

ATLAS

de la

NOUVELLE RÉGION

NORD-PAS DE CALAIS - PICARDIE

Tome 4



La région en mouvement





Atlas
de la nouvelle région
Nord-Pas de Calais - Picardie

Tome 4

La région
en mouvement

Directeurs de Publication :
Yves DURUFLÉ - Denis HARLÉ

Direction Générale «Appui au Pilotage des Politiques Publiques»
Région Nord-Pas de Calais

Direction Générale «Développement Territorial»
Région Picardie

Rédaction et cartographie :

Direction du Développement Durable, de la Prospective et de l'Évaluation
Région Nord-Pas de Calais

Direction de la Prospective, de la Programmation, de l'Aménagement Durable et de l'Évaluation
Région Picardie

Direction des Transports Région Nord-Pas de Calais

Direction des Transports Région Picardie

Novembre 2015

Présentation

Ce tome de l'Atlas Nord-Pas de Calais Picardie est consacré à la région en mouvement.

Les mobilités des personnes et des marchandises y sont caractérisées au-delà des seuls flux de déplacements. Elles sont replacées dans des éléments de contexte (aspects historiques, caractéristiques physiques et humaines du territoire, forces d'attraction externes et internes, équipement en infrastructures, politiques et acteurs ...) qui sont eux-même des déterminants ou des conséquences des mobilités. Cette approche est à considérer comme une première mise en situation : les évolutions, les interactions avec des aspects économiques, sociaux et environnementaux, sociétaux ..., ainsi que les traductions spatiales considérées à l'échelle de la nouvelle région, sont autant d'éléments propres à interpeller les différents acteurs publics et privés.

Sur certains sujets, le changement d'échelle qu'implique le territoire de la nouvelle région s'accompagne en effet d'un changement de perception. Les zones limitrophes des parties Nord-Pas de Calais et Picardie, passent ainsi d'une position de périphérie à une position de centre géographique. Les mobilités s'inscrivent désormais dans des espaces aux caractéristiques plus diversifiées. L'armature urbaine, la taille des villes, les complémentarités entre réseaux, la densité du réseau ferroviaire et la façon dont les mobilités peuvent fédérer le territoire, y apparaissent aussi dans une palette élargie. Si nous nous intéressons aux pulsations du territoire, elles font alors ressortir davantage les déficits d'accessibilité hors automobile de certaines zones, tandis que des villes apparaissent rythmées par les cadencements des TER. Quant aux temps d'accès par le train, ils font ressortir des systèmes conçus dans des logiques territoriales différentes, mettant par exemple en évidence la difficulté à faire un aller et retour dans la journée par des liaisons transversales infra-régionales.

En revanche, certaines constantes demeurent : les forces d'attraction extérieures que sont d'une part l'Île-de-France et d'autre part les ports du Benelux, sur les flux de marchandises traversant la nouvelle région, en sont une illustration parlante nous invitant à considérer le nouvel ensemble régional dans son contexte européen.

Aborder la question des mobilités et des services qui leur sont associés suppose de tenir compte de réalités spatiales hétérogènes appelant le cas échéant une gradation des réponses. A l'évidence, des défis nouveaux apparaissent en termes d'articulation urbain-rural, de disparités territoriales et sociales, de développement local, de nouvelles mobilités. Ils mettent en scène de nouveaux voisinages régionaux. Ils interrogent le devenir des gouvernances.

Compte tenu de l'importance de la compétence mobilité des voyageurs pour les collectivités, les politiques et les partenariats en matière de transport et de mobilité joueront un rôle déterminant dans la trajectoire, dans l'appropriation et dans la cohésion territoriale de cette nouvelle région.

Cinq rubriques sont abordées dans ce tome : les éléments de contexte ; les réseaux ; les mobilités et les flux ; les services à la mobilité ; les acteurs et la gouvernance.



Sommaire

Tome 4 : La région en mouvement

1. Contexte	Introduction	9
1.1 Les ports, les villes et les réseaux de communication au IVe siècle		10
1.2 La concentration urbaine et ses évolutions		11
1.3 La densité de population et le réseau ferroviaire.....		12
1.4 Les migrations résidentielles		13
2. Les réseaux	Introduction	15
2.1 Les infrastructures de transport interrégionales et leurs connexions extérieures		16
2.2 Les infrastructures ferroviaires		17
2.3 Les infrastructures logistiques		18
2.4 L'ouverture à l'Europe et au monde		19
2.5 Les Véloroutes et Voies Vertes		20
3. Les mobilités et les flux	Introduction	23
3.1 La fréquentation du TER		24
3.2 Les principales origines-destinations TER		25
3.3 Les flux domicile-travail		26
3.4 Les flux domicile-études		27
3.5 Les corridors de marchandises		28

4. Les services à la mobilité	Introduction	31
4.1 Les services à la mobilité voyageurs		32
4.2 Les services logistiques		33
4.3 Les temps de parcours		34
4.4 Les principaux générateurs de flux		35
5. Les acteurs et la gouvernance	Introduction	37
5.1 Les Autorités Organisatrices de la Mobilité		38
5.2 Les plans de déplacements urbains		39
5.3 La filière excellence et recherche ferroviaire		40



Introduction

Les mobilités sur le territoire de la nouvelle région mettent en scène des logiques plurielles de peuplement, avec des tendances lourdes et des ruptures aussi bien historiques que géographiques. Ces dernières se perçoivent dans les mobilités quotidiennes. Les caractéristiques du relief, l'usage du sol, la nature des activités, les évolutions technologiques, les frontières, les relations avec le pouvoir central, les échanges infra et extra-régionaux y ont déterminé différents systèmes d'organisation et de mobilité. La mer, les fleuves et les rivières continuent à conditionner des tracés d'infrastructures, comme la liaison Seine-Nord Europe. Le sol, le sous-sol et les échanges ont influencé des typologies urbaines différentes : continuités et fortes densités au nord, ruralité plus présente dans la partie sud autour de villes dont la prospérité s'est appuyée sur la fertilité des terres environnantes. Les échanges, qu'ils soient locaux, régionaux ou internationaux, jouent un rôle croissant dans le fait urbain et métropolitain (agglomérations lilloise et amiénoise, attraction de l'Île-de-France, de Bruxelles, de Londres) tout en mettant en exergue des disparités spatiales.

La prise en compte de ces éléments physiques et humains est un préalable à une meilleure compréhension des mobilités caractérisant le nouvel ensemble régional.

Quatre aspects sont abordés :

- les ports, les villes et les réseaux de communication au IV^{ème} siècle,
- la concentration urbaine et ses évolutions,
- la densité de population et le réseau ferroviaire,
- les migrations résidentielles.

1. Le contexte



1.1 Les ports, les villes et les réseaux de communication au IVe siècle

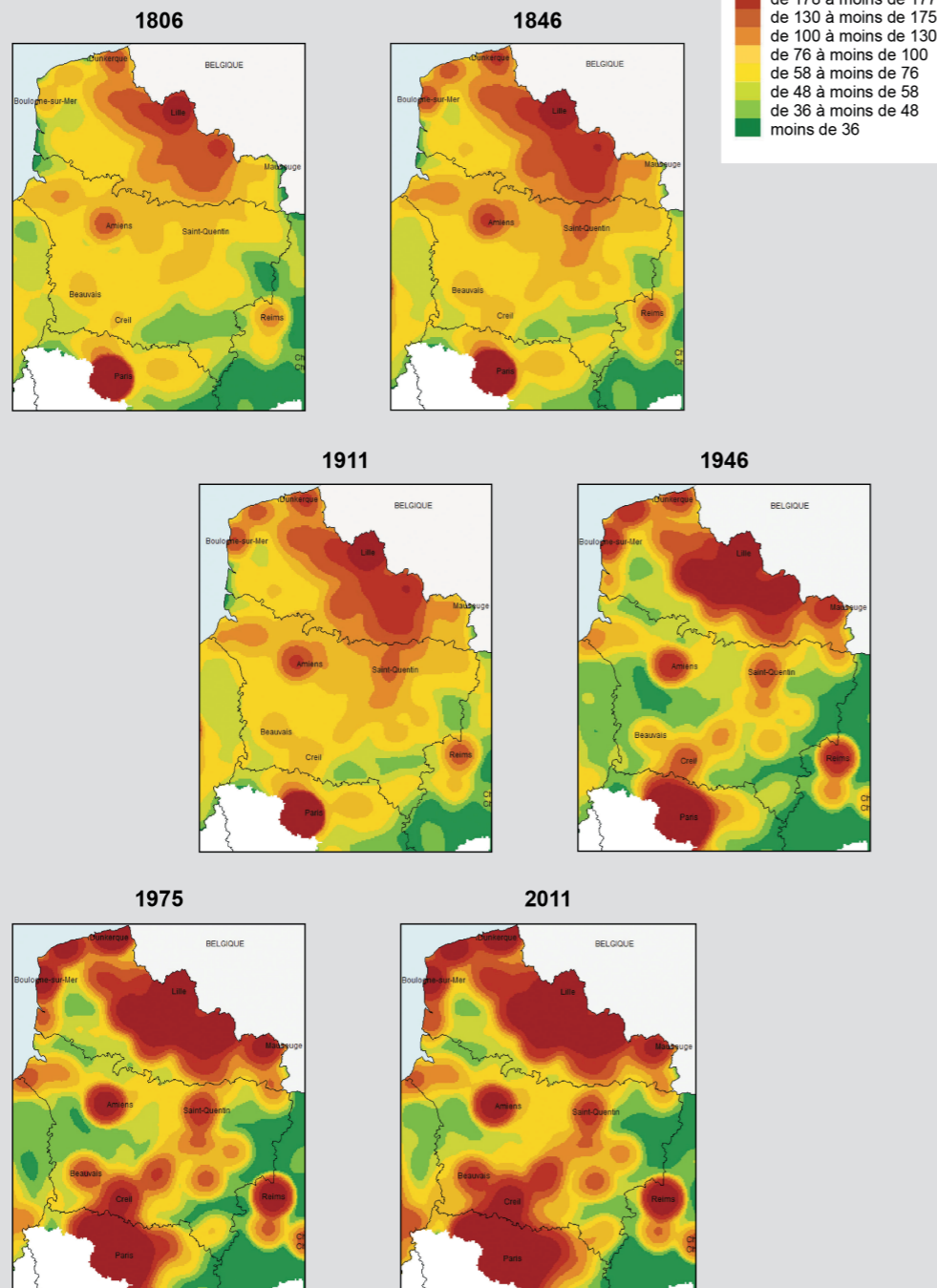
Dans le contexte géographique et historique de ce qu'était l'Empire Romain au IVe siècle après J.C., cette carte traduit une organisation du territoire consolidée sur plusieurs siècles, avec des villes qui ont déjà, pour certaines, une grande importance économique et culturelle. Senlis, Soissons ou encore Bavay en sont des exemples. Le territoire de la nouvelle région est, à cette époque, assez éloigné des frontières de l'Empire, notamment la frontière avec la Germanie constituée par le Rhin. Le réseau de voies de communication et les courants d'échanges correspondent à un espace unifié où la marche, le cheval et la navigation constituent les seuls modes de déplacement. Le long du Rhin, non représenté sur la carte, des villes comme Mayence ou Cologne jouent, à l'époque, un rôle attracteur et structurant pour un grand axe d'échanges Ouest-Est passant par Arras, Cambrai, Bavay.

Ces échanges se font par ailleurs en lien avec des ports maritimes. Boulogne-sur-Mer est ainsi le point de départ et d'arrivée d'un autre axe important menant à Amiens, Soissons, Reims et se prolongeant vers le Sud. La plupart des ports sont également des ports d'estuaires, où se fait le contact entre navigation fluviale et navigation maritime. Les fleuves et rivières affluents comme celles de l'Oise facilitent l'installation d'activités, le développement d'échanges et la localisation de bon nombre de villes. Amiens et Saint-Quentin sur la Somme, Soissons sur l'Aisne, ou encore Cambrai, Tournai ou Courtrai sur l'Escaut, en sont des illustrations. L'axe mer-Rouen-Paris le long de la Seine constitue une autre artère importante se prolongeant au-delà, vers l'est. Les liaisons entre cet axe et les voies structurantes plus au Nord ont en partie perduré dans le réseau autoroutier actuel (Amiens-Rouen).

Bon nombre des éléments qui précèdent constituent, sur une échelle de temps très longue, des invariants qui pourraient se renforcer. La mer et les fleuves y jouent une place majeure : la liaison Seine-Nord-Europe va réunir le monde rhénan et de la Mer du Nord avec celui de la Seine et de la Manche. Les itinéraires évitant Paris et permettant d'aller de la Manche à l'Est de la France et à l'Europe centrale (que ce soit en mode routier ou à travers le projet ferroviaire de magistrale-éco-fret) reprennent finalement de grands itinéraires déjà présents à l'époque romaine. Cette problématique Est-Ouest prendra une importance croissante face à une problématique Nord-Sud qui continue à structurer fortement les échanges traversant le territoire de la nouvelle région.

