous accessibles aux personnes en situation de

handicap malgré les progrès très importants connus ces dernières années.

La politique de mobilité et les conditions d'accessibilité représentent un enjeu fondamental pour le développement du territoire départemental. Cet enjeu a une plusieurs dimensions :

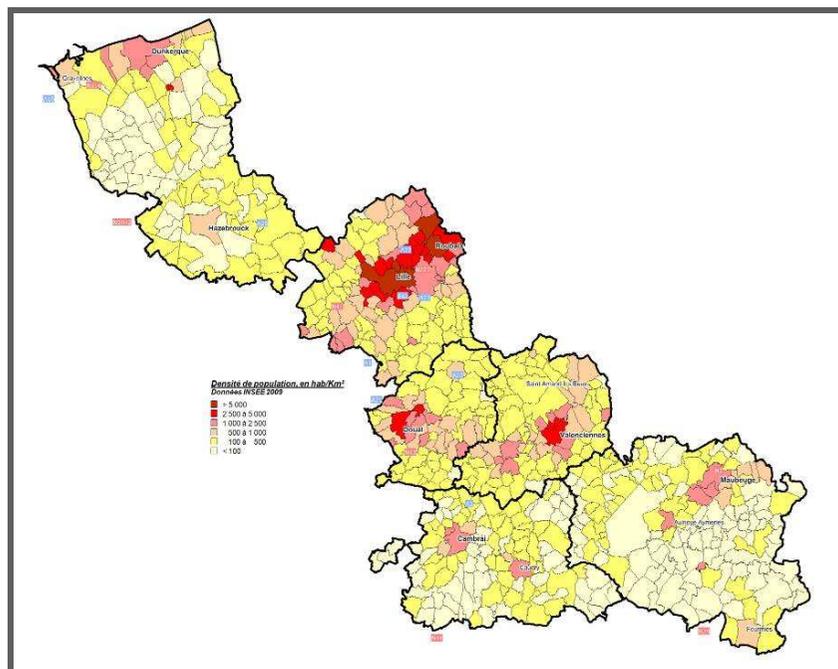
- Une dimension socio-économique pour répondre à la situation du Département du Nord marqué par les mutations économiques,
- Une dimension avec l'extérieur du Département, car il importe de poursuivre le développement de liaisons efficaces pour rendre le Département plus facilement accessible à l'échelle européenne ;
- Une dimension intérieure, car il y a, au sein du Département du Nord, une forte hétérogénéité entre les différents territoires. De plus, une de ses spécificités est l'étendue des distances entre ses extrémités, séparées par 184 kilomètres, ce qui fait de lui le département le plus long de France.

Par ailleurs le Nord est, sur le plan de la mobilité, au centre d'un environnement institutionnel caractérisé notamment par un nombre important d'Autorités Organisatrices de Transports Urbains (6), en relation avec la Région Nord Pas de Calais et le Département du Pas de Calais au sein du SMIRT (Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports), syndicat régional unique en France.

2.1. Données socio-économiques : un Département dense, jeune, marqué par les mutations économiques

Un département dense et fortement urbanisé

Le Nord, premier département français par la population (2 576 770 habitants au 1^{er} janvier 2013), s'inscrit dans le contexte fortement urbanisé de l'Europe du Nord avec une densité quatre fois supérieure à celle de la France (447 hab/km² contre 114 en France, 359 en Belgique et 395 aux Pays-Bas).



Cette densité élevée masque toutefois de forts contrastes : les principales agglomérations du département connaissent une densité de population supérieure à 1000 habitants/km² tandis que certaines communes des arrondissements d'Avesnes-sur-

Helpe, Dunkerque ou Cambrai présentent une densité inférieure à 100 habitants/km² (voir la carte ci-contre).

90 % de la population du Nord réside dans une commune de plus de 2 000 habitants. Cette population se concentre essentiellement dans les 6 principales agglomérations, qui rassemblent les ¾ de la population nordiste. L'espace périurbain, qui vit sous l'influence directe des grands centres urbains, représente 16,5 % de la population totale. Par ailleurs, 412 communes du Nord (63 %) comptent moins de 2 000 habitants.

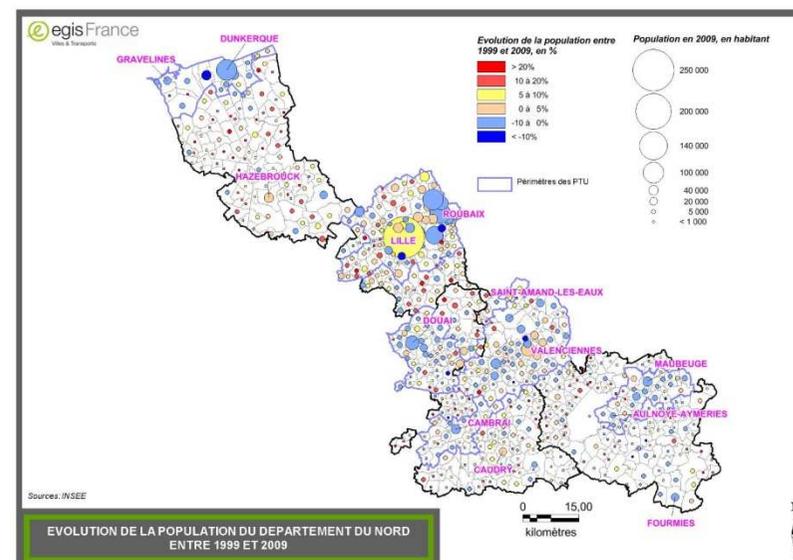
Une population qui stagne en raison d'un important déficit migratoire

Caractérisé par une natalité dynamique et un taux de fécondité élevé, le Nord voit cependant sa population stagner entre 1999 et 2009, en raison d'un solde migratoire défavorable notamment lié aux difficultés économiques. Le Nord fait ainsi partie des rares départements français dont la population n'a que très peu évolué sur cette période (+ 17 500 habitants). Ce phénomène, qui concerne surtout les cadres et les jeunes actifs, dure depuis le milieu des années 1970 avec les premières crises économiques.

Sur cette même période, les territoires du département connaissent cependant des évolutions contrastées : les zones d'emplois de Dunkerque, Maubeuge et Roubaix-Tourcoing perdent de la population, tandis que la Flandre-Lys ou la zone de Lille progressent. On observe que la périurbanisation tend à ralentir et que la croissance se situe désormais essentiellement dans les communes de la périphérie lilloise, de l'arrondissement de Dunkerque, du nord du Douaisis, confortant ainsi les périphéries déjà constituées autour des grands pôles d'emplois.

Enseignements pour « Mobilité Liberté 2030 » :

Ce constat conduit au développement nécessaire d'une mobilité permettant de répondre au développement d'agglomérations et à la mobilité interurbaine.



En termes d'évolution, les projections démographiques à l'horizon 2040 montrent une croissance très modérée de la population nordiste : le département compterait 2 638 700 habitants en 2040, soit seulement + 2,9 % par rapport à 2007. Dans le même temps, une progression d'environ + 14,5 % serait observée à l'échelle nationale.

Une population jeune

Le Nord se caractérise également par la jeunesse de sa population (36,7 ans en moyenne, contre 40,4 ans au niveau national). En 2009, les moins de 30 ans représentaient 39,4 % de la population, pour 35,3 % en France.

C'est dans l'arrondissement de Lille que la population des moins de 30 ans est la plus représentée (42 %). Viennent ensuite les arrondissements de Valenciennes (38,3 %), de Douai et Avesnes-sur-Helpe (37,3 %), de Dunkerque (36,7 %) et enfin de Cambrai (35,6 %).

Même si elle reste supérieure à la moyenne nationale, on notera que la part de population des moins de 30 ans connaît une diminution sensible dans tous les arrondissements depuis 1999.

Enseignements pour « Mobilité Liberté 2030 »

Le schéma de mobilité devra répondre aux attentes d'une population jeune et lui assurer une liberté de déplacement.

La population des plus de 60 ans représente moins de 20 % à l'échelle du département en 2009. Sa répartition spatiale est hétérogène et se concentre principalement dans les secteurs les moins denses du département, notamment dans les arrondissements d'Avesnes-sur-Helpe et de Cambrai.

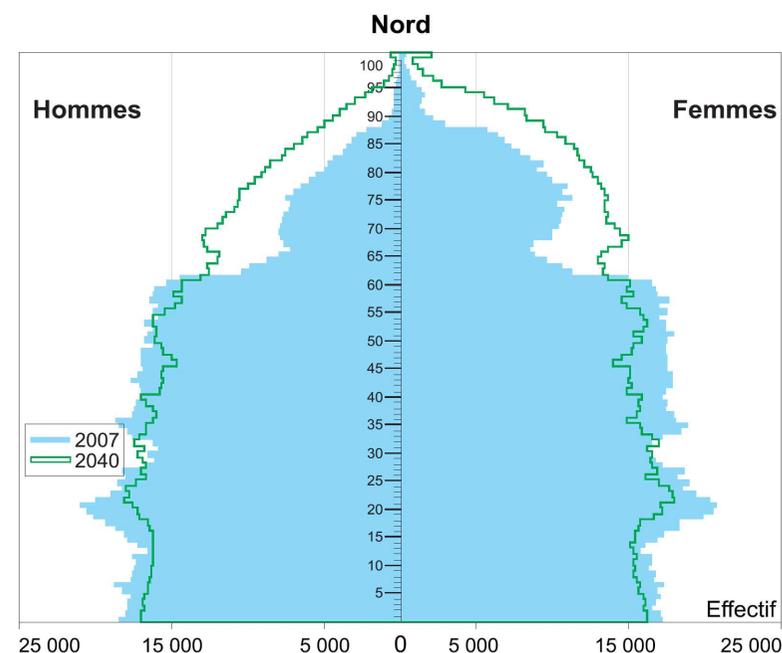
Le vieillissement global de la population nordiste se traduit autant par l'augmentation de la population des 30-60 ans que par celle des plus de 60 ans.

Enseignements pour « Mobilité Liberté 2030 »

Le vieillissement de la population amènera à

développer une offre spécifique adaptée (Par exemple : Transport à la demande) en particulier en milieu rural

Les projections de population réalisées par l'INSEE envisagent que les plus de 60 ans représenteront 27 % de la population du département en 2040, contre 18 % en 2007. Si les habitants du département du Nord resteraient la population la plus jeune de France métropolitaine à l'horizon 2040, les moins de 20 ans ne représenteraient plus que 24 % de la population départementale, contre 27% en 2007. Pour illustration, la population collégienne diminuerait de près de 10 000 élèves à l'horizon 2040.