1. Le contexte

Evolution de la population sur la période 1806-2011



1.2 La concentration urbaine et ses évolutions

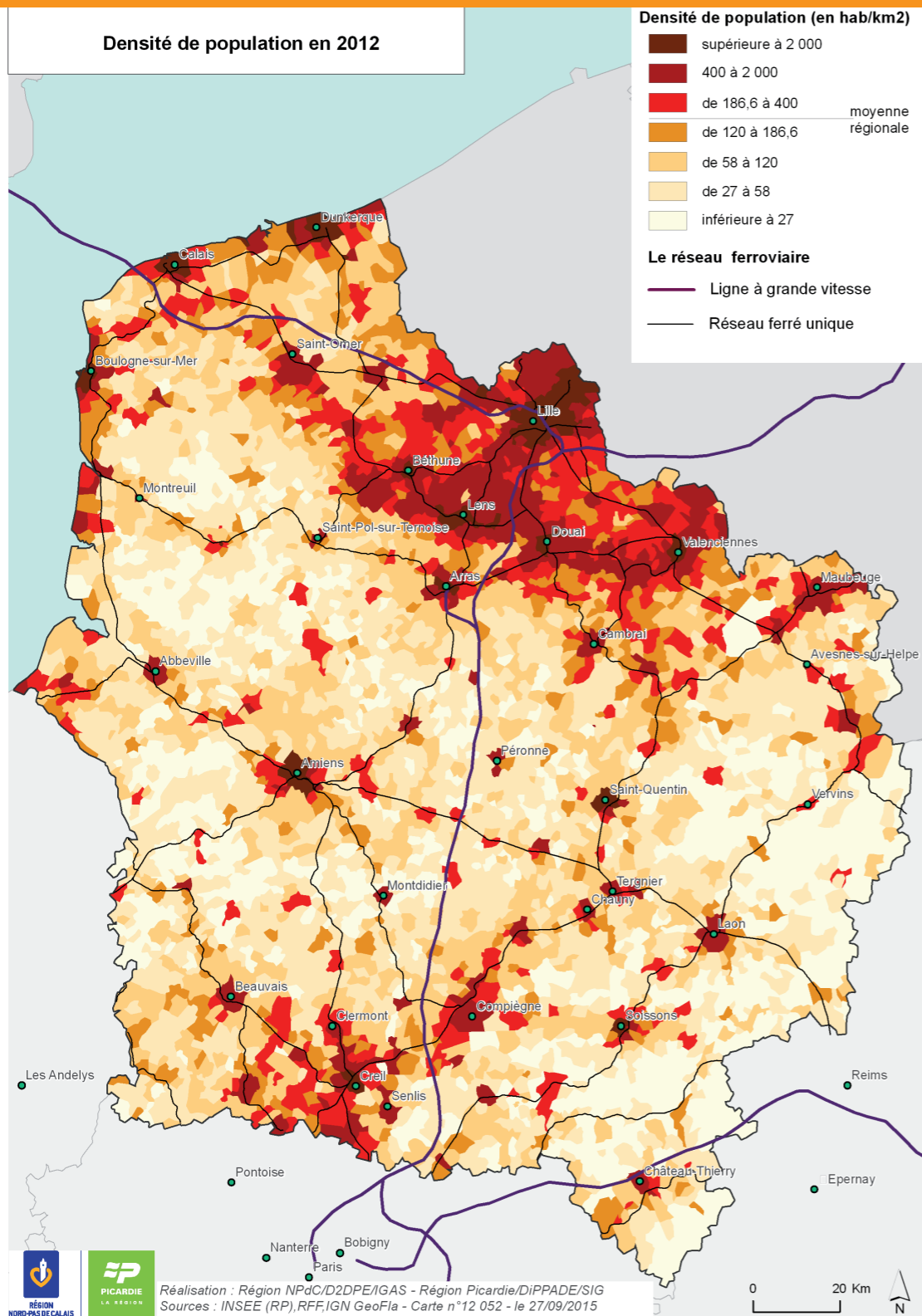
Deux cents ans d'évolution des densités de population sur le territoire de la nouvelle région donnent des éléments intéressants à croiser avec la problématique des mobilités.

En 1806, les campagnes sont relativement peuplées et l'activité manufacturière y joue un rôle important. Le développement de l'industrie sucrière en réponse au blocus continental, la révolution industrielle, les innovations technologiques (textile, serrurerie, chauffage domestique...) vont avoir des conséquences sur le peuplement du territoire : Calais, Caudry, les vallées affluentes de la Somme, Guise, le Vimeu... vivent alors de ces activités pourvoyeuses d'emplois tant en ville que dans des petits ateliers de campagne, qui confortent la densification du milieu rural tout en faisant grossir des pôles urbains.

La carte de 1846 se situe à l'époque de la découverte de la houille et de l'arrivée du chemin de fer. Les infrastructures de transports vont désormais constituer une donnée marquante qui comptera encore 150 ans plus tard, confortant certaines parties du territoire, mais pas forcément dans une équation simple. Le réseau ferré et le réseau fluvial constitués à cette époque desservent des bassins industriels ou miniers dont la population croît rapidement, confortent les vallées en tant qu'axes de développement, actent la prééminence de certaines villes, tout en irriguant aussi le territoire rural. La densité de population continue à se renforcer autour des villes et dans l'espace rural. Des espaces s'agrègent progressivement : partie nord du littoral, Cambrésis et Saint-Quentin, vallée de l'Oise. En 1911, ce type de fonctionnement semble atteindre son optimum.

La carte de 1946 marque une rupture. Deux conflits mondiaux sont passés par là, le baby-boom ne produit pas encore ses effets, la mécanisation progressive de l'agriculture modifie la donne en matière de main d'œuvre agricole. Des zones perdent de la population, dans une tendance lourde qui se confirmera dans les cartes suivantes : Haut-Artois, franges Picardie - Champagne-Ardenne au Nord de Reims. A l'inverse, deux attracteurs de population renforcent leur impact : l'agglomération parisienne avec un effet en tache d'huile mais également le long de la vallée de l'Oise ; l'agglomération lilloise et les villes proches dans la partie centrale du Nord-Pas de Calais. Dans le même temps, la densité littorale se renforce de Dunkerque à Berck.

Dans la deuxième partie du XX^{ème} siècle et au début du XXI^{ème} siècle, l'automobile, les transports routiers, les transports ferroviaires et la grande vitesse ferroviaire évoluent dans une relation contrastée avec l'urbanisation. Certaines zones à dominante rurale, bien que desservies par le train, perdent ainsi de la population, tandis que la péri-urbanisation se renforce dans la partie sud de la nouvelle région, autour d'Amiens ainsi que dans la partie nord. En 2011, la densification de l'espace central du nord de la nouvelle région semble stabilisée, avec un « isthme » se confortant en direction du littoral. L'agglomération d'Amiens et ses abords semblent également stables ; en revanche, les espaces ruraux qui l'entourent gagnent en population.



1.3 La densité de population et le réseau ferroviaire

La surimposition du réseau ferré à la carte de la densité de population permet de faire plusieurs constats.

Les vallées ont facilité l'implantation du réseau ferré, le long duquel les densités de population les plus fortes sont enregistrées. C'est ainsi le cas pour les axes empruntant les vallées de l'Oise (Creil - Compiègne - Noyon - Chauny-Tergnier, avec une extension vers Saint-Quentin), de la Somme (Amiens - Abbeville), de la Sambre (Maubeuge) par laquelle passait la ligne internationale Paris - Saint-Quentin - Bruxelles, de la Scarpe (Arras - Douai), de la Canche et de la Ternoise (Saint-Pol-sur-Ternoise - Montreuil) et, sur une petite partie du territoire régional, de la Marne (Château-Thierry, sur la ligne Paris - Strasbourg).

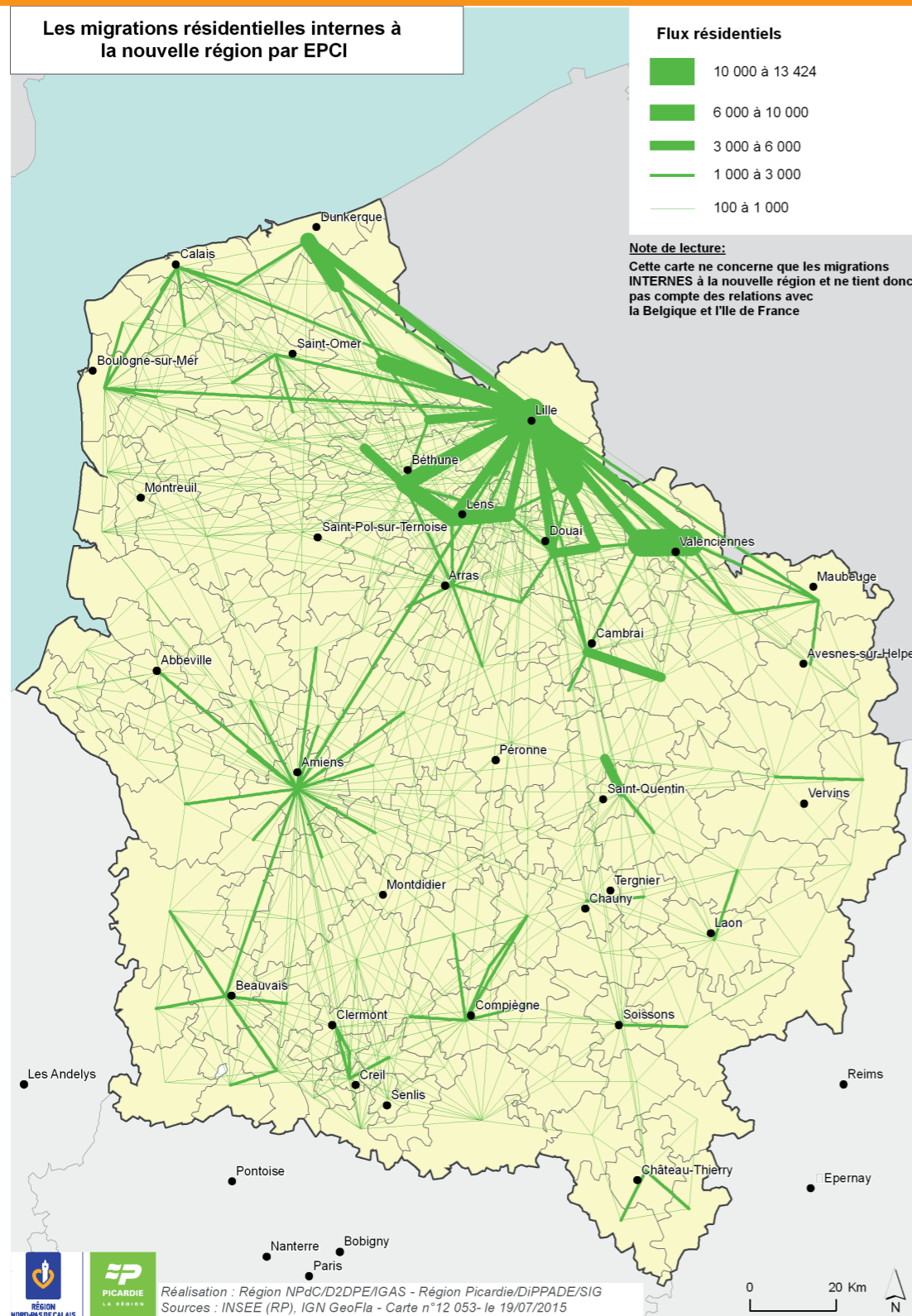
Les armatures urbaines de la partie Nord-Pas de Calais et de la partie Picardie font apparaître leurs spécificités respectives. Au nord, on constate des continuités spatiales correspondant aux fortes densités de population proches de celles des pays du Benelux : le réseau ferroviaire y est dense, centré sur Lille, tout en assurant la connexion entre les agglomérations de Béthune, Lens, Douai et Valenciennes.

Plus au sud, on observe un réseau de villes moyennes et petites, plus distantes les unes des autres, dont certaines ne sont pas desservies par le train. Ce réseau s'inscrit dans des espaces de plus faible densité. On y retrouve l'influence de la desserte ferroviaire avec les voies ferrées convergeant vers Amiens et avec l'axe Paris - Soissons - Vervins - Hirson (ville qui a joué dans l'histoire un rôle majeur d'interface entre les réseaux du Nord et de l'Est).

Le littoral présente une densité globalement assez forte avec des contrastes pouvant s'expliquer par le relief (falaises entre Boulogne-sur-Mer et Calais), les mesures de protection des espaces naturels protégés ou encore la spécificité de l'activité économique. Le réseau ferré, dont l'électrification reste à achever entre Amiens et Rang-du-Fliers, dessert ce littoral et induit des mobilités quotidiennes entre ses principales villes.

L'influence de l'agglomération parisienne se fait nettement sentir dans la partie sud de la région, avec des continuités de fortes densités de population dans un territoire irrigué de façon radiale par les voies ferrées convergeant vers la capitale.

1. Le contexte



1.4 Les migrations résidentielles

La carte met en évidence l'intensité des migrations résidentielles sur une période allant de 2003 à 2008.

Si elle ne fait pas apparaître les directions de ces migrations, elle dessine plusieurs systèmes organisant le territoire sur des échelles de temps pluri-annuelles.

Au nord de la région, un système centré sur la métropole lilloise se dégage nettement, traduisant deux types de fonctionnement territorial :

- une relation entre coeur d'agglomération et espaces ruraux péri-urbains, avec des déménagements importants entre Lille et la Flandre Intérieure, Lille et la Pévèle, l'agglomération dunkerquoise et son arrière-pays ou encore l'agglomération de Valenciennes et ses franges occidentales.

- un fonctionnement métropolitain qui caractérise de plus en plus la partie Nord-Pas de Calais, avec les villes comme points d'appui. Son coeur est situé dans un périmètre allant de Lille à Béthune, Lens, Douai, Dunkerque, Valenciennes), mais des extensions sont également visibles vers Cambrai, Arras, Maubeuge, ou encore Saint-Omer, Calais et Boulogne-sur-Mer. On peut noter que les migrations en lien avec la métropole lilloise sont assez souvent supérieures aux migrations entre ces différentes villes, à l'exception cependant des villes de l'ancien Bassin Minier (Béthune - Lens - Hénin-Beaumont).

Ce fonctionnement traduit également l'armature urbaine historiquement dense de la partie nord de la nouvelle région.

Par corrélation avec les flux domicile-travail, on constate en effet qu'environ deux tiers des personnes ayant un logement et un travail dans la métropole lilloise ont gardé leur travail dans cette dernière lorsqu'ils ont déménagé, ce qui a alimenté mécaniquement les flux quotidiens enregistrés dans la partie centrale du Nord-Pas de Calais. Une autre corrélation peut également être faite avec les réseaux de communication, en particulier ferrés, les villes citées précédemment étant chacune des gares importantes du réseau régional.

Cet ensemble est relativement autonome et se différencie du fonctionnement constaté sur la partie picarde, avec toutefois des mouvements apparaissant entre Lille et Amiens.

Sur le reste du territoire, on observe un desserrement résidentiel à partir des agglomérations picardes. Les ménages ont tendance à s'installer de plus en plus loin des villes-centres, notamment du fait du coût du foncier.

Enfin, le sud de la nouvelle région est concerné par le phénomène de desserrement francilien, qui remonte désormais au nord de la ligne dessinée par la RN31 (axe Beauvais - Compiègne - Soissons - Reims).



Introduction

Qu'ils soient fluviaux, ferroviaires, routiers ou encore cyclables, les réseaux d'infrastructures du territoire de la nouvelle région impactent l'organisation spatiale pour longtemps. Ils résultent de logiques locales, régionales, nationales et internationales dont se dégagent deux caractéristiques : d'une part le passage et la rencontre (Ile-de-France - partie Nord de l'Europe ; Royaume-Uni - continent ; façade maritime - territoires intérieurs français et européens) ; d'autre part la desserte fine du territoire. Les complémentarités entre ces réseaux sont une donnée importante de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et des usages actuels et futurs.

Cinq aspects sont abordés :

- les infrastructures de transport interrégionales et leurs connexions extérieures,
- les infrastructures ferroviaires,
- les infrastructures logistiques,
- l'ouverture à l'Europe et au monde,
- les Véloroutes et Voies Vertes.

2. Les réseaux



2.1 Les infrastructures de transport interrégionales et leurs connexions extérieures

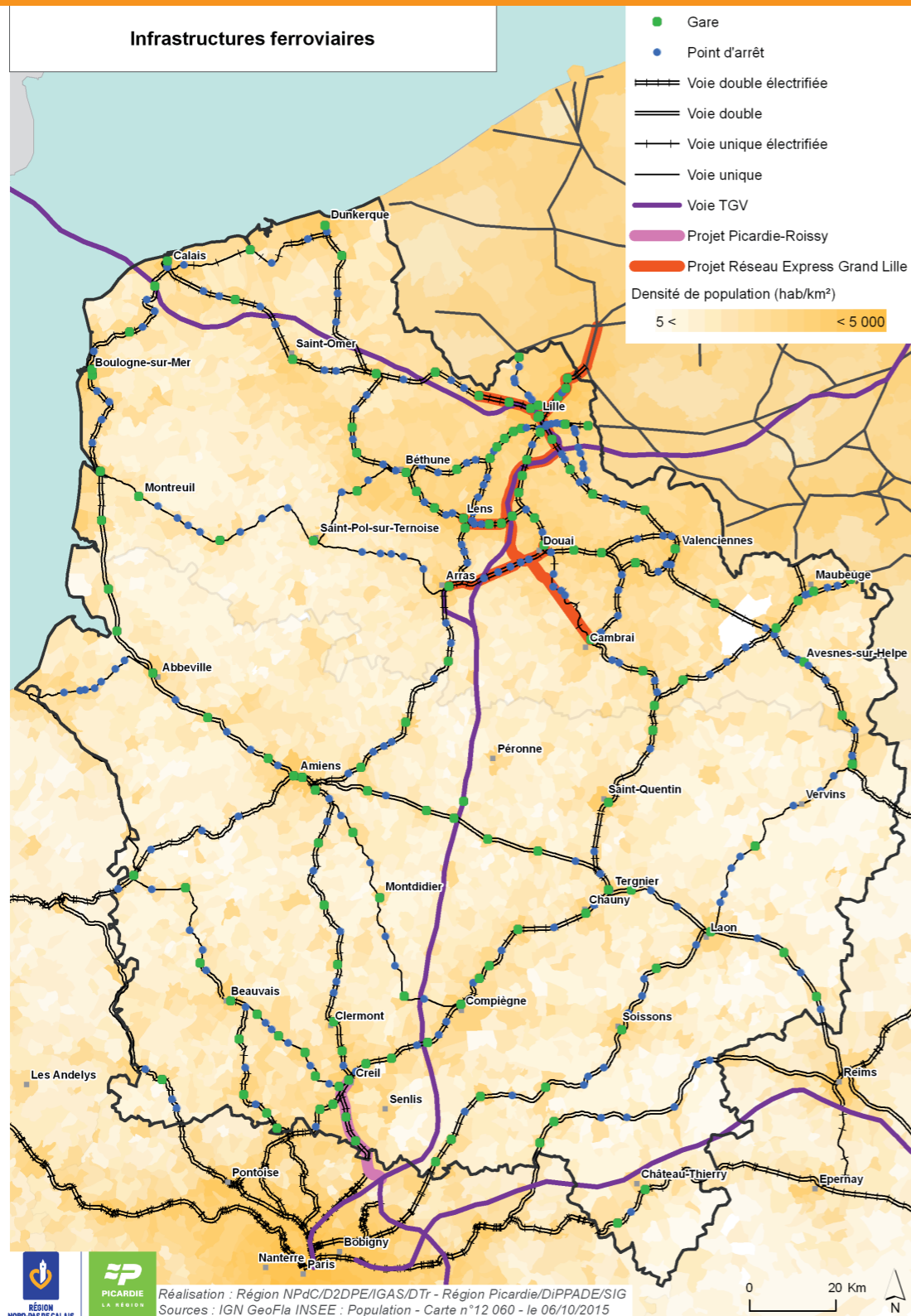
La nouvelle région se caractérise par un relief faible, qui s'est avéré propice à la construction de nombreuses voies de communication. Son réseau dense et performant constitue un atout au regard de sa position stratégique entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud. Passage obligé pour les liaisons entre le Nord de l'Europe et le Bassin Parisien (Eurocorridor Amsterdam-Paris), la région est également le débouché du trafic transmanche, tout en accueillant des transits est-ouest relativement aisés.

La route est de très loin le mode le plus utilisé pour le transport des marchandises. Si sa position est majoritaire dans les flux européens et de transit, elle devient prépondérante (94 %) dans les flux infra-régionaux. Ces facteurs se trouvent amplifiés au niveau régional par la très bonne qualité des réseaux routiers et autoroutiers et leur maillage particulièrement dense (1 177 km d'autoroutes, soit 10,3 % du réseau national sur 5,8 % du territoire métropolitain).

Les axes autoroutiers les plus utilisés sont les autoroutes A1, A16, A2, A 21 (appelée aussi rocade minière), A23, A25 et A4, qui connaissent tous des fréquentations supérieures à 21 000 véhicules par jour, pouvant aller jusqu'à 140 000 pour l'A1 dans la traversée de la métropole lilloise. S'y mêlent des trafics internes, des trafics d'échanges et des trafics de transit. Globalement, sur l'A1, le trafic poids lourds représente environ 25 % de l'ensemble. Malgré la saturation aux heures de pointe des axes de traversée nord-sud de la métropole lilloise, la croissance du trafic journalier reste soutenue. C'est également le cas des dessertes autoroutières des ports de Dunkerque et de Calais, ainsi que de la partie centrale de la rocade minière.

Une grande partie du trafic transmanche passe par Calais, premier port d'Europe continentale pour le trafic roulier et premier port européen de liaison avec l'Angleterre. Chaque année, plus de 10 millions de passagers transitent par Calais. Ce port joue également un rôle important pour le trafic de poids lourds, avec 1 850 000 poids lourds traités en 2007.

2. Les réseaux



2.2 Les infrastructures ferroviaires

Le réseau ferroviaire de la nouvelle région est dense et fortement maillé, doté de deux axes à grande vitesse qui se croisent à Lille : l'un, nord-sud, permet des liaisons vers les Pays-Bas, Bruxelles et Paris. L'autre, est-ouest, relie Londres à Bruxelles, en se prolongeant vers Cologne.

Ce réseau est le plus dense de France après celui de l'Île-de-France.

Sur les 2 478 km de réseau ferroviaire ouverts au trafic voyageurs, 1 695 km (dont 391 km de ligne à grande vitesse) sont électrifiés, soit 68,4 % du réseau : ce chiffre est plus élevé que la moyenne nationale (45,8 %). Les derniers travaux achevés fin 2014, ont porté sur la ligne Calais - Dunkerque. L'électrification de la ligne Amiens - Rang-du-Fliers est en projet. Le réseau ferroviaire compte 363 gares et points d'arrêts.

Paris est très accessible depuis la Picardie par un réseau de radiales. Pour certaines relations, le train est le mode le plus performant. La part modale de ce dernier est très élevée pour les liaisons entre Paris et le Clermontois, le Creillois ou le grand Amiénois.

Deux grandes infrastructures sont en projet :

1/ Le projet Picardie - Roissy permettrait de relier les principales villes picardes au réseau à grande vitesse et aux grandes portes internationales. Ce projet a pour objet la création d'un barreau ferroviaire entre la ligne à grande vitesse desservant l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle et la ligne classique Paris - Creil - Amiens.

La future liaison devra répondre à deux objectifs principaux :

- faciliter les trajets domicile-travail en offrant un accès à la plateforme de Roissy, où travaillent près de 19 000 habitants de la région;
- permettre à des trains à grande vitesse de circuler sur le réseau conventionnel, puis de desservir la gare Roissy-Charles-de-Gaulle TGV, offrant ainsi depuis le sud de la région des correspondances avec l'ensemble des destinations disponibles depuis Creil (Amiens, Saint-Quentin et Beauvais) ainsi qu'un accès direct à la plateforme aéroportuaire. Ces nouvelles relations amorcées de la Picardie vers Roissy-Charles-de-Gaulle TGV pourraient alors être prolongées sur le réseau à grande vitesse, en direction des autres grandes villes de province tout en permettant le contournement de Paris.

2/ Le Réseau Express Grand Lille consisterait en une infrastructure nouvelle de 56 km dont le tronçon central irait de la Gare Lille-Flandres à Hénin-Beaumont.