Une économie marquée par les mutations économiques

En 2009, le département comptait environ 985 000 emplois, pour une population active d'1 150 000 personnes (dont 25 000 travailleurs transfrontaliers).

L'arrondissement de Lille concentre à lui seul près de 520 000 emplois, soit près de 53 % des emplois du Nord. L'arrondissement de Dunkerque arrive ensuite avec 136 000 emplois, suivis des arrondissements de Valenciennes (125 000 emplois), Douai (78 000 emplois), Avesnes-sur-Helpe (69 000 emplois) et Cambrai (52 000 emplois).

Le secteur privé rassemble 667 425 salariés en 2010, répartis entre l'industrie (19,8 %), la construction (8,2 %), le commerce (18,8 %) et les services (53,3 %).

L'économie nordiste est fragile et reste marquée par un important tissu industriel toujours majoritairement traditionnel (mécanique, automobile, textile, plasturgie, métallurgie, etc.). Les commerces et services de proximité dans les espaces ruraux et les secteurs urbains sensibles, ainsi que le tertiaire supérieur sont par ailleurs insuffisamment développés.

Le taux de chômage atteignait, au 4^e trimestre 2012, 13,9 % de la population active nordiste. Après une forte augmentation en 2009, il tend à se stabiliser entre 13 et 14 %. Il s'agit d'un taux élevé qui place le département parmi les plus touchés de France.

Enseignements pour « Mobilité Liberté 2030 »

La mobilité est un point essentiel pour l'accès à l'emploi.

Là-encore, ce taux global masque des disparités locales : les personnes sans emploi se concentrent essentiellement dans les grandes agglomérations et le plus souvent dans les grands

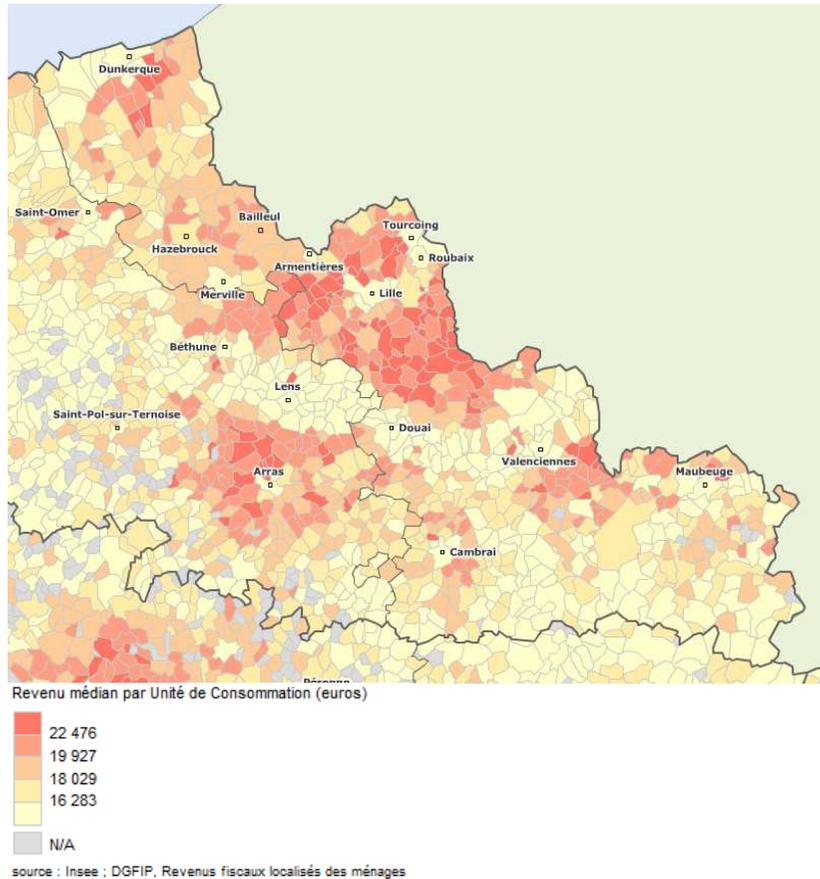
bassins industriels ; les zones périurbaines semblent beaucoup moins touchées (Flandre intérieure, Pévèle, Plaine de la Lys, Amandinois, Plateau quercitain, Ouest-Cambrésis).

Une grande précarité

Conséquence de l'activité économique fragilisée, le Nord se caractérise également par la précarité qui frappe une partie importante de sa population. Le département est ainsi l'un des moins aisés de France : le revenu annuel médian s'y élève en 2008 à 17 584 euros par unité de consommation contre 18 986 au niveau national et 18 605 en province.

D'importantes disparités territoriales s'observent entre les revenus des ménages les plus aisés et ceux des plus pauvres : la moitié nord du département, avec la grande couronne lilloise, la Flandre intérieure et l'arrière-pays dunkerquois, apparaît ainsi beaucoup plus aisée que la partie sud du département, qui accueille davantage de ménages à revenus modestes. La Sambre-Avesnois, les bassins miniers douaisien et valenciennois ainsi que l'Est-Cambrésis sont les zones les plus impactées par cette précarité.

Cependant, la situation plus favorable du nord du département masque également des disparités territoriales importantes : une certaine gentrification, conséquence de l'installation des cadres dans certains quartiers urbains ou en milieu rural et périurbain, existe en parallèle du maintien de populations défavorisées dans les grands centres industriels (Dunkerque, vallée de la Lys, Douai, Roubaix-Tourcoing, Lille). Ces secteurs font alors figures de poches de pauvreté dans des territoires où les hauts revenus sont bien représentés.



populations aisées et mobiles et des ménages plus faiblement insérés dans la vie sociale et économique, cumulant difficultés économiques et handicaps en termes d'accessibilité.

Enseignements pour « Mobilité Liberté 2030 »

L'accès des plus précaires à la mobilité revêt un enjeu particulièrement important pour le Nord.

L'importance de la précarité se traduit également par un recours plus élevé aux minima sociaux dans le département (13,4 % des ménages contre 8,7 % en France en 2008), tout particulièrement au Revenu de Solidarité Active qui concerne au total 125 500 allocataires.

Cette fragilité d'une partie de la population induit une véritable problématique de l'accès à la mobilité : l'accès à l'emploi ou aux services pour tous les Nordistes constitue l'un des principaux enjeux pour enrayer la hausse des inégalités entre des

2.2. Une position au cœur de l'Europe à renforcer

Un positionnement géographique au cœur de l'Europe

Le département du Nord bénéficie d'une localisation géographique très favorable, au cœur des grands flux nord-européens.

Sa position sur le réseau de grande vitesse ferroviaire européen lui confère une accessibilité exceptionnelle aux grandes capitales du Nord de l'Europe. Avec le développement du maillage européen de lignes à grande vitesse, le trafic va augmenter sensiblement à l'avenir et conforter le rôle des gares de Lille comme hub régional. En outre, le développement des relations de province à province a permis une forte augmentation du nombre de liaisons entre Lille et l'aéroport de Roissy par TGV. En revanche, la qualité des liaisons reste insatisfaisante vers Amsterdam et Cologne, en raison de l'absence de trains directs et de l'inadaptation des correspondances à Bruxelles.

En dehors de Lille, les gares de Douai, Valenciennes, Dunkerque et Hazebrouck disposent d'une desserte directe mais modeste à destination de Paris. Cambrai et Maubeuge restent à l'écart du réseau à grande vitesse, même si elles bénéficient d'une desserte vers Paris grâce aux Trains d'Équilibre du Territoire.

Le département bénéficie pour sa desserte aérienne de la présence de l'aéroport de Lille-Lesquin qui a transporté 1,1 millions de passagers en 2011. Il profite également de la proximité des plateformes internationales de Roissy-Charles-de-Gaulle et de Bruxelles-Zaventem et des aéroports de Bruxelles-Charleroi et de Paris-Beauvais, principalement desservis par les compagnies low-cost.



AU CARREFOUR DES GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT NORD EUROPÉENNES /



Sources : Mission Bassin Minier - ADULM

Une mobilité relativement contenue à l'intérieur des différents territoires du département

Malgré ce réseau intense, les relations du Département avec ses territoires voisins restent limitées par l'effet de frontières :

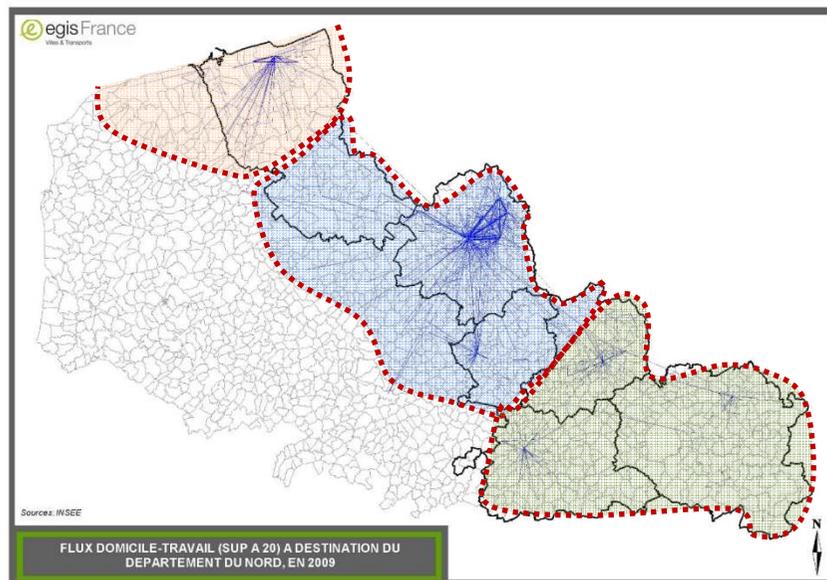
- Avec le Pas de Calais, si les liaisons routières sont importantes, elles restent à développer en matière d'infrastructures (liaison Boulogne-Lille par exemple) mais aussi en matière de liaison de transports en commun.

- Avec la Belgique, malgré des liaisons ferroviaires en développement, les liaisons routières (transports) restent limitées.