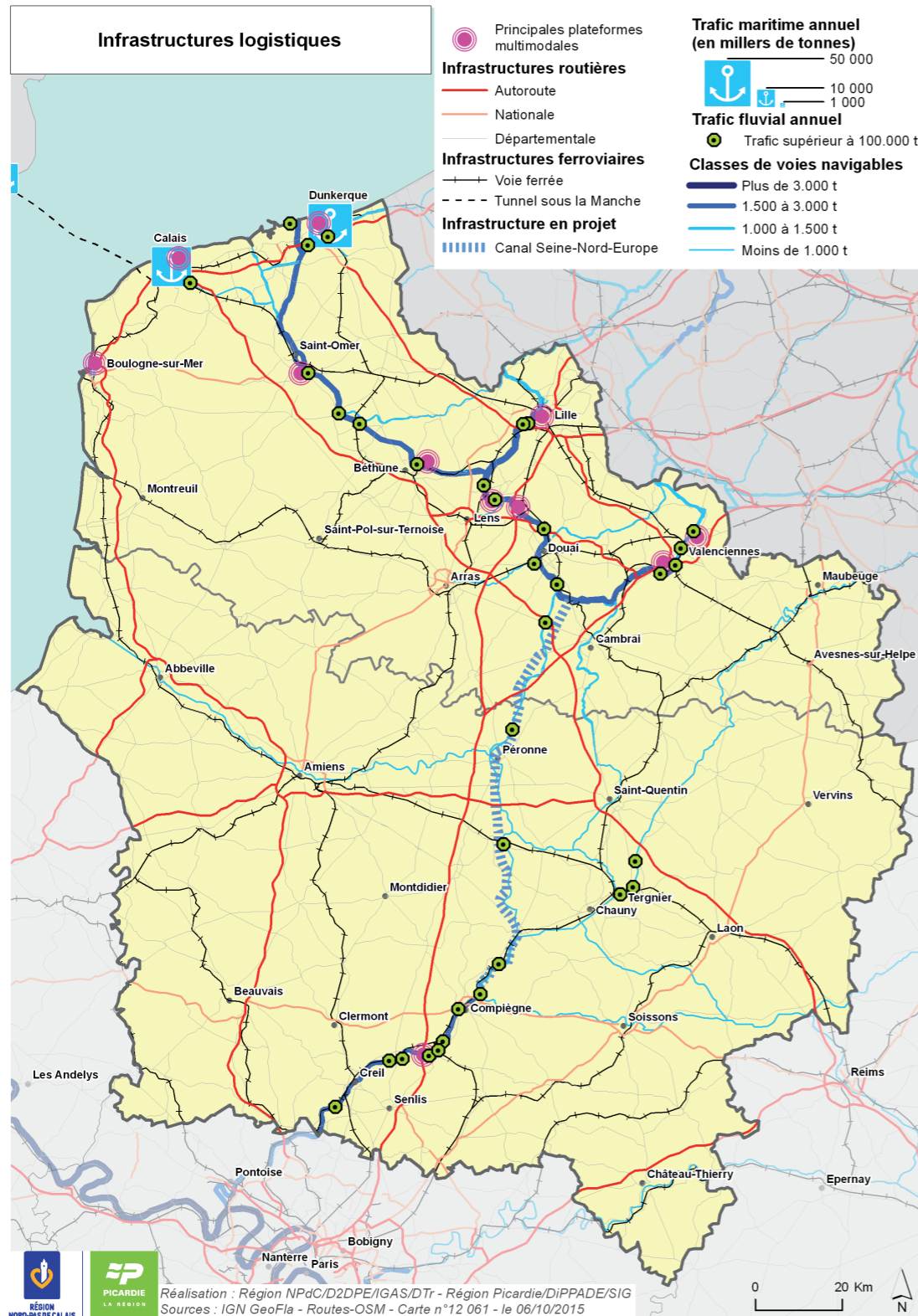
Ce réseau utiliserait, aux extrémités de ce tronçon, les lignes ferroviaires existantes :

- d'une part au nord, à partir de la gare Lille-Flandres traversée en souterrain, par un raccordement aux lignes actuelles Lille - Roubaix - Tourcoing (vers Kortrijk), et Lille - Armentières ;
- d'autre part au sud, à partir d'Hénin-Beaumont, vers Douai - Arras par un raccordement à l'ancienne ligne Hénin-Beaumont - Brebières, et vers Lens par la ligne existante Hénin-Beaumont - Libercourt - Lens.

La fréquence envisagée aux heures de pointe pourrait être de 12 trains par heure sur le tronçon commun Lille-Flandres - Hénin-Beaumont, soit un train toutes les 5 minutes.

Les objectifs du Réseau Express Grand Lille sont :

- d'offrir des liaisons plus rapides et plus fréquentes, pour un plus grand nombre de voyageurs, en proposant une alternative au tout automobile ;
- d'agir sur l'attractivité des territoires desservis et de favoriser un développement urbain maîtrisé ;
- de réduire la précarité énergétique liée à l'usage de l'automobile.



2.3 Les infrastructures logistiques

Le transport de marchandises au sein de l'Union Européenne devrait s'accroître chaque année de l'ordre de 2 % d'ici 2020. Si en 2000, 80 % des flux internationaux de marchandises hors Union Européenne étaient assurés par le mode maritime, ce mode ne représentait que 40 % des flux infra-communautaires. Dans la mesure où 10 % des émissions de gaz à effet de serre en France correspondent au transport de marchandises et que l'engorgement du réseau routier se renforce, il convient de poursuivre la diversification de l'offre de transport vers des modes moins polluants tout en préservant la compétitivité économique du territoire.

En outre, en matière de desserte, la Commission Européenne préconise que d'ici 2050 tous les ports maritimes de base soient reliés de manière suffisante au système de transport ferroviaire de marchandises et, selon les possibilités, au système de navigation intérieure.

La nouvelle région bénéficie d'une importante façade maritime, baignée par la Mer du Nord et par la Manche. Celle-ci présente trois ports majeurs : Dunkerque (3ème port de commerce français), Calais (tourné vers le trafic transmanche) et Boulogne-sur-Mer (spécialisé dans la pêche et dans le traitement du poisson). Elle dispose aussi de nombreux atouts dont l'existence d'un trafic significatif sur le deuxième détroit le plus fréquenté du monde, accès le plus court à l'Angleterre, ainsi que de disponibilités foncières.

Favorisée par sa situation de jonction entre le Royaume-Uni et le continent, la nouvelle région est un territoire d'échanges, un carrefour de communication entre l'Europe du Nord-Ouest, le reste du pays, l'Espagne et le Portugal.

Historiquement, les voies d'eau ont été privilégiées pour le commerce et les fleuves ont été canalisés à cette fin. 680 kilomètres de voies navigables (soit 10 % du réseau français) sont actuellement disponibles, dont 575 kilomètres utiles à la navigation. La nouvelle région met en perspective les travaux de construction du canal Seine-Nord Europe, qui fera la liaison entre le bassin de la Seine et celui de l'Escaut (voir encadré ci-après).

Le tunnel sous la Manche, ouvert en 1994 et dont l'axe ferroviaire (navettes pour automobiles et camions ; trains voyageurs à grande vitesse et trains fret classiques) relie le Kent à Sangatte, près de Calais, est un facteur d'intensification du trafic transmanche.

La région présente également un ensemble diversifié de plates-formes intérieures comprenant des ports fluviaux, des équipements ferroviaires et de transport combiné, qui permettent le développement notamment de la multimodalité, de l'intermodalité et de la massification des transports par voies d'eau et ferrée.

Canal Seine-Nord Europe :

La nouvelle région sera dotée, dans la prochaine décennie, d'une infrastructure fluviale majeure de dimension européenne : le canal Seine-Nord Europe. Cet équipement est le maillon manquant français de la liaison fluviale européenne à grand gabarit « Seine-Escaut » reliant la France aux Pays-Bas. Le chantier du canal Seine-Nord représenterait près de 10 000 emplois annuels sur cinq ans. Au-delà, le futur grand canal pourrait générer entre 20 000 et 25 000 emplois pérennes liés aux activités logistiques et à l'exploitation de l'ouvrage. Le projet pourrait permettre de transporter quatre fois plus de marchandises par la voie d'eau, dont un tiers chargées ou déchargées le long du canal.

2. Les réseaux



2.4 L'ouverture à l'Europe et au monde

Les caractéristiques des réseaux ferroviaires et aéroports permettant l'ouverture internationale de la région sont à resituer dans les évolutions constatées en matière de modes de vie mais aussi de nouvelles offres des opérateurs de transports.

La mobilité longue distance (plus de 100 km), bien qu'inférieure à son niveau atteint avant la crise, continue de croître en 2011 (source CGDD), portée par les motifs de loisirs et de tourisme. Les voyages sont plus fréquents et plus lointains, facilités par le développement des transports rapides (grande vitesse ferroviaire, transport aérien) et à bas coûts. La part de l'avion, et dans une moindre mesure celle du train, continuent de s'accroître au détriment de la voiture.

Le transport ferroviaire à grande vitesse est pertinent sur des distances correspondant à des temps de trajets compétitifs avec la voiture ou l'aérien. Cependant, pour des temps de trajets plus longs ou pour des territoires non desservis, le transport aérien peut s'imposer. De plus, l'arrivée sur le marché des compagnies aériennes à bas coût et les nouvelles orientations stratégiques développées par les compagnies historiques en faveur d'un transport à prix économique ont contribué au développement de liaisons et de fréquences différenciées avec des tarifs plus attractifs.

Dans ce contexte, la nouvelle région dispose, en son sein ou à proximité, de nombreuses portes internationales : les gares TGV-Haute Picardie, Lille-Europe et Calais-Fréthun ; les aéroports de Beauvais, Lille, Charleroi, Bruxelles et Roissy, les ports maritimes de Calais et Dunkerque. Ces équipements s'accompagnent d'une offre variée en matière de liaisons directes moyenne-longue distance tant nationales qu'internationales.

En matière de « low cost », les aéroports de Lille et de Beauvais proposent de nombreuses liaisons européennes et génèrent un trafic annuel de plus de 5,6 millions de voyageurs, dont 4 pour Beauvais-Tillé.

La bonne connexion d'une partie du territoire au réseau ferroviaire à grande vitesse multiplie les capacités de desserte des capitales nord-européennes et des pays méditerranéens. Elle renforce également les possibilités de liaisons intercontinentales via les aéroports de Roissy, d'Orly et de Bruxelles.

Ces caractéristiques constituent des atouts pour une région qui jouxte les bassins de consommation les plus peuplés du territoire européen, tout en constituant un espace de respiration, de loisirs et de culture pour les régions voisines.



2.5 Les Véloroutes et Voies Vertes

Le territoire de la nouvelle région est propice au développement du vélotourisme au regard de la diversité de ses paysages, de sa topographie et de la proximité de deux importants bassins de population très tournés vers le « slow tourisme ». L'émergence des infrastructures cyclables s'est trouvée confortée dans les deux schémas des Véloroutes et Voies Vertes du Nord-Pas de Calais et de Picardie adoptés en 2006 et 2011. Ces schémas valorisent en particulier des opportunités que constituent les chemins de halage, les anciennes voies ferrées et les chemins forestiers. Ils prévoient la réalisation de 1250 km de voies cyclables en Nord-Pas de Calais et de 1800 km en Picardie.

Les Véloroutes sont des itinéraires cyclables de moyenne à longue distance (un itinéraire regroupant des sections de routes partagées et des sections de Voies Vertes). Les Voies Vertes sont des aménagements en site propre, réservées aux déplacements non motorisés (piétons, personnes en fauteuil, cyclistes, rollers et, dans certains cas cavaliers). Elles se structurent selon plusieurs niveaux reliant tour à tour des grandes métropoles européennes, des grandes villes françaises, des agglomérations d'une même région tout en desservant les différents territoires traversés.

Eurovélo : le réseau européen

Le projet Eurovélo est une proposition pour la réalisation d'un réseau d'itinéraires cyclables à travers l'Europe incluant la Russie et l'Ukraine, présentée et promue par la Fédération Européenne des Cyclistes (ECF). Il s'agit d'itinéraires Véloroutes qui peuvent être parcourus sur de longues distances. Leur but est de promouvoir à travers l'Europe l'usage du vélo en général, ainsi qu'un développement économique s'appuyant sur un tourisme respectueux de l'environnement.

Dans le territoire de la nouvelle région, trois itinéraires EuroVélo sont en cours de réalisation : l'EuroVélo n°3, dite «Véloroute des pèlerins», relie Saint-Jacques de Compostelle à Trondheim en Norvège et comprend 266 km pour la partie Nord-Pas de Calais - Picardie ; l'EuroVélo n°4, dite «Route de l'Europe Centrale», va de Roscoff à Kiev, en Ukraine en parcourant la nouvelle région sur 277 km. L'EuroVélo n°5, dite « Via Romea Francigena », va de Londres à Brindisi, en Italie.

L'Avenue Verte Paris-Londres ne fait pas partie du réseau EuroVélo mais constitue un itinéraire international France - Angleterre dont l'objectif est à terme de faire partie de ce réseau.

Le Schéma national des Véloroutes et Voies Vertes (SN3V)

Les itinéraires européens sont complétés par des Véloroutes nationales inscrites au schéma national (SN3V). Ce dernier prévoit 5 itinéraires traversant la nouvelle région.

Le réseau local de desserte des territoires

Afin de mailler plus finement le territoire, plusieurs autres liaisons d'intérêt régional ont été ajoutées aux deux précédents types de schémas. L'articulation des trois échelons européen, national et régional aboutira à terme à un réseau structuré pour le vélotourisme, mais également pour les déplacements au quotidien.

A ce jour, 750 km de Voies Vertes en sites propres sont réalisés sur le territoire de la nouvelle région, dont 460 km en Picardie et 290 en Nord-Pas de Calais.