L'analyse des déplacements des nordistes fait apparaître 3 grands bassins de mobilité, se décomposant en 7 sous-bassins, qui correspondent assez fidèlement aux périmètres des arrondissements.

On identifie ainsi :

- une aire littorale ;
- une aire métropolitaine centrale élargie à la Flandre, au Douaisis et à la Pévèle ;
- un grand bassin du Hainaut, faisant graviter la Sambre-Avesnois et le Cambrésis autour de l'agglomération valenciennoise ;



Enseignements pour « Mobilité Liberté 2030 »

Le développement d'infrastructures et de liaisons avec le Pas de Calais et la Belgique doit renforcer le développement du Nord par une plus grande intégration et une intensification des échanges.

Un territoire de transit

Ce positionnement au cœur de l'Europe conduit à un trafic de transit fret important par le réseau autoroutier (A1,A2,A25) et routier. Ce transit, outre l'impact écologique, contribue à la saturation des agglomérations. Des projets de contournement sont engagés (contournement Nord de Valenciennes par le Département) ou à l'étude (Contournement Sud-Est de Lille) pour atténuer. Cependant, l'enjeu du report modal vers le fer, mais surtout vers la voie d'eau est essentiel. C'est dans ce cadre que le projet de Canal Seine Nord Europe est d'une importance vitale pour le Département et le désengorgement de ses agglomérations.

Ce report modal doit aussi permettre de renforcer le Port de Dunkerque, 3^{ème} port français, et ainsi mieux relier le Département au reste du monde.

Enseignements pour « Mobilité Liberté 2030 »

Le schéma de mobilité encourage le report modal, notamment vers la voie d'eau, porté par le projet de Canal Seine Nord Europe.

2.3. En interne du Département : répondre à l'engorgement de la Métropole Lilloise, favoriser les liaisons avec le sud du Département, dépasser la prédominance de la voiture

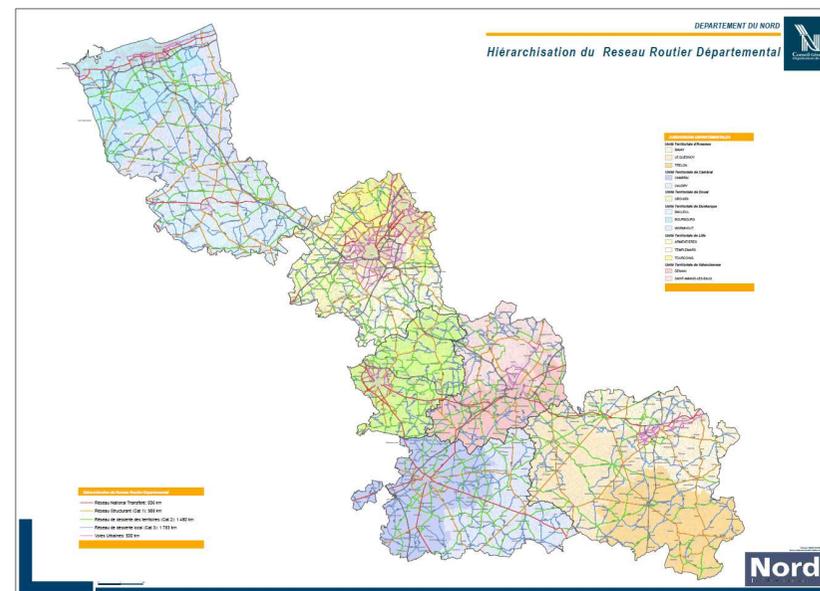
Un réseau routier globalement fluide et bien maillé mais ponctuellement congestionné et peu hiérarchisé en territoire aggloméré

La longueur totale du réseau routier du département du Nord est de 15 850 kilomètres, se répartissant en 290 kilomètres d'autoroutes, 90 kilomètres de routes nationales, 5 300 kilomètres de routes départementales et 10 150 kilomètres de voies communales.

Les échanges quotidiens, alimentés par la périurbanisation et les relations transfrontalières, se sont fortement développés et ont provoqué une intensification du trafic routier à l'origine de l'engorgement de la plupart des grandes agglomérations aux heures de pointe. Lille, Valenciennes ou encore Dunkerque voient quotidiennement leur réseau primaire connaître des épisodes de congestion, de plus en plus longs, en raison de la combinaison des trafics de transit, d'échanges et de desserte sur le réseau national.

Enseignements pour « Mobilité Liberté 2030 »

L'engorgement des agglomérations limitent la mobilité et le développement économique, tout en ayant un impact environnemental fort.



Les 5 300 kilomètres du réseau départemental irriguent l'ensemble des territoires du Nord dont ils assurent la desserte et permettent la connexion au réseau structurant.

C'est un réseau hiérarchisé qui fait apparaître l'organisation suivante :

- le réseau national transféré : 506 km ;
- le réseau structurant : 988 km ;
- le réseau de desserte des territoires : 1 460 km ;
- le réseau de desserte locale : 1 783 km ;
- les voies urbaines : 500 km.

Si le maillage viaire est globalement satisfaisant, les secteurs au sud et à l'est du département, plus éloignés du réseau autoroutier, apparaissent moins accessibles que le reste du territoire.

*Enseignements pour « Mobilité Liberté 2030 »
Renforcer les liaisons avec le sud du Département.*

En termes de volumes de trafic, l'ensemble des axes départementaux supporte des charges importantes, voire très importantes. Néanmoins, après des décennies de croissance, le trafic routier sur le réseau départemental tend à se stabiliser.

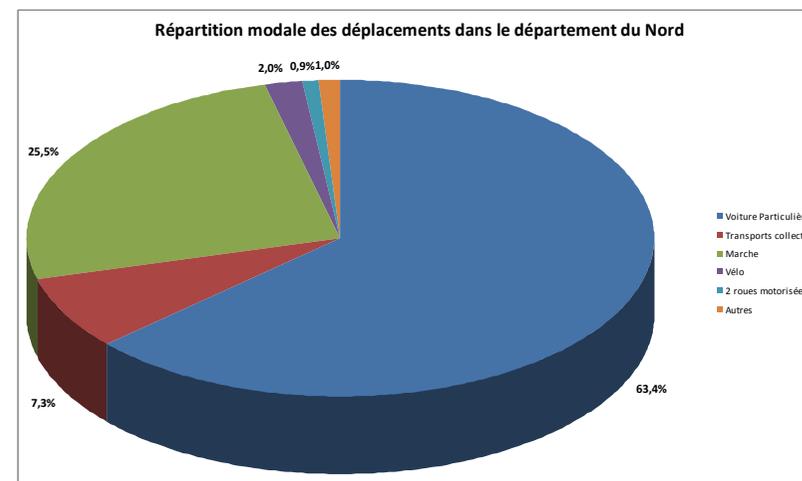
Par ailleurs, le Conseil général du Nord a été à l'initiative de la démarche « Route Durable », dont l'objectif est d'élaborer et d'inscrire les constructions routières dans une démarche respectueuse de l'environnement et de les intégrer au plus près des attentes et des enjeux d'un territoire.

Cette démarche originale permet de recenser toutes les questions que doit se poser le maître d'ouvrage soucieux de réaliser une approche « développement durable » de son projet :

- faire l'inventaire des enjeux et des projets de territoire ;
- mener une concertation approfondie ;
- concevoir le projet pour obtenir une véritable performance environnementale ;
- limiter les nuisances générées par le projet.

*Enseignements pour « Mobilité Liberté 2030 »
Conforter la capacité d'innovation du
Département marquée par la démarche « Route
Durable »*

Une mobilité des Nordistes marquée par la prédominance de l'automobile et la faiblesse de l'usage des transports collectifs et du vélo



Source : Enquête Régionale Mobilité Déplacements Nord-Pas-de-Calais 2010

Près de deux déplacements sur trois de la population nordiste sont effectués en voiture alors que l'utilisation de transports collectifs ne concerne que 7,3 % des déplacements.

Jusqu'à une période très récente, la part modale de la voiture n'a cessé de progresser au détriment des autres modes, sous l'effet de plusieurs facteurs :

- la motorisation des ménages et son corollaire, la périurbanisation ;
- la proximité des agglomérations qui a permis d'élargir les zones d'employabilité et le développement de déplacements de bassin à bassin, pour lesquels l'offre de transports collectifs reste très faible.

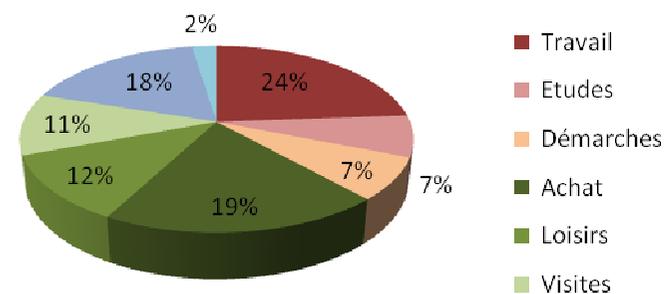
Même lorsqu'une offre de bassin à bassin existe, la voiture reste plus concurrentielle pour de nombreuses liaisons, en termes de temps de transports : l'enquête régionale montre que dans le Nord, le temps moyen d'un déplacement en transport en commun (38 minutes) est environ deux fois plus élevé que celui d'un déplacement en voiture particulière (17 minutes).

Si la marche à pied constitue le deuxième mode utilisé avec plus du quart des déplacements (25,5 %), la pratique du vélo occupe une part marginale avec 2 % des déplacements.

Enseignements pour « Mobilité Liberté 2030 »

Une prédominance des déplacements en voiture individuelle (63 %) au détriment des transports collectifs (7,5 %) et du vélo (2 %) : le développement des transports en commun et modes doux est nécessaire.

Répartition des déplacements de la population nordiste par motifs



Source : Enquête Régionale Mobilité Déplacements Nord-Pas-de-Calais 2010

Une typologie des motifs de déplacements qui évolue

En termes de motifs, les déplacements contraints (travail, études, démarches) qui se concentrent durant les heures de pointe et ont longtemps été majoritaires, tendent aujourd'hui à diminuer au profit des déplacements choisis (achats, loisirs, visite), plus étalés dans la journée. Ces déplacements contraints représentent 38 % des déplacements, contre 42% pour les déplacements choisis, ce qui traduit à la fois un accroissement de la mobilité et une évolution des modes de vie.

Une grande diversité de l'offre de transport avec de nombreux acteurs : État, Région, Départements, agglomérations, syndicats de transport, communes...