Introduction

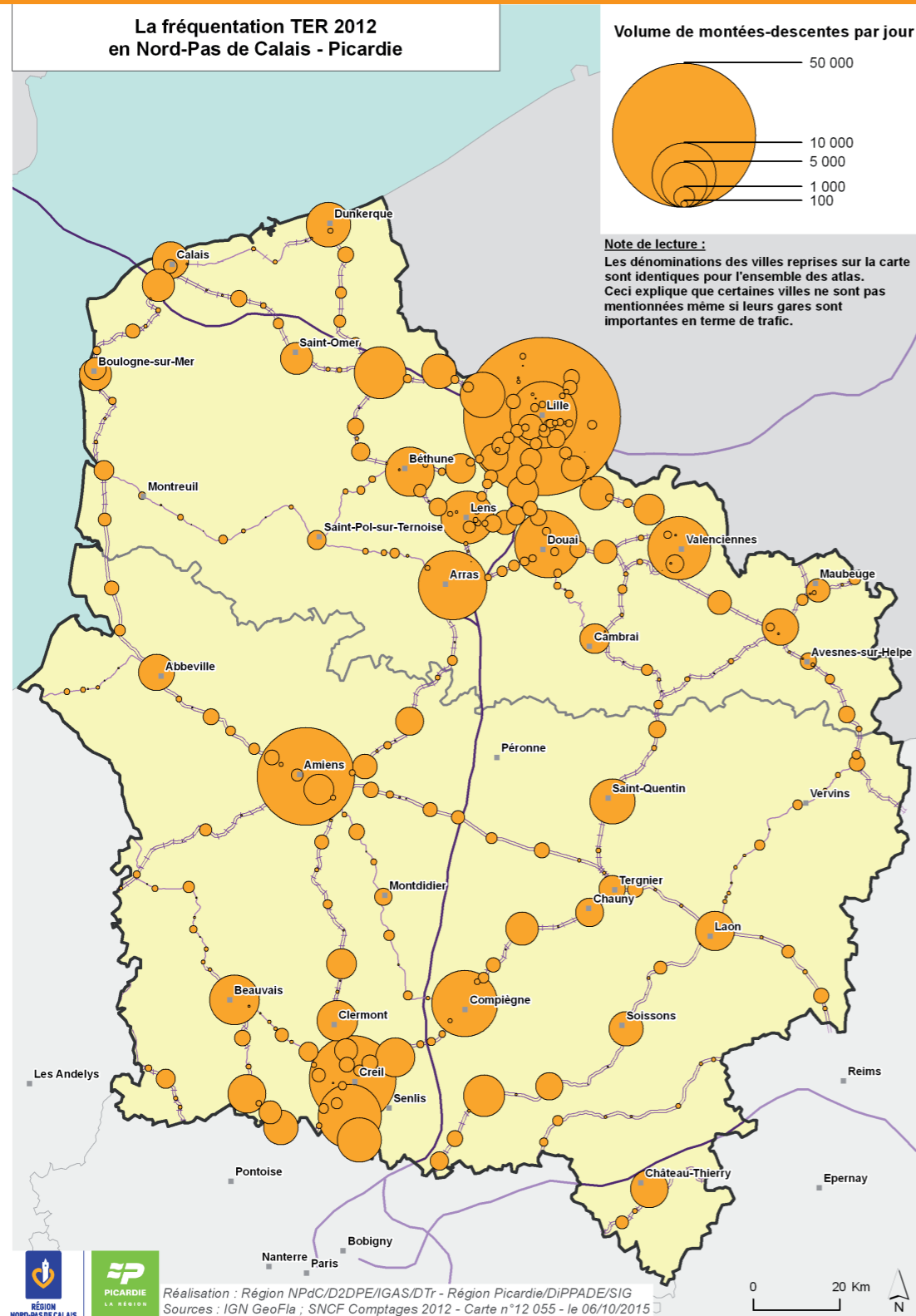
Les mobilités et les flux observés sur le territoire de la nouvelle région font ressortir différents systèmes infra-régionaux mais aussi inter-régionaux. Ils décrivent des relations au sein et entre les bassins de vie. Les mouvements pendulaires des personnes apparaissent nettement, qu'ils soient liés au travail ou à la scolarité : les influences de l'Île-de-France, des agglomérations de Lille et d'Amiens en sont une illustration.

Cette observation met en évidence des systèmes qui ont eu leurs évolutions spécifiques, avec cependant une caractéristique commune : la problématique de la ruralité et de l'articulation urbain-rural y questionne en filigrane le rôle des politiques publiques dans l'animation du territoire. L'articulation entre grande vitesse ferroviaire et réseau classique se joue à la fois en interne du territoire régional et en lien avec les flux internationaux. Les corridors de marchandises, qui mettent notamment en scène les grands ports maritimes, illustrent l'impact du commerce mondial, à travers les concentrations de flux et les possibilités d'évitement de l'agglomération parisienne.

Cinq aspects sont abordés :

- la fréquentation du TER,
- les principales origines-destinations TER,
- les flux domicile-travail,
- les flux domicile-études,
- les corridors de marchandises.

3. Les mobilités et les flux



3.1 La fréquentation du TER

La nouvelle région est caractérisée par un réseau très dense de gares et de haltes ferroviaires qui couvre l'ensemble du territoire régional. On y compte ainsi 142 gares et 221 haltes ferroviaires, soit au total 363 points d'arrêts TER.

Malgré les efforts importants consentis par les collectivités locales pendant les trente dernières années, la part des transports collectifs dans la mobilité des voyageurs reste encore modeste. La part d'actifs de la nouvelle région utilisant seulement les transports en commun pour se rendre au travail s'élève à 8,4 % contre 14,7 % au niveau national.

Avec 60 158 montées-descentes par jour en 2012, Lille-Flandres est ainsi la première gare de province pour le trafic TER. C'est également la deuxième gare de province tous trafics confondus : au trafic TER s'ajoute en effet le trafic TGV généré par des liaisons cadencées avec Paris.

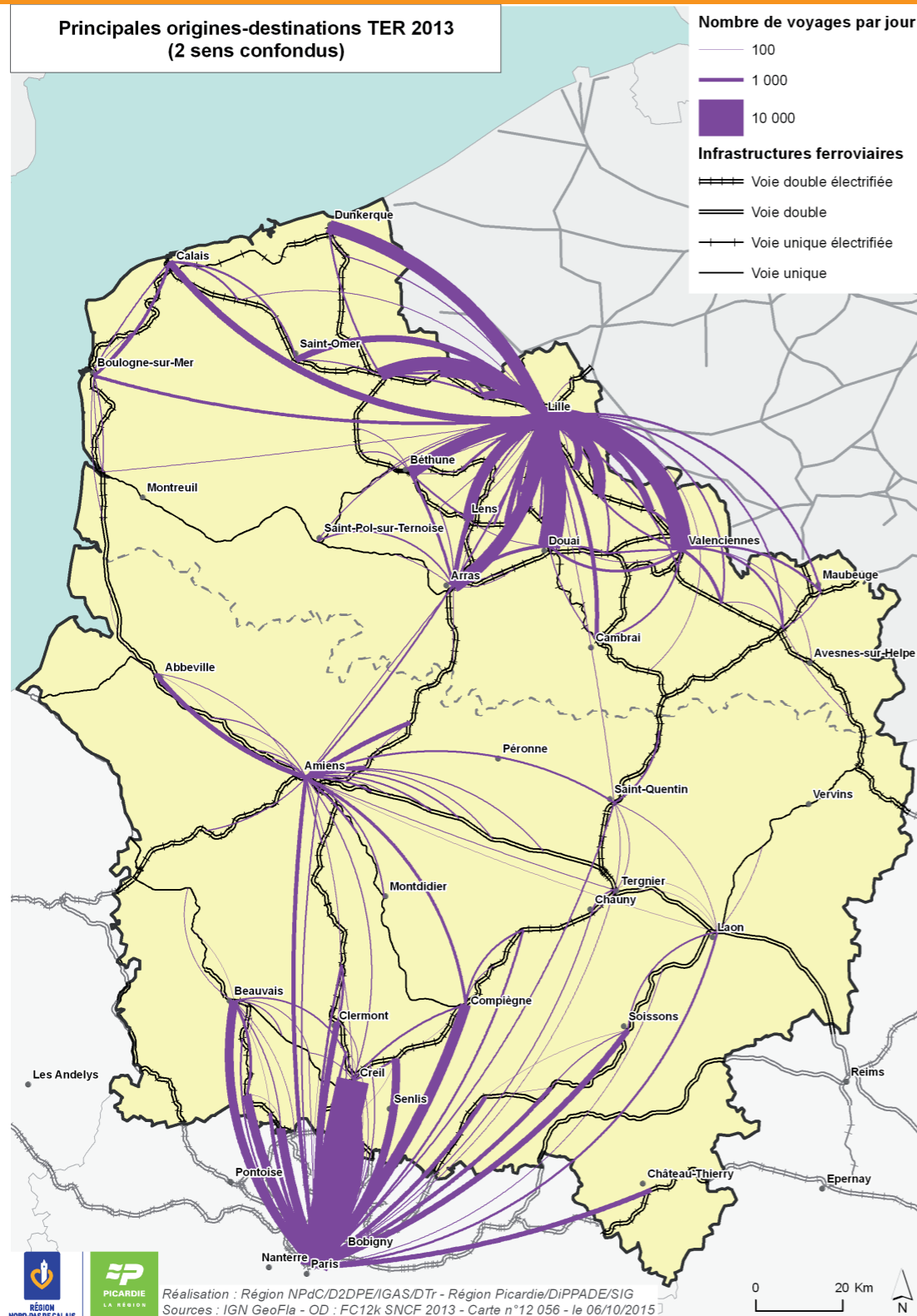
La gare d'Amiens compte 24 046 montées-descentes en 2012.

Suivent, en fréquentation, les gares dans l'orbite de l'agglomération parisienne que sont Creil (18 335 montées-descentes), Compiègne (10 650 montées-descentes), Chantilly, ainsi que celles de l'aire métropolitaine de Lille : Arras (11 566 montées-descentes), Lille-Europe (10 836 montées-descentes en TER-GV), Douai (10 784 montées-descentes), Valenciennes, Lens et Béthune.

Certaines gares importantes en fréquentation méritent une mention particulière compte tenu de leur spécificité dans le réseau ferré : l'axe Creil-Paris, avec Chantilly et Orry-la-Ville, est particulièrement chargé dans les mobilités quotidiennes et constitue par ailleurs un lieu d'éclatement et de regroupement de plusieurs axes ferroviaires ; Hazebrouck constitue un nœud important au croisement des axes Lille - Calais et Arras - Dunkerque ; Aulnoye-Aymeries est une gare de croisement d'axes non seulement régionaux, mais elle a joué également, avant la mise en service des lignes à grande vitesse, un rôle important au croisement des axes internationaux Calais - Bâle et Paris - Saint-Quentin - Bruxelles dont les services ont été supprimés.

Les disparités sont fortes dans la fréquentation des gares : 190 gares ou haltes ferroviaires voient en effet monter ou descendre moins de 100 usagers par jour, dont 66 moins de 10. Ce constat, à rapprocher des observations faites dans la partie « contexte », porte en filigrane la question de l'articulation entre réseau, usages et services à la mobilité (qui seront abordés dans une prochaine partie).

3. Les mobilités et les flux



3.2 Les principales origines-destinations TER

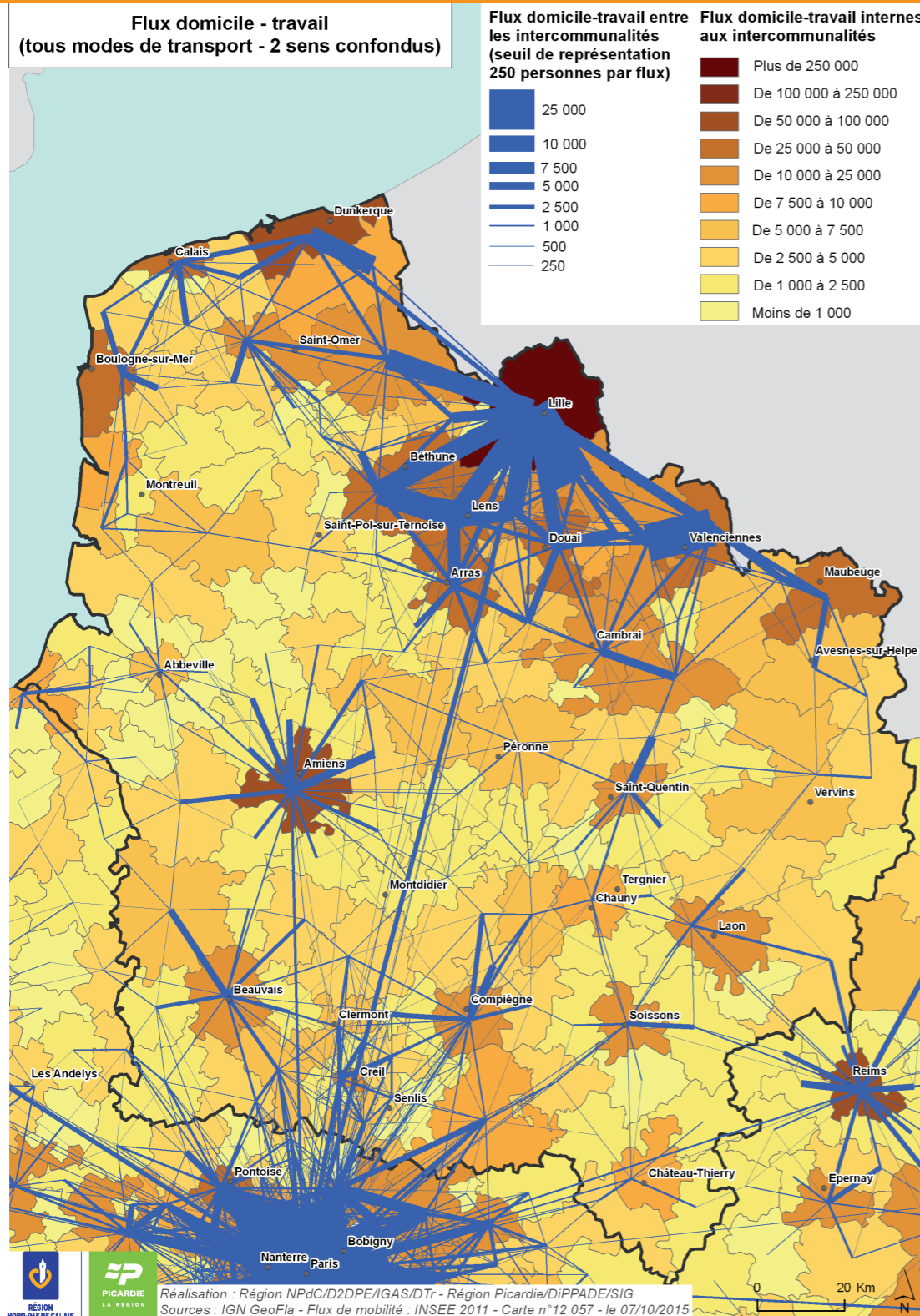
Dans la nouvelle région, deux phénomènes caractérisent le TER en mettant en évidence deux systèmes distincts de pulsations quotidiennes : l'attraction vers Paris, d'une part, et celle vers Lille, d'autre part. Un troisième système, qui fait le lien entre les deux précédents, est centré sur Amiens.