Si le territoire départemental bénéficie d'une très forte densité d'infrastructures de transport et d'un très bon maillage, des nuances apparaissent dans l'offre de service. On note en effet :

- une concentration des réseaux dans l'aire métropolitaine centrale ;
- une offre urbaine variable dans les agglomérations ;
- des territoires ruraux moins bien desservis.

De plus, La plupart des réseaux se sont développés selon leur propre logique à l'intérieur de leur périmètre de pertinence, ce qui explique en grande partie les lacunes qui subsistent en matière de connexion et d'articulation tant du point de vue physique et organisationnel que du point de vue tarifaire, ce qui constitue toujours un frein à l'utilisation des transports collectifs.

Enseignements pour « Mobilité Liberté 2030 »

Des réseaux de transports collectifs qui nécessitent une meilleure articulation, notamment avec les territoires voisins, et une coopération renforcée entre acteurs.

Un réseau départemental encore très marqué par la fonction de transport scolaire, mais qui s'ouvre aux autres usagers

Le réseau départemental dessert l'ensemble des communes situées en dehors des périmètres de transport urbain, complétant ainsi l'offre urbaine et les services ferroviaires régionaux.

Malgré l'ouverture de l'ensemble des services du réseau Arc en Ciel à tous les usagers, la majorité de la clientèle reste composée de scolaires (80 %). En effet, bon nombre de services sont encore réalisés pour les élèves (destinations et horaires) et pourraient être mieux articulés aux autres réseaux de transports.

Enseignements pour « Mobilité Liberté 2030 »

Renforcer la fréquentation de tous les usagers du réseau de car interurbain « Arc en Ciel ».

Une réorganisation territoriale aux conséquences incertaines sur les périmètres de transport interurbain actuels

La réforme territoriale, matérialisée par le Schéma départemental de coopération intercommunale du Nord, prévoit une simplification du paysage institutionnel avec une généralisation de l'intercommunalité et la constitution de plus grandes collectivités. Ces évolutions devraient avoir un impact sur les périmètres d'intervention des Autorités Organisatrices de Transports.

Le Nord devrait ainsi voir le nombre de ses intercommunalités divisé par deux à un horizon relativement proche, ce qui ne sera pas sans conséquence sur le périmètre d'intervention du Département en termes de mobilité : en effet, l'élargissement des périmètres de transport urbain tel qu'il est envisagé s'accompagnera inévitablement d'un rétrécissement du périmètre d'intervention du Département.

Un réseau cyclable à développer

La prise en charge des mobilités douces recouvre aujourd'hui plusieurs aspects :

- le développement et la promotion de l'usage de ces modes (vélo, marche à pied et rollers) au quotidien ;
- la valorisation du patrimoine naturel et culturel par l'aménagement d'itinéraires de randonnées à vocation de loisirs et tourisme.

Le développement de l'usage des modes doux se heurte encore parfois à la discontinuité des itinéraires, notamment lorsque ceux-ci impliquent différentes routes, et donc différents gestionnaires de voirie.

Des difficultés se posent également dans la mise en œuvre d'aménagements permettant la cohabitation des modes doux avec l'automobile mais aussi entre eux (piétons/vélos).

Enseignements pour « Mobilité Liberté 2030 »

Une pratique du vélo à renforcer par des aménagements plus sûrs et continus.

CONCLUSION DU DIAGNOSTIC

Le diagnostic montre que la mobilité des Nordistes est largement dominée par les déplacements en voiture individuelle (63%). Le réseau routier est en effet dense et globalement fluide, même si d'importants phénomènes de congestion existent aux entrées d'agglomération en heure de pointe.

Les déplacements en transports collectifs représentent 7,5% de l'ensemble des déplacements des Nordistes. Les 8 autorités organisatrices présentes dans le département proposent une offre importante. Cette offre nécessite une meilleure coordination physique, horaire et tarifaire pour devenir plus attractive, ainsi que des connexions renforcées avec les territoires voisins (Pas-de-Calais, Aisne et Belgique).

L'intermodalité a été le thème le plus choisi par les citoyens au travers des ateliers citoyens

Le réseau départemental de transports collectifs, ainsi qu'un réseau viaire de qualité et optimisé doivent faire partie **d'un système de transport multimodal**, attractif et performant afin **d'assurer aux Nordistes une véritable liberté de déplacement.**

Le diagnostic a également montré que la population nordiste est jeune (39% de moins de 30 ans contre 35% en France) mais néanmoins touchée par le phénomène du vieillissement : les projections de l'INSEE envisagent que les plus de 60 ans représenteront 27 % de la population du département en 2040, contre 18 % en 2007.

Un autre phénomène prégnant dans le Nord est la précarité d'une partie de la population, qui se traduit par un revenu

annuel médian moins élevé qu'au niveau national (en 2008, 17 584 € contre 18 986€ en moyenne nationale) et un recours plus élevé aux minima sociaux (en 2008, 13,4 % des ménages contre 8,7 % en moyenne nationale). A ce titre, le seul Revenu de Solidarité Active concernait au total 128 000 allocataires au mois de mars 2012, soit 11% de la population couverte à l'échelle du département.

Au regard de la situation des Nordistes et de la compétence sociale du Département, le Schéma de mobilité doit également intégrer les enjeux de solidarité et d'équité sociale. En agissant sur l'accessibilité de la chaîne de transport, sur la tarification des services ou encore sur l'apprentissage de la mobilité, le Département vise à **assurer à tous les Nordistes un véritable droit à la mobilité.**

Enfin, le diagnostic a montré, outre une prédominance des déplacements en voiture individuelle, une faible part de déplacements à vélo à l'échelle départementale (2 %). Cela s'explique en partie par un réseau d'aménagements cyclables encore insuffisamment développé et discontinu, mais également par une part encore trop importante dévolue à l'automobile sur l'espace public.

D'une manière générale, la mobilité des personnes et des marchandises est encore très dépendante des énergies fossiles, ce qui implique des effets négatifs sur la santé et le climat, le transport étant responsable de 17 % des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle régionale.

L'action du Département s'inscrivant dans le cadre de problématiques environnementales, sociales et économiques globales, **le Schéma de mobilité doit promouvoir une mobilité**

socialement responsable par l'encouragement des mobilités alternatives, par de nouveaux usages de l'automobile ou encore par de nouveaux modes de conception des infrastructures.

3. Nos principes d'action pour une Mobilité Liberté 2030

Afin d'assurer une cohérence dans la construction de l'ensemble des actions de « Mobilité Liberté 2030 », le Département s'engage à suivre 5 principes.

Principe 1 : Être à l'écoute des Nordistes

Comme l'élaboration du schéma de mobilité a associé les nordistes via les ateliers citoyens, le Département souhaite écouter les usagers des routes et des transports pour faire évoluer son action en matière de mobilité.

Ainsi, le Département souhaite associer les usagers réguliers du réseau de transport départemental, au sein d'un espace de dialogue, dans le but d'adapter l'offre de transports aux attentes, mais aussi de préciser ou de définir des priorités communes, dans la transparence et en tenant compte des contraintes techniques et financières.

De même, le Département renforcera sa relation avec l'utilisateur des infrastructures ou des transports en commun, par l'engagement de démarche qualité ou le recours aux nouvelles technologies.

Par conséquent, ce schéma lui-même sera évolutif. Il tiendra compte, dans la durée, des bilans des actions menées, des propositions issues des échanges avec les citoyens, des travaux conduits avec les autres autorités organisatrices de transport.

Principe 2 : Élaborer une politique de mobilité par une approche transversale et intégrée des politiques départementales

Le rapprochement de la politique des infrastructures et de la politique de transport permet d'envisager le développement de ces politiques sous l'angle de la mobilité. Le Département souhaite en effet aller au-delà de la logique d'infrastructure et de transport pour prendre en compte avant tout les comportements de mobilité des Nordistes. C'est pourquoi l'élaboration de ce Schéma de mobilité départemental ne se limite pas au Plan Routier Départemental et aux lignes interurbaines du réseau du Nord : il intègre également les modes doux par le Plan cyclable départemental, il prend en compte le volet social de la mobilité grâce aux actions du secteur social et il intègre d'autres grandes compétences départementales telles que l'éducation (mobilité vers les collèges), le développement économique (soutien à l'innovation dans les transports, télétravail) et le développement local (aménagement accessibles du cadre de vie).

Principe 3 : Innover

L'innovation est le moteur principal de la croissance. Dans ce cadre, le Département souhaite intégrer dans ses politiques une dimension innovante. A titre d'exemple, par le passé, le Département l'a montré via sa démarche innovante de certification « HQE Route Durable ». Le Département a lancé en 2012 un appel à projets visant à faire émerger des projets innovants dans le domaine de la mobilité. Le Département a également intégré le groupe de travail "@ car", pour le car du futur, porté par la Fédération Nationale des Transports de

Voyageurs sur l'initiative de l'Assemblée des Départements de France.

Principe 4 : Travailler en partenariat pour développer l'intermodalité

Le domaine de la mobilité est caractérisé par une compétence partagée (que ce soit en voirie ou transport). La coordination des offres de transport, la délivrance d'une information multimodale et l'instauration d'une tarification unifiée nécessitent un travail partenarial régulier avec l'ensemble des autorités organisatrices de transport de la région.

Le Département veillera à privilégier le partenariat dans chacune de ses actions en matière de mobilité. Dans cette optique, le Département participe activement au Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports (SMIRT).

C'est aussi en suivant ce principe que le Département continuera à construire et actualiser son Plan Routier Départemental au travers des Commissions d'Arrondissement qui rassemblent régulièrement les élus concernés.

Afin de favoriser une dynamique collective autour des thèmes du transport sur le territoire départemental, le Département envisage de réunir une conférence départementale des transports. De la même manière, une conférence métropolitaine pourrait être réunie pour traiter spécifiquement des problèmes d'accessibilité à la métropole lilloise.

Enfin, à terme, le Département s'interroge sur l'opportunité d'unifier le pilotage de l'organisation des transports en une Autorité Régionale Unique, afin de rendre naturelle cette intermodalité et de simplifier l'accès aux usagers.