Dans le système centré sur l'Île-de-France, les trajets entre Paris et les gares de Creil et de Chantilly-Gouvieux présentent le trafic le plus important (avec respectivement 8 850 et 6 360 voyages par jour). Ils sont d'ailleurs en tête des trafics constatés à l'échelle de la nouvelle région. Viennent ensuite les trafics entre Paris et d'autres villes situées au sud de l'Oise : Compiègne, Meru, Chambly, Orry-la-Ville - Coye-la-Forêt. Il faut ajouter que le sud du département de l'Oise est également desservi par la ligne D du réseau RER parisien.

Dans le système centré sur Lille, les trajets Douai - Lille-Flandres et Valenciennes - Lille-Flandres sont les plus importants (avec respectivement 6 100 et 5 700 voyages par jour). Viennent ensuite, dans la hiérarchie des origines/destinations reliant Lille-Flandres aux principales agglomérations du Nord et du Pas-de-Calais, Dunkerque, Hazebrouck (grâce à son statut de nœud de correspondance important entre Lille et le littoral), puis Arras, Béthune, Orchies, et Lens.

Le nombre de trajets entre Lille et Amiens par TER s'établit quant à lui à 531 voyages par jour. Enfin, on peut remarquer des mobilités significatives non centrées sur Lille ou sur Paris : c'est notamment le cas d'Amiens - Abbeville, d'Amiens - Compiègne, ou encore d'Arras - Douai ou Calais - Boulogne-sur-Mer. La ligne Calais - Dunkerque étant fermée pour travaux en 2013, les mobilités ne sont pas comptabilisés sur cette carte.

3. Les mobilités et les flux



3.3 Les flux domicile-travail

Dans la nouvelle région, la part des actifs travaillant hors de leur commune de résidence est particulièrement importante, puisqu'elle se situe à 71,9 % contre 65,5 % au niveau national.

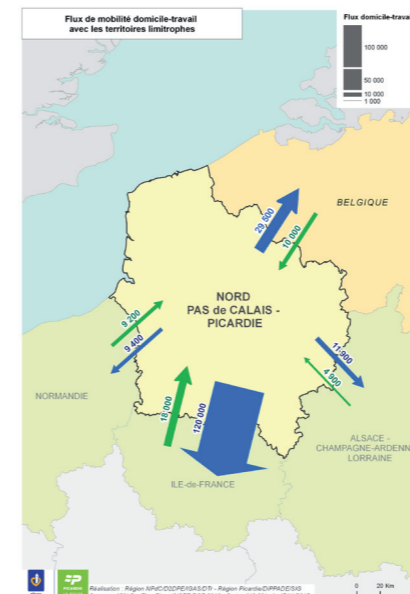
La nouvelle région connaît des échanges particulièrement importants avec l'extérieur. 120 000 résidents de la nouvelle région viennent travailler en Ile-de-France chaque jour. 18 000 franciliens effectuent le parcours dans l'autre sens. La région parisienne vient en tête dans les échanges entre la nouvelle région et ses voisines.

Ceci est particulièrement vrai pour les actifs du département de l'Oise, qui prennent quotidiennement le TER (depuis des gares telles que Beauvais, Creil, Senlis, Chantilly), ou les lignes du Transilien géré par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF). Au sud d'une ligne Beauvais-Soissons, le territoire est essentiellement attiré par les pôles d'emplois de l'Ile-de-France : en 2005, sur les 296 000 salariés résidant dans l'Oise, 74 000 travaillaient ainsi en région parisienne.

L'engorgement de l'Autoroute A1 depuis Senlis et Roissy est également un autre signe très visible, aux multiples répercussions pour les automobilistes comme pour l'économie.

Parmi les pôles attractifs extérieurs à la région, celui de Roissy revêt une importance toute particulière, tant pour le volume important d'actifs picards concernés que pour les difficultés de s'y rendre en train, depuis l'Oise ou l'Aisne notamment : 19 000 Picards y travaillent en effet, soit 11 % des emplois salariés du pôle. Or, il n'existe que deux lignes routières vers Roissy, depuis Creil et Crépy-en-Valois. De nombreuses réflexions sont engagées en Picardie et en Ile-de-France pour améliorer ces relations.

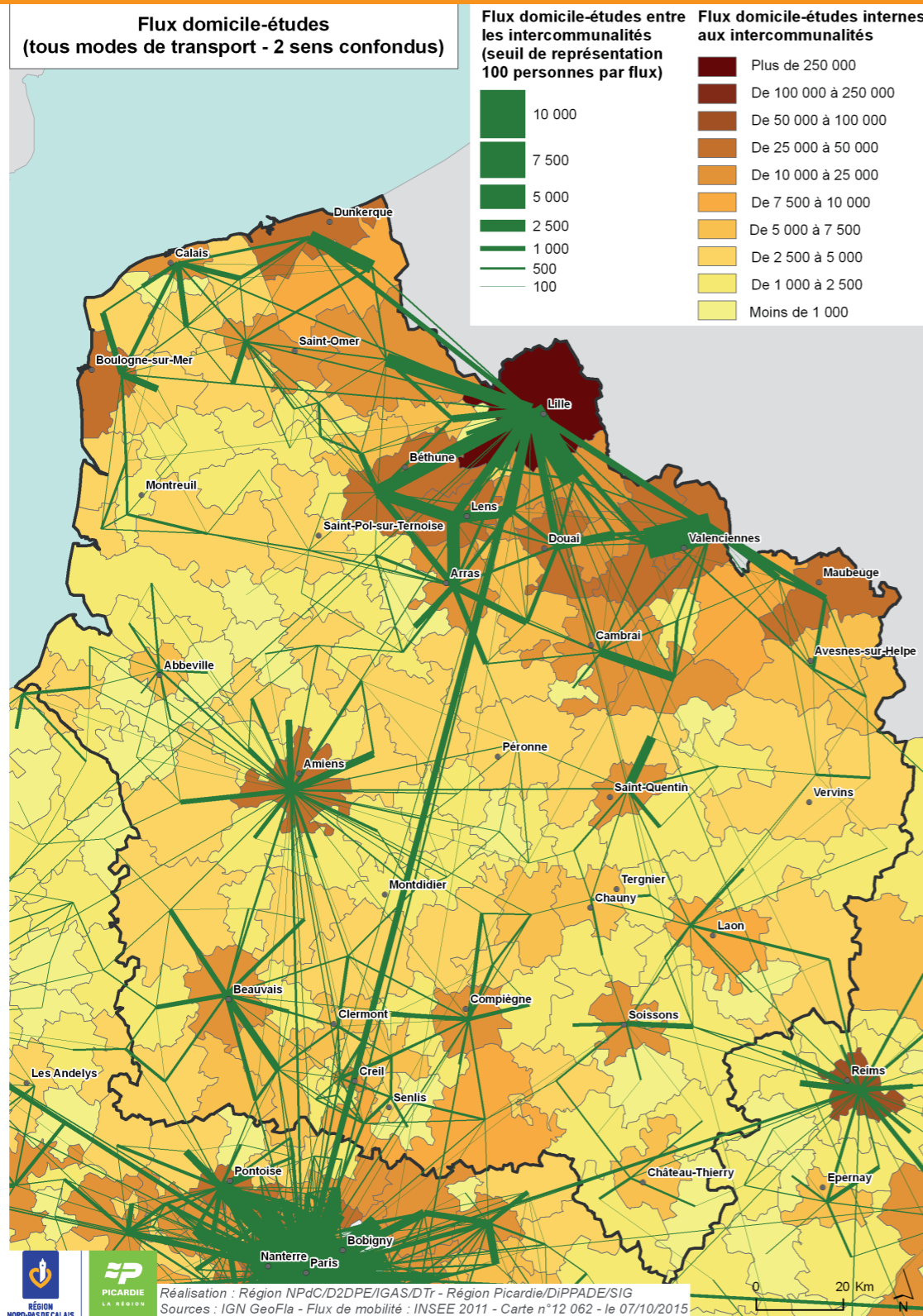
Cependant, la nouvelle région Nord-Pas de Calais - Picardie connaît une réelle attractivité, en témoigne une progression régulière des flux entrants, y compris en provenance de l'Ile-de-France.



Dans le nord de la région, un système centré sur la métropole lilloise concentre une bonne partie des flux domicile-travail. Quelques liaisons transversales émergent toutefois, comme Béthune-Lens-Douai-Valenciennes...

Quant à la Belgique, 29 500 actifs de la nouvelle région vont y travailler quotidiennement alors que 10 000 actifs belges font le chemin inverse. Aux besoins de main d'œuvre, se sont ajoutées jusqu'en 2012 des conditions fiscales favorables pour les travailleurs transfrontaliers. Ces flux transfrontaliers sont en progression (+ 24 % le long de la frontière franco-belge entre 2002 et 2005). A noter cependant que dans ces déplacements, la part des transports collectifs et en particulier du mode ferroviaire reste faible.

3. Les mobilités et les flux



3.4 Les flux domicile-études

Ces flux de mobilité concernent la population de 2 ans ou plus scolarisée dans ou hors de la commune de résidence.

Les principales destinations des migrations quotidiennes des étudiants de la nouvelle région correspondent aux pôles universitaires principaux que sont Paris, Lille, Amiens ; mais elles concernent aussi les pôles de Cergy-Pontoise, Nanterre, Saint-Denis, Compiègne, Beauvais, l'Université de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis ainsi que l'Université du Littoral-Côte d'Opale...