Principe 5 : Veiller au développement durable et conforter les actions existantes

Le Département propose aujourd'hui une offre de mobilité conséquente et de qualité : il effectue le développement, l'entretien et la maintenance d'un réseau de plus de 5 300 kilomètres de routes départementales et il délègue l'exploitation de 123 lignes de transport interurbain qui transportent 60 000 voyageurs par jour. Cette offre s'est toujours inscrite dans le respect du développement durable, que ce soit dans la construction (Démarche « Route Durable »), l'exploitation des routes (Fauchage tardif, gestion différencié, limitation du recours au produit phytosanitaires), ou l'exploitation de crs récents.

Le Département poursuivra son engagement dans le développement Durable, en veillant à tendre vers des démarches socialement responsable intégrant pleinement insertion, développement économique, respect de l'environnement.

4. Nos objectifs :

Des ambitions pour une Mobilité Liberté 2030

Le Département souhaite, au travers de 3 objectifs stratégiques tirés à la fois du diagnostic précédent et des échanges des ateliers citoyens menés en 2013, fixer les grandes orientations de sa politique mobilité, pour une « Mobilité Liberté 2030 ». Chaque objectif stratégique se traduit en des objectifs quantitatifs précis, dont le Département rendra compte de l'avancement régulièrement.

Objectif 1 Une mobilité assurant la liberté de déplacement

Cet objectif vise la « mobilité courante », c'est-à-dire que la mobilité doit pouvoir se faire sans rupture de la chaîne, comme pour l'eau courante. L'intermodalité, les systèmes d'information, la cohérence infrastructure/mode de déplacement en sont des éléments essentiels.

La mobilité est une priorité pour les Nordistes, car elle concerne tous les aspects de la vie quotidienne : le travail, l'éducation, les achats, les loisirs, le tourisme, etc. Cependant, l'éloignement croissant des lieux de résidence, d'emploi et de services, nourri

par la périurbanisation, se traduit par un allongement des distances à parcourir, une congestion croissante de l'aire métropolitaine centrale et une trop grande dépendance à l'automobile (63% des déplacements).

Le Département souhaite offrir à tous les Nordistes la possibilité de se déplacer librement, en proposant des alternatives efficaces à l'automobile individuelle. La solution résidera probablement dans la proposition d'un « mix » multimodal, au sein duquel l'automobile aura toujours sa place, mais de manière différente. Cette nouvelle offre coordonnée devra s'accompagner d'une véritable révolution dans le domaine de l'information multimodale, utilisant les nouvelles technologies de l'information et de la communication.

Cette problématique d'amélioration de la mobilité concerne autant la route que les transports en commun ou les modes doux (piétons, cyclistes). Propriétaire de plus de 5 300 kilomètres de routes départementales, autorité organisatrice du transport interurbain et du transport scolaire, partenaire dynamique au sein du Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports (SMIRT), le Département du Nord sera un acteur prépondérant dans tous ces domaines.

Précurseur avec le lancement de la démarche de labellisation « HQE Route Durable » en 2006, le Département souhaite minimiser l'impact environnemental de ces infrastructures, tout en contribuant positivement à la vie sociale et économique comme à l'aménagement de l'espace et à la qualité de vie des territoires traversés.

Le projet de déviation de Cantin a été le premier à obtenir une certification « Route Durable » en décembre 2010 ; d'autres projets ont suivis tels que les contournements du Cateau-Cambrésis ou celui de Borre-Pradelles. L'objectif du Département

est d'étendre désormais cette démarche de « Route Durable » à l'ensemble de ces projets d'investissement routiers. Il ambitionne aussi d'inciter d'autres départements à adopter cette démarche.

Si la démarche « HQE Route Durable » vise la conception et la construction des routes départementales, les usagers ne sont pas oubliés pour autant. En effet, le Département ambitionne de poursuivre son effort en faveur de la sécurité routière, dans le but de rendre ses routes plus sûres. Une attention particulière sera notamment portée aux motards.

Une mobilité assurant une liberté de déplacement

Objectifs 2030

- Une centrale d'information multimodale régionale est opérationnelle à court terme
- Une intégration tarifaire généralisée prépare le titre unique
- Favoriser l'intermodalité physiquement : toutes les gares sont desservies par un autre système de transport en commun ou sont reliés par des pistes cyclables.
- Une autorité organisatrice des transports unique est instituée à terme

Objectif 2 : Un droit à la mobilité pour tous

La capacité à se déplacer revêt un enjeu social primordial, car elle permet d'accéder à l'emploi, à l'éducation, aux services publics et aux différents équipements du territoire, en résumé de participer à la vie de la cité. En ce sens, la mobilité participe au renforcement de l'égalité des chances et de la cohésion sociale, en offrant des opportunités de développement aux individus.

La probable évolution du prix des énergies fossiles à la hausse, à l'horizon 2030, pourrait placer certains territoires et certains citoyens en situation de précarité énergétique, du fait notamment de déplacements dépendants exclusivement de l'automobile. Au-delà de l'aspect financier, des freins d'ordre physique, culturel, psychologique ou cognitif peuvent également être les facteurs d'une moindre capacité à se déplacer. C'est pourquoi la mobilité est citée comme le deuxième frein au retour à l'emploi par les bénéficiaires du Revenu de Solidarité Active, dans les contrats d'engagements réciproques signés avec le Département.

Le Département est d'ores et déjà actif dans le domaine de la mise en accessibilité des transports et des voiries, au bénéfice de tous les usagers et notamment des personnes à mobilité réduite. De même, il agit dans le domaine de l'accès à la mobilité, par le financement de permis de conduire ou d'actions associatives en faveur de l'insertion des bénéficiaires de minima sociaux. Tous les freins devront être surmontés pour atteindre une plus grande équité dans le domaine de la mobilité.

Un droit à la mobilité pour tous

Objectifs 2030

- Les publics prioritaires du Département (jeunes, minima sociaux) bénéficient de dispositifs tarifaires incitant à la mobilité
- L'ensemble du réseau départemental est accessible aux personnes à mobilité réduite
- L'ensemble de la chaîne du déplacement multimodal est accessible aux personnes à mobilité réduite

Objectif 3 : Une mobilité socialement responsable

Une mobilité socialement responsable doit répondre aux enjeux sociaux, environnementaux et économiques.

L'action du Département en matière de mobilité s'inscrit dans le cadre de problématiques environnementales globales, telles que le réchauffement climatique dû aux émissions de gaz à effet de serre, la pénurie à venir des énergies fossiles et le renchérissement de leur prix, ainsi que les effets sur la santé des pollutions liées aux transports.

Conformément aux engagements internationaux de la France, l'objectif à l'horizon 2050 est de diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre. Or, les avancées technologiques sur la sobriété des moteurs ne pourront à elles seules permettre d'atteindre ces objectifs : la mobilité départementale doit donc tendre vers un modèle moins énergivore et moins polluant.

Au côté du soutien à l'émergence de véhicules à moteur électrique, le Département mettra en place une politique de report modal de l'automobile vers les modes alternatifs : lignes de transports collectifs performantes et attractives, promotion de la marche et du vélo comme mode de déplacement du quotidien, optimisation de l'usage de l'automobile vers des pratiques plus collectives.

Compétent en matière de transport collectif et de voirie, le Département privilégiera une logique d'optimisation de l'usage des infrastructures existantes, en mettant l'accent en premier lieu sur les changements de comportement, dans le but de favoriser une mobilité plus durable.

Le département cherchera aussi à intervenir sur des opérations contribuant au développement économique local.

Une mobilité socialement responsable

Objectifs 2030

- Doublement de la fréquentation du réseau départemental par la clientèle commerciale
- Réduction de 50% des tués sur routes départementales
- Généralisation de la certification « Route Durable » pour tous les projets routiers
- Désengorger les agglomérations : par le développement d'un réseau de car sur Bande d'arrêt d'urgence ou en site propre
- Développer les modes de transports socialement responsables et innovants
- 2000 km de voies cyclables aménagées sur routes Départementales

5. Nos actions

Les 3 objectifs stratégiques définis par le Département se traduisent par plusieurs axes de travail qui ont permis d'établir 50 fiches-actions, annexées au présent document. Ces fiches action fixent un cadre général d'orientation. Les propositions formulées dans ces fiches sont destinées à une déclinaison opérationnelle progressive au travers de dispositifs votés par l'Assemblée Départementale.

De façon à assurer un schéma adaptée aux possibles évolutions, des actualisations de ces fiches seront possibles, en suivant les principes du Schéma de mobilité (Ecouter les Nordistes, Partenariat, Approche Transversale, Innovation, Développement Durable).

Les fiches actions issues directement des propositions des ateliers citoyens sont identifiées dans le présent document par le logo « je participe ».



Objectif 1/ Une mobilité assurant la liberté de déplacement

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

VOLET TRANSPORTS COLLECTIFS

Afin d'accroître la part modale des transports collectifs, il s'agit d'offrir de réelles alternatives aux déplacements automobiles autour des agglomérations, des solutions de mobilité adaptées aux besoins dans les secteurs moins denses et préparer l'avenir en assurant des conditions de mobilité plus durables dans les espaces intermédiaires marqués par un usage dominant de la voiture individuelle.

L'organisation des transports collectifs proposée par le Schéma de mobilité repose ainsi sur deux grands principes :

- l'utilisation de tous les modes à leur échelle de pertinence ;
- le développement des nœuds d'échange entre modes afin de faciliter l'intermodalité et de coordonner l'offre.

Constituer une épine dorsale de la mobilité sur le département

La hiérarchie proposée utilise le maillage dense du réseau TER comme colonne vertébrale lorsque les possibilités existent. C'est le niveau hiérarchique qu'il faut prioriser entre les différents pôles pour les déplacements de longue et moyenne distance.

La proposition d'organisation repose sur la desserte des principaux axes et gares ferroviaires :

- l'axe Lille-Hazebrouck-Dunkerque/Saint-Omer ;
- l'axe Lille-Libercourt-Douai ;
- l'axe Lille-Orchies-Valenciennes-Aulnoye-Maubeuge/Hirson ;
- l'axe Lille-Don-Béthune ;

Puis sur des axes secondaires :

- l'axe Valenciennes-Cambrai ;
- l'axe Douai-Cambrai ;
- l'axe Douai-Valenciennes.

Cette trame ferroviaire sera renforcée ou complétée par des lignes routières express qui relient les principaux pôles départementaux, dans des secteurs où l'offre ferroviaire est plus faible voire absente ;

- l'axe Dunkerque-Saint-Omer ;
- l'axe Vallée de la Lys-Lille ;
- l'axe Le Cateau-Cambrai ;
- l'axe Caudry-Valenciennes ;
- l'axe Maubeuge-Valenciennes ;
- l'axe Fourmies-Avesnes-Maubeuge ;
- l'axe Somain-Orchies-Lille.

Le troisième niveau de cette hiérarchie est constitué par les lignes fortes des réseaux de transports urbains qui irriguent les centres urbains denses et desservent les principaux pôles.

Le schéma de mobilité propose de conforter cette épine dorsale :

- en développant le réseau de lignes express départementales ;
- en valorisant les gares et nœuds d'échanges principaux.

Réaffirmer la fonction de desserte du réseau départemental de transports collectifs en développant un réseau hiérarchisé de lignes routières interurbaines

A l'exception de certaines lignes, la dimension scolaire du réseau départemental de transports collectifs est prédominante (80 % des voyageurs en moyenne). Le Schéma de mobilité propose de faire évoluer le réseau pour affirmer sa fonction de desserte et attirer davantage de clientèle commerciale, notamment les actifs et les étudiants. L'objectif ambitieux du Schéma de mobilité est de doubler cette clientèle commerciale à l'horizon 2030.

La hiérarchie du réseau départemental sera confirmée et construite pour répondre à ces besoins, avec :

- de nouvelles lignes express qui complètent ou renforcent l'offre TER dans les secteurs déficitaires (vallée de la Lys, Cambrésis, Sambre-Avesnois...) ;
- des lignes fortes renforcées pour irriguer le territoire et relier les pôles principaux ;
- des lignes de rabattement sur les lignes structurantes (TER, TCU) ;
- des lignes de desserte des territoires périphériques en rabattement sur les pôles ;
- des renforts de lignes dédiées à la desserte des établissements scolaires mais ouverts à tous.

Contribuer au développement d'une offre à la demande

Cette offre adaptée peut se diviser en trois grands axes :

- la desserte des territoires les moins denses : le département du Nord se caractérise par des densités de population très variables d'un secteur à un autre. Ainsi, certains secteurs de la Flandre Intérieure, du Cambrésis, de l'Avesnois ou de la Pévèle ont des densités plutôt faibles avec des centralités dispersées, ce qui rend inapproprié un service classique de transport. Il devient alors nécessaire d'y envisager le développement d'une offre spécifique pour ces territoires et d'y expérimenter le transport à la demande, en partenariat avec les autorités locales ;
- la desserte des zones d'activités : pour garantir leur attractivité, il serait nécessaire de développer une offre de transports adaptée, aux horaires spécifiques, pour desservir les zones d'activités qui ne bénéficient pas de la desserte du réseau structurant. La mise en place de cette nouvelle offre doit être envisagée dans le cadre de plans de déplacements de zones d'activités ;
- la desserte des pôles et équipements touristiques : afin de desservir ces pôles et équipements touristiques, une offre à la demande pourra être mise en place, en complément du réseau ferroviaire et express à partir des gares et pôles structurants.

Le schéma définit, au sein des fiches-actions, les conditions de transformation des lignes les moins fréquentées en services à la demande et l'accompagnement des initiatives locales pour la mise en place de ces services de proximité.

Conforter l'articulation des différents modes de transport et accroître la part des déplacements multimodaux

L'amélioration de l'attractivité du transport public passe entre autres par l'identification de points stratégiques facilement repérables et accessibles, qui offrent un accès à un service de transport structurant : les pôles d'échanges. 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.

L'action du Département pourra se porter sur plusieurs types de lieux d'intermodalité :

- les pôles d'échanges, constitués par les principales gares du département ;
- les centres d'échanges, qui seront des nœuds de correspondance entre les lignes du réseau départemental.

Il conviendra tout d'abord de structurer le réseau départemental de transports collectifs autour des principales gares ferroviaires et des polarités de transports (pôles d'échanges urbains et interurbains). Puis il s'agira de développer un réseau hiérarchisé de pôles d'échanges multimodaux, en renforçant les pôles existants, en créant de nouveaux pôles à l'intersection des lignes fortes et en maillant le territoire avec des pôles secondaires, à l'écart des centres urbains denses.

Ces pôles d'échanges pourront être dotés :

- d'accès facilités et rapprochés des lignes de bus en correspondance pour plus de confort et une meilleure visibilité ;

- d'aménagements complémentaires pour l'accès des autres modes : cheminements piétons accessibles, dépose-minute, vélos, taxis ;
- de capacités de stationnement adaptées ;
- d'une offre de services complémentaires de type gardiennage ou location de vélos dans les gares principales.

Améliorer les performances du réseau départemental de transports collectifs et optimiser les coûts de fonctionnement

L'attractivité des transports collectifs dépend de leur capacité à proposer une offre concurrentielle par rapport à la voiture. Aussi, 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.

L'attractivité du réseau départemental de transports collectifs passe alors par :

- une amélioration de la fréquence de l'offre dans les secteurs les plus denses, où la clientèle potentielle est la plus importante ;
- une redéfinition des conditions de desserte dans les territoires les moins denses et la mise en place d'une offre plus adaptée aux besoins ;
- l'accroissement de la qualité de service et notamment de la ponctualité ;
- une redéfinition des conditions de création des arrêts dont la multiplication conduit à la dégradation des temps

de parcours, ainsi que la suppression des arrêts les moins fréquentés et l'allongement des distances inter-arrêts.

- une amélioration des conditions de circulation des autocars du réseau départemental en périmètre interurbain, par des aménagements de voirie visant à fluidifier le trafic.

VOLET VOIRIE

Le mode routier demeure une composante essentielle dans l'organisation des transports du territoire nordiste. Les déplacements en voiture particulière représentent en effet 63 % des déplacements quotidiens et génèrent d'importantes nuisances en termes de bruit, de pollution et d'accidents.

La réduction des engorgements sur les grands axes routiers nécessite des opérations d'aménagement du réseau d'infrastructure. Parallèlement aux travaux, le développement de la multimodalité et du partage modal sur ces axes peut aussi contribuer à fluidifier la circulation.

Stabiliser le trafic routier et répondre aux problèmes de congestion aux abords des grandes agglomérations

Le département du Nord est traversé par de nombreux axes structurants, qui relèvent pour certains de la responsabilité de l'État (A1, A2, A23, A27, A25, A21, RN2...) et pour d'autres de la responsabilité du Département (RD642, Rode Nord-Ouest, RD649...).

Ce réseau fonctionne relativement bien mais il connaît aujourd'hui des difficultés sur le réseau principal à l'entrée des agglomérations en heure de pointe, en raison de la juxtaposition

de trafic de plusieurs natures. En effet, l'absence de véritable rocade à Lille, Valenciennes ou Maubeuge par exemple, conduit à des reports de trafics transversaux vers les axes radiaux et tend à faire converger les flux vers des axes saturés, générant alors des engorgements importants et des phénomènes de report sur le réseau secondaire.

Pour répondre à ce phénomène, le Schéma de mobilité propose de :

- privilégier une optimisation des infrastructures existantes pour exploiter tout leur potentiel avant d'envisager la création de tronçons routiers nouveaux ;
- développer des outils de gestion et de jalonnement dynamique à l'échelle départementale afin de guider les usagers vers des itinéraires moins chargés ;
- envisager la réalisation des barreaux manquants au regard de leur performance, quand les solutions précédentes ne permettent plus de fluidifier le trafic ;
- expérimenter sur certains axes des projets d'aménagement dynamique de voirie (double-sens alterné, voies réservées temporaires...).

Protéger les centres urbains de la voiture et améliorer le cadre de vie des cœurs de bourg

L'accroissement global du trafic routier sur la plupart des radiales à destination des grands pôles a affecté le réseau départemental, notamment dans les portions qui traversent les tissus très urbanisés, impropres aux trafics intensifs.

Des requalifications semblent nécessaires, pour améliorer la cohérence entre les caractéristiques de ces axes et leur vocation.

Ces opérations concernent :

- l'aménagement des traversées de communes pour améliorer la sécurité et le confort des usagers et des riverains ;
- la réalisation des contournements utiles ;
- la requalification des sections urbaines du réseau départemental en privilégiant un meilleur partage modal.

Réduire l'impact de l'utilisation de la voiture

Si certains travaux semblent indispensables pour résoudre les dysfonctionnements routiers, des solutions favorisant la circulation sur les axes très empruntés de véhicules non individuels (transports collectifs routiers, covoiturage) pourraient également permettre de réduire les phénomènes de saturation et donc l'impact sur l'environnement. Il pourrait notamment s'agir de la réalisation d'aménagements qui favorisent la circulation des transports collectifs (couloirs réservés, priorités au carrefour, utilisation de la bande d'arrêt d'urgence...) ;

Encourager les initiatives visant à une utilisation raisonnée de la voiture individuelle

Les observations menées à l'échelle du département montrent que le covoiturage se pratique déjà de façon informelle mais mériterait d'être amélioré, en termes de sécurité sur les lieux de

stationnement et en termes de mise en relation des usagers susceptibles de pratiquer le covoiturage.

Le Département étudiera les possibilités de créer des parkings dédiés au covoiturage, sur des sites déjà utilisés pour une telle pratique. Leur localisation sera équitablement répartie sur l'ensemble du territoire nordiste, notamment le long des axes principaux de communication, aux points d'échanges routiers importants, à proximité des grandes agglomérations et dans le cadre de nouveaux projets routiers. Une charte de jalonnement adaptée sera mise en place.

De même, l'amélioration de la pratique du covoiturage à l'échelle du département sera prise en charge au moyen de la mise en relation des automobilistes intéressés grâce à la création d'une centrale de covoiturage qui unifie les plateformes locale existante et mette en relation l'offre et la demande afin de faciliter la mobilité des usagers de l'ensemble du département en préfiguration d'une plateforme régionale.

Enfin, l'incitation au covoiturage passera par la mise en œuvre d'une campagne de communication auprès du public sur cette politique (affichage, plaquettes, média) et par le soutien des projets envisagés pour la mobilité des salariés des administrations et des entreprises privées.

Poursuivre les efforts engagés dans le cadre de la politique d'amélioration de la sécurité routière

L'amélioration de la sécurité routière est une priorité forte du Département. En effet, on recense en 2011 sur le réseau routier départemental 78 tués (79 en 2010), 944 blessés hospitalisés (851 en 2010) et 1934 accidents corporels de la circulation (1841 en 2010).