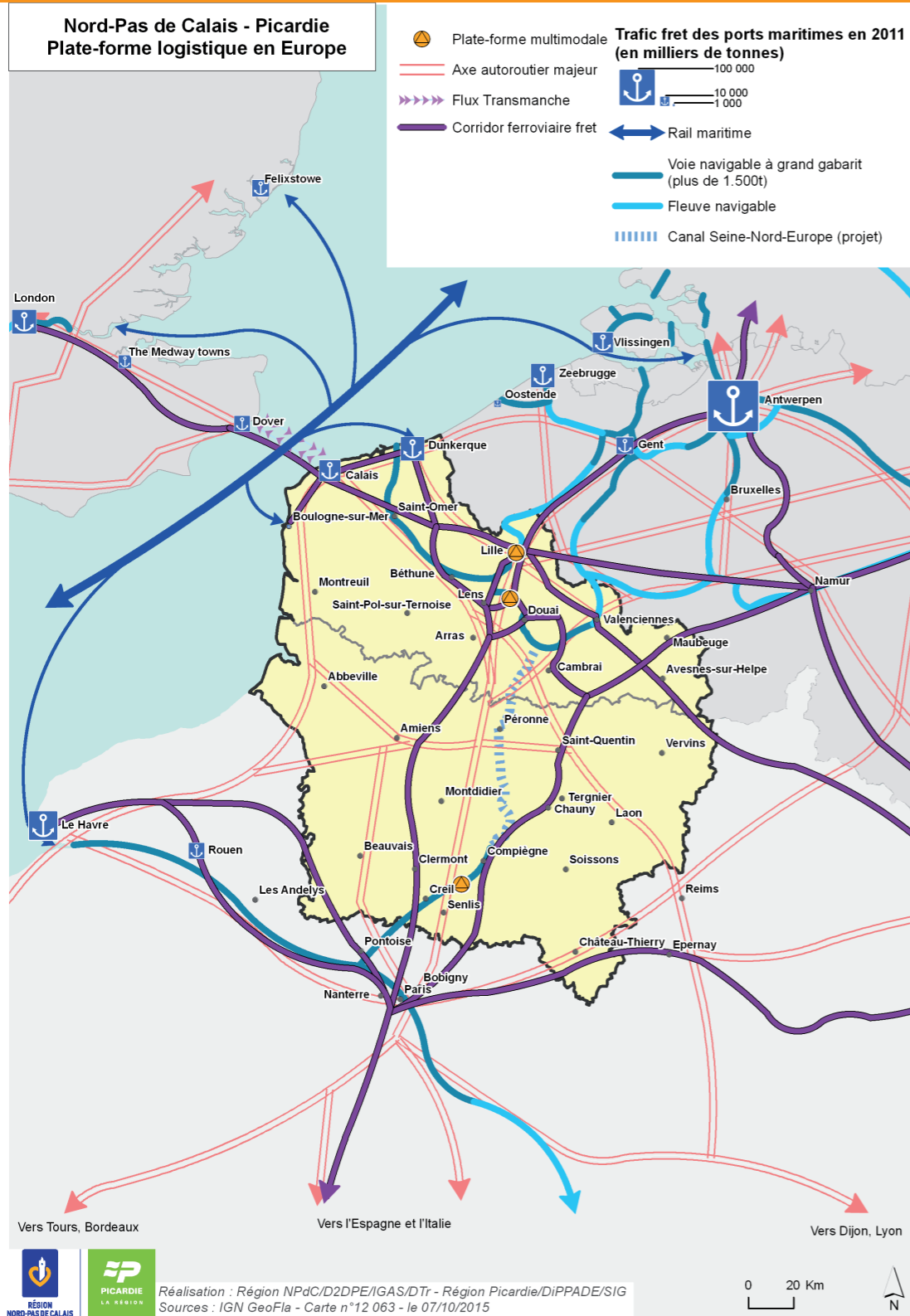
L'essentiel des destinations des migrations domicile-études se fait vers les pôles urbains internes aux zones d'emplois.

Au-delà de la région, les flux sont principalement orientés vers Paris, et, de façon moins prégnante vers Reims (notamment à partir de Laon).

Il est à noter que si les étudiants représentent une clientèle classique du TER, ils pratiquent également beaucoup le covoiturage.

Depuis 10 ans, le nombre d'étudiants s'est accru plus fortement en Picardie que dans le reste de la France. Chaque jour, 6 500 étudiants de Picardie rejoignent des lieux d'études situés hors de cette région : Paris, mais aussi Cergy, Nanterre ou Saint-Denis.

3. Les mobilités et les flux



3.5 Les corridors de marchandises

Situé en bordure de la Manche et de la Mer du Nord, le littoral de la nouvelle région s'insère dans un grand ensemble portuaire qui, du Havre à Hambourg, constitue la grande porte d'entrée maritime de l'Europe.

De plus, sa position à la jonction de l'Europe du Nord et de l'Europe du Sud l'a conduit à connaître depuis les années 1990 une croissance soutenue et régulière du transport national et international de marchandises lié à la mondialisation. Plusieurs corridors internationaux importants la traversent : le premier relie la péninsule ibérique aux pays scandinaves (eurocorridor Paris - Amsterdam); le second, via le Tunnel sous la Manche, constitue l'un des axes de communication de la Grande-Bretagne vers le reste de l'Europe; enfin, le port de Dunkerque offre de multiples destinations dans le monde pour les marchandises.

En outre, la proximité avec les grands pôles européens de production et de consommation conforte cette position exceptionnelle.

Dans la nouvelle région, le faisceau d'infrastructures Nord-Sud est très développé et supporte des flux de transit importants. Cet axe sera renforcé par le canal Seine-Nord Europe qui sera un chaînon essentiel dans les communications entre la France et le Benelux, entre l'Europe du Nord et du Sud. Ce canal contribuera également à élargir l'hinterland des ports maritimes régionaux.

Le faisceau d'infrastructures est-ouest est à développer afin de diversifier les axes tangents à l'Ile-de-France, qui constituent des alternatives à la traversée de Paris. La rocade ferroviaire fret Le Havre - Amiens - Reims et l'artère fret Nord-Est (Valenciennes - Metz) dont une variante passe par Boulogne-sur-Mer, Abbeville et Amiens, s'inscrivent dans ce faisceau.

Cependant, si l'on considère les seuls échanges avec l'Union Européenne, le principal mode de transport est la route, avec plus de la moitié des volumes échangés dans les importations comme dans les exportations.



Introduction

Corridors internationaux de flux de personnes et de marchandises (Paris-Benelux) et zones rurales disposant d'une faible offre de mobilité sont deux situations extrêmes de la nouvelle région. Entre les deux se dessinent des espaces de mobilité aux réalités et aux géométries variées. Dans chacun des cas, la qualité des articulations dans la chaîne de transport devient un facteur essentiel d'intégration territoriale. Les gares deviennent des points d'appui concrets pour de nouvelles approches urbanistiques où de nouveaux services permettent une meilleure conciliation des temps de vie. Les temps de transports depuis Amiens et depuis Lille et plus généralement entre les différentes gares amènent à s'interroger aussi sur l'harmonisation horaire avec les équipements et les grands générateurs de flux. Les flux de marchandises, entre accessibilité mondiale et desserte du dernier kilomètre, reposent de plus en plus sur la qualité de l'intermodalité.

Avec l'évolution des pratiques individuelles et collectives en matière de travail, de loisirs et de déplacements, la notion de services à la mobilité prend un jour nouveau et intègre progressivement le numérique. Elle sera au cœur de la cohésion sociale et territoriale dans l'appropriation d'un nouveau territoire régional.

Quatre aspects sont abordés :

- les services à la mobilité voyageurs,
- les services logistiques,
- les temps de parcours,
- les principaux générateurs de flux.

4. Les services à la mobilité



4.1 Les services à la mobilité voyageurs

Le développement d'une offre coordonnée de services à la mobilité, permettant d'offrir aux habitants de la région une véritable alternative au véhicule individuel, est un enjeu primordial, au regard de la mise en œuvre du droit à la mobilité mais aussi des objectifs fixés par les Schémas régionaux Climat Air Energie d'augmentation de la part modale des transports en commun.

Le passage de la notion de transport à celle de mobilité génère une demande croissante de services et favorise l'apparition de nouveaux acteurs avec l'évolution des moyens de transport à la frontière de l'individuel et du collectif, de la mobilité et de l'urbanisme, à la fois dans les milieux urbains (vélos en libre-service, autopartage...), comme dans des milieux plus ruraux (covoiturage, taxis collectifs, transports à la demande,...).

Un foisonnement de services à la mobilité émerge et se développe, souvent à l'initiative des territoires. Ces services, dont les évolutions sont rapides, peuvent se situer dans des phases exploratoires et expérimentales, et être à la recherche d'un nouveau modèle économique. Ils permettent de faire du « liant », de faciliter et d'optimiser les transports (carte « Pass Pass » à l'échelle du Nord-Pas de Calais, information unifiée en temps réel pour l'ensemble des autorités organisatrices de mobilité dans l'Oise). Ils concernent souvent les questions de tarification, de billetterie, d'information voyageurs multimodale... Le recensement de ces services et la représentation qui en a été faite sur la carte ci-contre ne sont pas exhaustifs.

On observe une adaptation différenciée de ces services sur l'ensemble de la nouvelle région en fonction de la variété des situations, des flux et des besoins. On constate aussi une structuration progressive de ces initiatives à travers deux syndicats mixtes de transports issus de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain : le SMIRT pour les départements du Nord et du Pas-de-Calais, et le SMTCO pour le département de l'Oise, présentés dans la partie « les Autorités Organisatrices de la Mobilité ».

Enfin, les pôles d'échange multimodaux sont des lieux privilégiés d'articulation entre le TER et les réseaux urbains et interurbains. Ils jouent donc un rôle essentiel dans la structuration du système régional de transports collectifs. Cette orientation visant à faire des gares des lieux de vie et de sociabilité aux accessibilités multimodales s'articule avec des enjeux d'aménagement et de renouvellement urbain, de création de lien social, de lutte contre les inégalités sociales, s'accompagnant par le maintien de commerces et de services de proximité. L'objectif est d'offrir à la population un cadre de vie amélioré par la réalisation de pôles d'échanges alliant qualité et intégration urbaine, tout en luttant contre la précarité énergétique liée à la mobilité automobile.

4. Les services à la mobilité



4.2 Les services logistiques

Dans un contexte de mondialisation des échanges, la nouvelle région dispose d'atouts en matière de logistique grâce à sa situation géographique et à son potentiel économique.

L'industrie, fortement exposée depuis 20 ans aux effets des mutations économiques, génère toutefois d'importants flux de marchandises qui ont contribué à l'émergence d'une logistique industrielle endogène, parfois à vocation européenne.

Les activités logistiques se sont fortement développées depuis une trentaine d'années d'abord de façon spontanée et diffuse le long de certaines infrastructures et autour de pôles urbains. La filière logistique se structure progressivement autour de pôles multimodaux.

Par ses réseaux, ses équipements et ses activités économiques, la nouvelle région rassemble déjà les composantes d'un système logistique :

- une façade portuaire maritime dotée de trois ports principaux aux activités complémentaires, présents sur les trafics internationaux et européens, ainsi que d'un port sec, le terminal du tunnel sous la Manche ;
- un ensemble diversifié de plateformes intérieures, comprenant des ports fluviaux, des équipements ferroviaires et des équipements de transport combiné ;
- des réseaux et des services de transport dans chacun des modes : canal à grand gabarit, liaison Seine-Escaut, tunnel sous la Manche, voies ferroviaires de la Magistrale Eco-Fret, navettes fluvio-maritimes et lignes régulières, sans oublier le réseau autoroutier ;
- des zones d'activités sur l'ensemble de la nouvelle région, bien desservies en mode routier et dont le potentiel en mode ferroviaire reste à conforter ;
- un savoir-faire régional en transport logistique, avec 140 000 emplois en 2007 pour le territoire correspondant à la nouvelle région, ce qui place la nouvelle région en troisième position en termes d'emploi derrière l'Île-de-France et très près de la région Rhône-Alpes ;
- des filières économiques pour lesquelles la fonction logistique est primordiale, de par leur activité et leur organisation industrielle et commerciale : entreprises de distribution, usines d'assemblage automobile, sidérurgie, matériaux de construction, agro-industries, vente à distance, filière halieutique...

De plus en plus, une localisation des services logistiques dans des sites permettant une réelle multimodalité sera un atout en termes d'adaptation et d'anticipation pour répondre aux enjeux des transports de demain.

Le défi de l'implantation de nouveaux services logistiques liés au canal Seine-Nord Europe sera d'accomplir un saut qualitatif afin de mieux se positionner par rapport aux hinterlands des grands ports de la Mer du Nord.

4. Les services à la mobilité

4.3 Les temps de parcours

Les temps de parcours par le train sont abordés dans ces cartes en focalisant l'approche sur les agglomérations lilloise et amiénoise. Les étoiles ferroviaires autour de ces villes posent cependant implicitement la question des temps de parcours sur les axes transversaux.

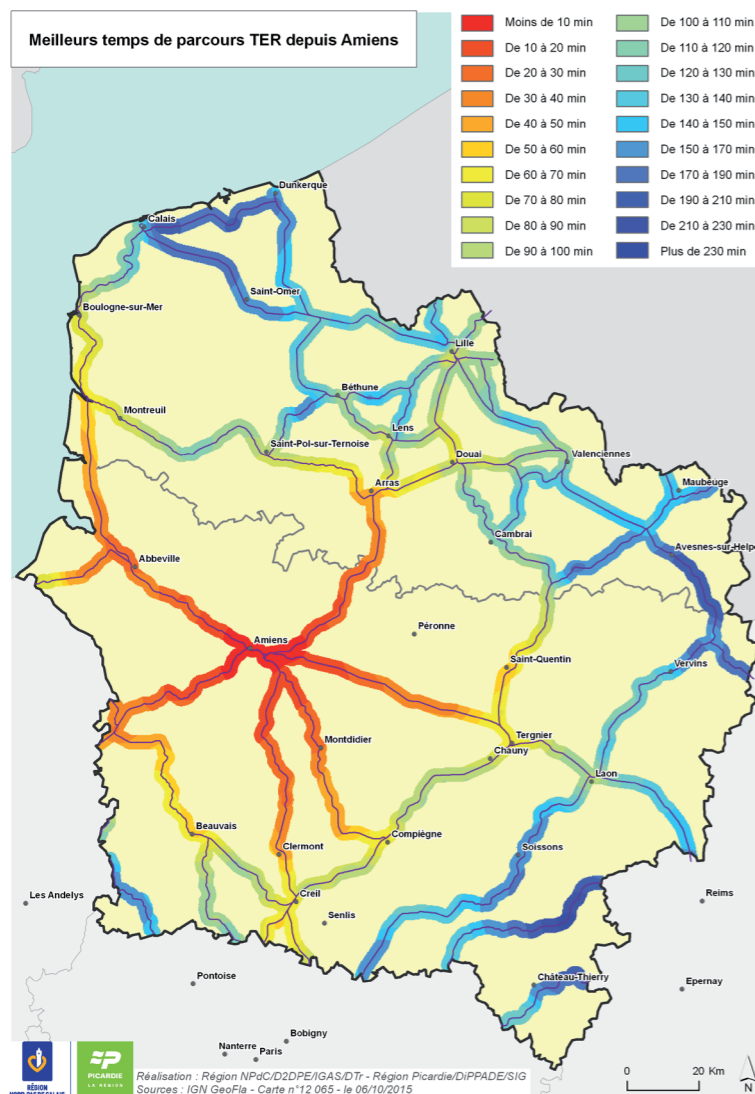
Si certaines agglomérations de la nouvelle région bénéficient du réseau grande vitesse, d'autres sont accessibles avec des temps de parcours moins performants que ceux permis par le mode routier. Par ailleurs, aller d'un point à un autre de la région par le train amène à devoir éventuellement sortir du territoire régional : depuis Lille, les gares situées au Sud de la nouvelle région (secteur de Creil notamment) sont ainsi plus facilement accessibles en passant par Paris et en combinant l'usage du TGV et du TER.