Ces résultats démontrent l'opportunité des actions de sensibilisation des usagers mises en œuvre par le Département, mais aussi celle des actions de contrôle-sanction dans lesquelles il est impliqué de façon partenariale. Ils confortent également l'importance des opérations de sécurisation des infrastructures.

La poursuite et l'amplification de la politique de sécurité routière du Département est donc nécessaire afin d'améliorer encore la sécurité sur le réseau.

Le schéma de mobilité se fixe comme objectif de poursuivre la réduction du nombre d'accidents et de victimes et donc de :

- traiter prioritairement les secteurs accidentogènes ;
- mettre en place et animer un observatoire partenarial de l'accidentologie avec tous les acteurs concernés ;
- mener des actions éducatives et préventives auprès des jeunes et notamment dans les collèges ;
- développer un Plan Motards pour mieux prendre en compte ces usagers du réseau départemental ;
- gérer les situations de crises en développant des plans d'action adaptés qui visent à informer les usagers et à leur proposer des alternatives en cas d'intempéries afin de leur garantir une accessibilité minimum.

Fiches correspondant à l'axe 1

Fiche 1

Compléter le réseau armature départemental par la mise en place d'une offre de lignes express performantes

Fiche 2

Accroître la fréquence sur les lignes structurantes du réseau départemental

Fiche 3

Améliorer la vitesse commerciale des lignes structurantes du réseau départemental

Fiche 4

Développer des lignes de Cars à Haut Niveau de Service

Fiche 5

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

Fiche 6

Soutenir et accompagner le développement de la desserte TER du département

Fiche 7

Accompagner le développement des axes lourds de transports collectifs urbains

Fiche 8

Accompagner l'évolution des Périmètres de Transport Urbain

Fiche 9

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

Fiche 10

Développer les actions de communication pour faire connaître le réseau départemental

Fiche 11

Poursuivre l'aménagement des pôles d'échanges

Fiche 12

Entamer l'aménagement des centres d'échanges

Fiche 13

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

Fiche 14

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

Fiche 15

Le Plan Routier Départemental : une dynamique pour la mobilité

Fiche 16

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

Fiche 17

Développer un schéma départemental des aires de covoiturage

Fiche 18

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

Fiche 19

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

Fiche 20

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

Fiche 21

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

Fiche 22

Mettre en place un Plan Intempéries pour les transports collectifs départementaux

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

Développer et diversifier les dessertes ferroviaires et aériennes entre le Nord et la France ou l'Europe contribuera à affirmer l'attractivité économique du département, en facilitant son intégration dans les échanges internationaux.

Pour cela, l'accessibilité nationale et internationale du territoire nordiste et inversement, l'accessibilité des Nordistes aux grands pôles extérieurs par les grands réseaux de transport, seront des enjeux majeurs pour l'avenir.

Le Nord a la chance de bénéficier de plusieurs points d'accès au réseau TGV avec les deux gares de Lille, véritable hub ferroviaire, mais aussi de Dunkerque, Hazebrouck, Douai et Valenciennes. Le Nord bénéficie également des transports aériens avec l'aéroport de Lesquin, tourné vers une desserte régionale, nationale, européenne et touristique, et la proximité de plusieurs aéroports, dont certains internationaux (Roissy, Bruxelles, Beauvais, Charleroi). Il s'agit là d'atouts essentiels de valorisation du territoire que le Schéma de mobilité propose de conforter.

Valoriser l'atout TGV par un accès multimodal facilité aux gares TGV du département et un meilleur arrimage de l'Avesnois et du Cambrésis au réseau TGV

Le TGV est un outil important d'aménagement du territoire, permettant de relier les principales agglomérations du département à Paris et aux autres régions françaises. L'enjeu pour le Schéma de mobilité sera de faire bénéficier l'ensemble du territoire nordiste des avantages de ce service, en participant à l'amélioration de l'accessibilité multimodale aux gares de

Dunkerque, Hazebrouck, Douai et Valenciennes, considérant que les gares lilloises bénéficient déjà d'une très bonne accessibilité.

Valoriser l'accessibilité aérienne du département par une amélioration de l'accès à l'aéroport de Lesquin

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 doit se positionner :

- en envisageant une desserte directe de l'aéroport de Lesquin par les lignes du réseau départemental ;
- en adhérant au Syndicat Mixte des Aéroports de Lille-Lesquin et Merville (SMALIM).

Améliorer les liaisons en transports collectifs vers l'extérieur et consolider les connexions avec les réseaux voisins du Pas-de-Calais, de l'Aisne et de la Belgique

La mobilité des populations n'est pas limitée aux frontières administratives ; pourtant, l'offre de transports collectifs transrégionale ou transfrontalière reste insuffisamment développée, ce qui ne favorise pas l'utilisation des transports collectifs pour ce type de déplacement.

Le Schéma de mobilité propose donc de :

- mieux connecter le Nord à la Belgique en développant des lignes de bus transfrontalières, notamment pour créer les liens vers les principales polarités de transport

au-delà de la frontière, et en développant une tarification intégrée pour ces liaisons transfrontalières ;

- consolider les connexions avec les réseaux de transport urbains ou interurbains du Pas-de-Calais et de l'Aisne, en valorisant les liaisons à destination des principaux pôles voisins (Calais, Saint-Omer, Carvin, Libercourt, Noyelles-Godault, Arras, Bapaume, Hirson...) et en développant une tarification adaptée pour ces liaisons interdépartementales.

Désengorger le réseau principal et réaliser les barreaux manquants

Les grands itinéraires routiers connaissent des problèmes de congestion lors de la traversée des agglomérations (A1/A22/A25/A23/A27/RN41/RNO à Lille, A16 à Dunkerque, RN2/RD649 à Maubeuge, A2/A23/RD649/A21 à Valenciennes...) en raison de la juxtaposition des trafics de nature différente (transit, desserte locale). Ces dysfonctionnements pénalisent la fluidité de ces infrastructures et les connexions qu'elles offrent avec les territoires voisins.

Le Schéma de mobilité propose de désengorger le réseau routier principal en s'associant aux réflexions en cours ou à venir sur la réalisation des grands barreaux manquants (contournement Sud-Est de Lille, contournements de Valenciennes et de Maubeuge...), mais aussi sur le renforcement d'axe de transit nouveau (RN2 pour l'axe Paris/Belgique).

Fiches correspondants à l'axe 2

Fiche 22

Améliorer l'accessibilité multimodale aux gares TGV

Fiche 23

Conforter la desserte aérienne du territoire

Fiche 24

Développer des lignes de cars transrégionales et transfrontalières

Fiche 25

Valoriser les connexions routières avec les territoires voisins

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

Conforter l'usage de la billettique Pass Pass

Dans le cadre de ses rapports contractuels avec les réseaux locaux, le Département du Nord cherchera à promouvoir la mise en place du système Pass Pass porté par le SMIRT comme support billettique de la mobilité régionale.

Développer une information multimodale

Le département développera en partenariat avec les différents gestionnaires de réseaux des outils de communication permettant d'offrir à l'utilisateur une information multimodale complète et fiable en soutenant la création d'une centrale de mobilité unifiée gérée à terme par le SMIRT dont le rôle sera de faciliter la mobilité des nordistes en fournissant une information multimodale sur l'ensemble des réseaux qui irriguent le département et proposant un système de réservations pour des offres de services (covoiturage, auto-partage, TAD, ...).

Tendre vers une gestion concertée et unifiée des réseaux de transport

Enfin, devant la nécessité de coordonner les offres de transports (horaires, tarifs, informations, ...), le Département engagera aussi bien avec les autorités organisatrices qu'avec le SMIRT, un travail concerté de réflexion sur les opportunités de mutualiser les moyens et de regrouper les décisions/orientations dans l'intérêt des usagers.

Fiches correspondants à l'axe 3

Fiche 37

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

Fiche 38

Participer à la création d'une centrale de mobilité régionale

Fiche 39

Faire évoluer la gouvernance de la mobilité

Objectif 2/ Un droit à la mobilité assuré pour tous

Axe 4/ Répondre aux besoins de tous

La mobilité participe au renforcement de l'égalité des chances et de la cohésion sociale, en offrant des opportunités de développement aux individus. Au regard des enjeux de cette problématique, il importe de donner la possibilité aux publics socialement fragiles de se déplacer, non seulement vers l'emploi mais aussi vers les services (santé, sports, culture, action sociale, etc.). Deux leviers peuvent à cet égard être sollicités : le développement de l'offre de transports collectifs lorsque les densités le permettent (nouvelles lignes, transport à la demande, extension des horaires, etc.) et l'accompagnement à la mobilité individuelle.

Au travers de son Schéma de mobilité, le Département, dont l'action sociale est l'une des principales compétences, ne peut que soutenir l'accès à la mobilité pour tous les Nordistes et plus particulièrement pour les publics fragiles, pour maintenir sa cohésion.

Lever les freins psychologiques à la mobilité en proposant un accompagnement à la mobilité pour certains publics (jeunes, chômeurs et allocataires, personnes âgées) en :

- développant une aide pour la formation au permis de conduire ;
- développant des actions d'apprentissage de la mobilité pour des publics cibles ;
- instaurant une tarification attractive.

Rendre accessible le réseau de transports collectifs départemental et les équipements départementaux aux personnes à mobilité réduite

Comme le prévoit la loi du 11 février 2005, le réseau départemental de transports collectifs est progressivement mis en accessibilité, par la mise en œuvre de son schéma directeur d'accessibilité.

Fiches correspondants à l'axe 4

Fiche 30

Développer les aides pour la formation au permis de conduire

Fiche 31

Développer des actions de formation à la mobilité

Fiche 32

Instaurer une tarification attractive

Fiche 33

Poursuivre la mise en œuvre du schéma d'accessibilité

Fiche 34

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

Axe 5/ Organiser des services adaptés aux besoins

Aujourd'hui, de nombreux secteurs du territoire nordiste connaissent des engorgements parce qu'ils génèrent des mouvements importants qui, en l'absence d'offre alternative, ne peuvent s'effectuer que par la voiture particulière.

Desservir les principaux pôles d'emplois et équipements structurants du Département en prenant en compte l'accessibilité globale (routes, transports collectifs et mobilités alternatives)

Face à la saturation des principaux pôles générateurs situés en périphérie, le Schéma de mobilité propose de développer des alternatives à la voiture particulière : offre en transports en commun, offre multimodale, promotion des modes doux, covoiturage, autopartage, etc.

Cette offre alternative à l'usage de la voiture particulière répondrait également à des objectifs sociaux en facilitant l'accès à l'emploi des publics vulnérables.

Le Schéma de mobilité propose de définir les conditions dans lesquelles le réseau départemental pourra répondre au mieux aux besoins de déplacements de ces pôles.

Avoir un regard sur le développement urbain pour optimiser la desserte

Les besoins de mobilité et les modes utilisés dépendent fortement des choix d'urbanisation et des aménagements réalisés : la densification est ainsi plus favorable au développement de transports collectifs performants (notamment si les dessertes sont anticipées en amont des

projets) que l'habitat diffus, dont les habitants sont alors dépendants de l'utilisation de la voiture individuelle, pour pouvoir couvrir les distances relativement longues qui les séparent de leur lieu d'emploi, des services, des équipements ou des commerces.

De même, la mixité fonctionnelle favorise l'utilisation des modes doux (marche ou vélo) en rapprochant les commerces et services de proximité, voire les emplois des zones d'habitat.

La cohérence entre l'aménagement du territoire et le développement de l'offre de déplacements est une nécessité si l'on veut pouvoir changer les comportements de mobilité.

Il s'agit tout autant d'anticiper les besoins en déplacements des zones d'urbanisation futures, et donc de localiser ces zones en fonction des possibilités de raccordement aux réseaux (notamment routiers) et de réserver d'éventuelles emprises pour réaliser les dessertes nécessaires, que de prévoir l'impact que peuvent avoir ces nouvelles infrastructures sur l'urbanisation (effet d'aubaine).

A travers son Schéma de mobilité, le Département du Nord entend s'impliquer davantage dans la prise en compte de l'offre de déplacements dans les projets d'aménagement en :

- incitant les collectivités en charge de la planification urbaine à une meilleure prise en compte dans les documents et les projets d'aménagement de l'offre départementale de transports collectifs et des capacités du réseau routier départemental pour l'organisation et la cohérence du développement urbain ;
- envisageant une contractualisation avec les territoires (collectivités, EPCI ou autorité organisatrice des transports) au regard d'objectifs de desserte partagés ;

- veillant au développement des liaisons douces vers les centres villes dans les nouveaux quartiers, notamment lorsque la voirie départementale est concernée.

Accompagner les initiatives locales et développer des partenariats

Ces objectifs de cohésion et d'attractivité du territoire départemental ne concernent pas que le Département et ne pourront être atteints sans un partenariat efficace avec l'ensemble des acteurs concernés.

Le Département souhaite au travers de son Schéma de mobilité soutenir :

- l'élaboration de PDE/PDIE (hors zone urbaine) ;
- le lancement d'appel à projets, qui suscite les initiatives locales en faveur des bonnes pratiques et l'innovation ;
- l'élaboration de plans de déplacements d'établissement scolaire (PDES) ;
- le développement du télétravail et du co-working notamment dans les zones rurales et périurbaines.

Fiches correspondants à l'axe 5

Fiche 35

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

Fiche 36

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

Fiche 37

Investir le champ de l'écomobilité scolaire

Fiche 38

Accompagner le développement du télétravail et du co-working

Fiche 39

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

Objectif 3/ Une mobilité socialement responsable

Si la mobilité est un facteur d'attractivité et de cohésion sociale, elle s'accompagne d'effets néfastes non négligeables pour l'environnement et les populations. Ces impacts négatifs sur la qualité de l'air et de l'environnement, la santé, le climat et les ressources doivent être réduits au minimum.

La France s'est engagée à réduire ses émissions de 20 % en 2020 par rapport à 1990. Pour atteindre cet objectif, il importe que l'ensemble des acteurs de la mobilité s'implique collectivement et individuellement pour développer toutes les formes de mobilité alternatives à l'usage de la voiture individuelle.

Le Schéma de mobilité entend intervenir et contribuer à faire évoluer les comportements de mobilité dans le Nord vers des pratiques plus vertueuses.

Axe 6/ Encourager et développer les pratiques alternatives de mobilité

Favoriser l'usage du vélo en développant un réseau continu d'itinéraires cyclables aménagés qui desserve les principaux pôles du territoire (emplois, écoles, services, commerces) et les équipements de loisirs

Au-delà de la présence de plusieurs itinéraires d'envergure identifiés à l'échelle régionale, nationale et européenne, le contexte territorial se prête particulièrement à la pratique du vélo, tant pour la pratique utilitaire et loisirs pour les résidents, que pour les vélotouristes en séjour ou en itinérance.

Le Département possède de nombreux atouts pour le développement de la pratique cyclable : sa situation géographique et topographique, la présence de sites attractifs

sur le territoire (sites naturels, architecture, patrimoine...), sa population (la plus importante de tous les départements français), la qualité de sa desserte en transports en commun et la richesse des cheminements (maillage des petites routes, anciennes voies ferrées, chemins...).

Fort de cette situation, le Département du Nord s'est déjà engagé, depuis 2001, dans une démarche volontariste en faveur du développement de la pratique du vélo. L'adoption d'un schéma cyclable, la mise en place d'un agenda 21 ainsi que l'élaboration de la démarche Route Durable témoignent des efforts fournis en vue de l'approfondissement de la politique cyclable.

Le Schéma de mobilité réaffirme cette ambition de développer la pratique du vélo qui ne représente que 2 % des déplacements notamment pour les déplacements domestiques de courte et moyenne distance par :

- la mise en œuvre du plan cyclable départemental en partenariat avec les différentes collectivités concernées ;
- la connexion du réseau départemental avec les autres acteurs pour assurer la continuité des itinéraires ;
- le développement du stationnement pour vélo aux abords des principaux pôles (établissements scolaires, pôles d'échanges, équipements départementaux) ;
- favoriser l'équipement cyclable des habitants, en étudiant la possibilité de développer de la location longue durée, une mise à disposition de vélos, les services et les équipements.

Améliorer et sécuriser les conditions de déplacements à pied dans le cadre des opérations de voirie et d'aménagement (accès aux arrêts, aux pôles d'échanges, aux établissements scolaires, aux centres commerciaux...)

Deuxième mode de déplacement des nordistes avec un quart des déplacements, la marche à pied est le mode de déplacement le plus durable.

Le Schéma de mobilité propose d'assurer la continuité et la lisibilité des cheminements piétons autour des principaux pôles et arrêts de transports en commun existants et futurs.

Promouvoir le développement des véhicules propres

Baisser les émissions de gaz à effet de serre et diminuer notre consommation d'énergie fossile passe par le développement technique de nouveaux véhicules dits propres et des pratiques de mobilité plus durables.

Le Département se propose de :

- Encourager les alternatives énergétiques pour la flotte départementale de véhicules de service ;
- Soutenir les initiatives visant à développer localement les véhicules propres ;
- Engager une réflexion autour de l'utilisation de modes alternatifs pour le transport de marchandises.

Fiches correspondants à l'axe 6

Fiche 40

Le Plan Cyclable Départemental

Fiche 41

Proposer des vélos pliants dans les autocars du réseau départemental

Fiche 42

Sécuriser les itinéraires piétons et assurer la continuité des cheminements

Fiche 43

Soutenir les initiatives de développement de l'autopartage

Fiche 44

Encourager les alternatives énergétiques pour la flotte départementale de véhicules de service

Fiche 45

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

Fiche 46

Soutenir les initiatives visant à développer localement l'utilisation de véhicules électriques

Fiche 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

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

L'innovation qui est inscrite comme un des principes d'action du Département doit permettre de développer des solutions intelligentes, concrètes, écologiquement responsables et répondant aux besoins de tous.

L'ingénierie est essentielle afin de développer ces solutions de façon pertinente et coordonnée. De par sa structure et son expérience, le Département peut développer cette ingénierie et la mettre aux services de tous les acteurs locaux qui en éprouvent le besoin.

De même, les projets de recherche sont nombreux, que ce soit sur le territoire départemental ou à une échelle nationale. Le Schéma de mobilité propose de participer aux projets de recherche dans le domaine des mobilités durables et de constituer ainsi un laboratoire pour des expérimentations.

Enfin, le travail effectué sur le label « Route Durable » représente un exemple réussi de l'innovation dans le domaine de la mobilité mise aux services de tous les Nordistes. Cette démarche exemplaire doit être généralisée à l'ensemble des nouveaux projets routiers du Département du Nord.

Fiches correspondants à l'axe 7

Fiche 48

Développer une ingénierie départementale de la mobilité et accompagner les collectivités locales

Fiche 49

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

Fiche 50

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

Conclusion

Le programme d'actions du Schéma de mobilité du Département du Nord « **Mobilité Liberté 2030** » définit les actions opérationnelles à mettre en œuvre pour répondre aux ambitions et objectifs stratégiques que s'est fixés le Conseil général.

Si chaque fiche-action est volontairement associée à un objectif et un axe stratégique, la plupart des actions déclinées dans ce document ont des impacts ou influencent grandement les autres objectifs et axes, soulignant ainsi le caractère global et transversal de la démarche.

Par ailleurs, les actions s'inscrivent dans un processus à différentes temporalités et/ou dans des échelles d'intervention de niveau régional, voire national et international, qui nécessiteront un important travail de partenariat et de coordination des moyens avec les territoires limitrophes et les différents partenaires.

La mise en œuvre du Schéma de mobilité recherchera toutes les synergies possibles dans les différentes politiques thématiques concernées par les questions de mobilité (solidarité, éducation, développement économique, etc.). Par ailleurs, le recours aux partenariats et aux cofinancements permettra d'élargir le champ d'intervention par la mutualisation des moyens.

Au final, le Département du Nord, à travers l'élaboration de son Schéma de mobilité, se dote d'un document-cadre qui donne une pleine cohérence à sa politique grâce à ses 5 principes d'action et fixe des objectifs précis pour les prochaines décennies pour améliorer la mobilité de tous les Nordistes.

Véritable feuille de route, il se doit d'être un outil souple et évolutif qui devra s'adapter aux modifications réglementaires et aux évolutions des besoins du territoire départemental. C'est pourquoi il comprendra une phase d'évaluation régulière des différentes actions afin que le Département puisse suivre l'évolution des engagements et mesurer les impacts des actions mises en œuvre.