Les principaux pôles urbains picards (à l'exception de certaines villes de l'Aisne comme Soissons et Château-Thierry), ainsi que Paris, sont bien desservis depuis Amiens. Les meilleurs temps de parcours sont de 22 minutes vers Abbeville, de 58 minutes vers Compiègne et de 51 minutes vers Creil. La gare de Paris Nord est quant à elle accessible en 1h06.

L'accès depuis Lille ou vers Lille est grandement facilité sur les lignes desservies par le TER-GV, mis en place en l'an 2000. Le meilleur temps de parcours est ainsi de 21 minutes pour Lille - Arras, 29 minutes pour Lille - Calais-Fréthun, 33 minutes pour Lille - Dunkerque et de 58 minutes pour Lille - Boulogne-sur-Mer : ces temps sont très attractifs par rapport à l'usage de la voiture particulière, en témoigne le fort remplissage des trains.

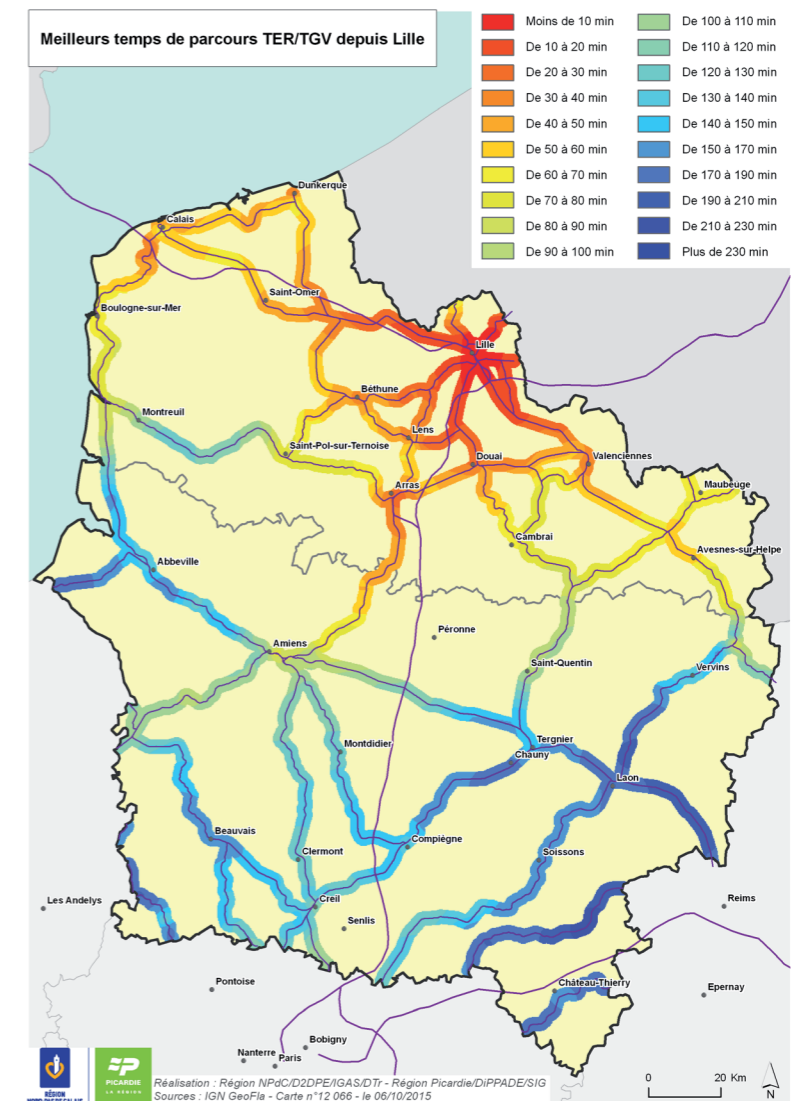
Par ailleurs, d'autres dessertes bénéficient de temps de parcours performants, notamment Lille - Douai (meilleur temps de parcours de 19 minutes) ou Lille - Valenciennes (37 minutes).

La liaison Lille - Amiens se fait en 1h20 au minimum.



Ces cartes mettent également en évidence l'influence mécanique de la géographie des réseaux sur les temps d'accessibilité. La partie Sud de la nouvelle région est fortement dépendante de réseaux centrés sur Paris, compliquant les mobilités transversales infra-régionales par des correspondances dans la capitale. La partie Nord de la nouvelle région est en partie centrée sur Lille. Entre les deux, les temps d'accessibilité depuis ou vers les périphéries restent importantes.

Les fréquences de desserte, la qualité des articulations et des services à l'intermodalité, l'harmonisation horaire avec le fonctionnement des équipements du territoire, sont des éléments qui joueront un rôle croissant en lien avec l'aspect des temps d'accessibilité.



4. Les services à la mobilité



4.4 Les principaux générateurs de flux

Les mobilités sont à la charnière entre déplacement, technologie utilisée pour se déplacer, organisation spatiale du territoire et fonctionnement de ce qui fait la vie économique et sociale de ce dernier. La prise en compte des générateurs de flux est essentielle pour compléter la compréhension des mobilités tout en mettant en perspective la façon de mieux répondre aux enjeux actuels et à venir. Les caractéristiques de la nouvelle région, au regard de l'emploi, des enjeux liés à sa démographie ou encore à la santé des habitants, amènent à porter un regard sur quelques générateurs de flux jouant un rôle déterminant dans les pulsations quotidiennes ou périodiques du territoire : les établissements de formation, les établissements de santé et de soin, les commerces et les principales zones d'activités économiques sont ainsi visualisés sur la carte ci-contre.

La nouvelle région est ainsi composée de plus de 360 lycées, de 9 universités réparties dans une vingtaine de villes, ou encore de centres hospitaliers qui sont parfois les premiers employeurs du territoire... Ces établissements génèrent des centaines voire des milliers de déplacements quotidiens (15 000 personnes sont présentes sur le site du CHRU de Lille). La visualisation sur la carte des réseaux ferroviaires, autoroutiers et routiers donne une idée des possibilités d'accessibilité pour les personnes comme pour les marchandises, en précisant la variété des situations territoriales. Elle permet d'esquisser ce que peuvent être les facilités ou les difficultés d'organisation horaire ou logistique dans la chaîne de mobilité de bout en bout. Elle fait ressortir des effets de concentration spatiale qui doivent être analysés finement en lien avec les situations de congestion, comme celles qui sont de plus en plus récurrentes autour de la métropole lilloise, sachant que cette dernière voit aussi passer des flux originaires ou à destination des grands ports de la Mer du Nord.

Si les établissements d'enseignement supérieur et les établissements de soin et de santé sont très majoritairement situés dans des villes accessibles par le train, les lycées répondent davantage à une présence plus fine sur le territoire. Dans les deux cas, la question des services à la mobilité est à aborder en liaison avec le fonctionnement horaire de ces équipements.

L'implantation des commerces répond à des logiques différentes et correspond le plus souvent à une accessibilité par véhicule individuel. Il en est de même pour les zones d'activités économiques.

L'accessibilité à ces différents lieux de vie et d'activité est à la fois une question d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Elle soulève la question de l'articulation entre ville et espace rural, où l'existence ou l'absence d'un équipement peut entraîner des situations de dynamisation ou de dépérissement du territoire. Le rôle correcteur des mobilités et des politiques publiques est au cœur de cet enjeu : présence fine sur le territoire et / ou facilitation de l'accès pour le plus grand nombre par les transports en commun vont de pair avec une prise en compte des enjeux climatiques. Dans cette perspective d'une meilleure égalité territoriale, le réseau ferroviaire est ou peut ainsi devenir le point d'appui de nouvelles approches de la mobilité conciliant véhicule individuel et transports collectifs, services liés à la mobilité, voire nouvelles organisation du travail en lien avec le numérique.



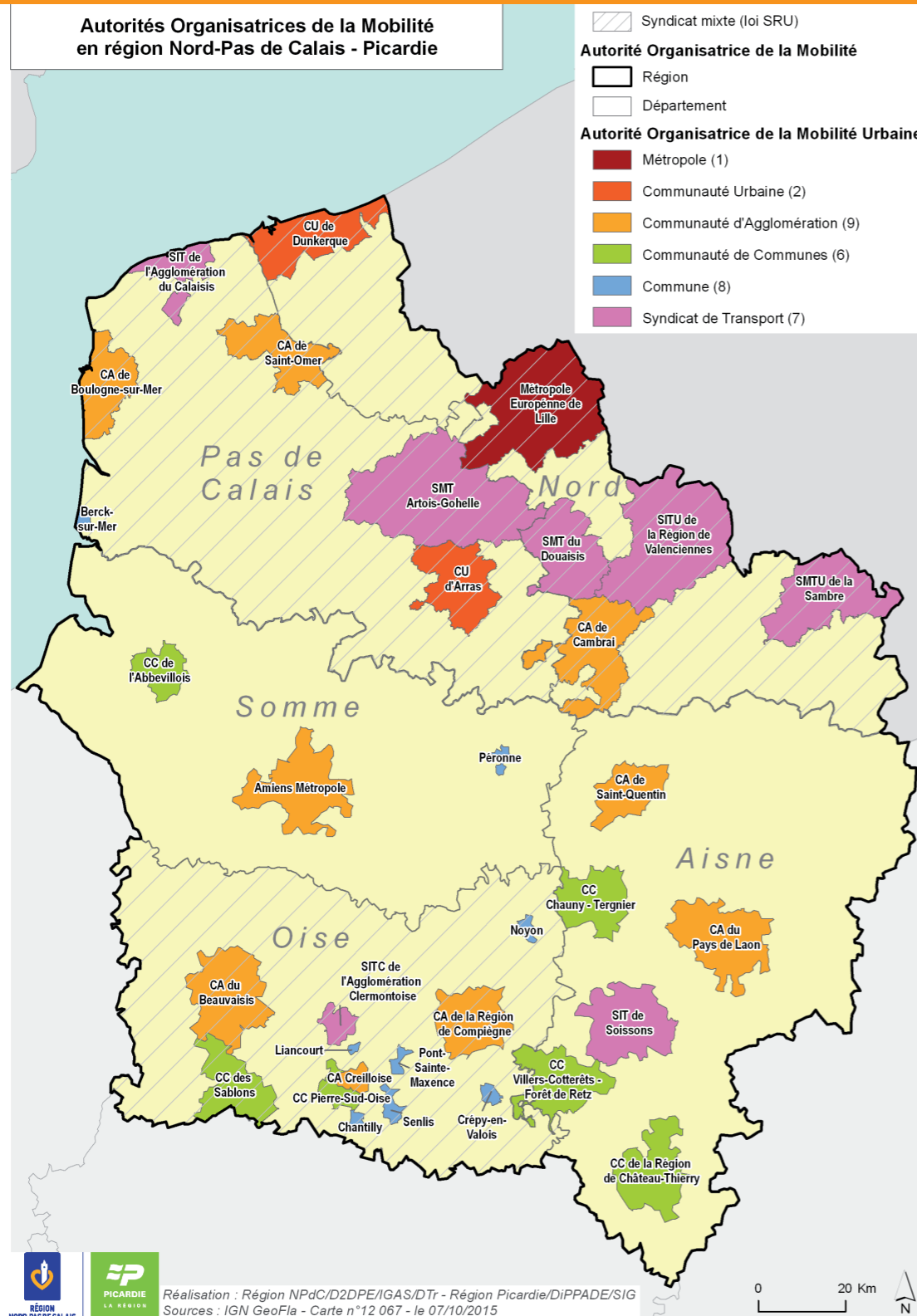
Introduction

La question des mobilités dans le nouvel ensemble régional se caractérisera par des problématiques plus diversifiées d'aménagement du territoire. Le champ des sujets à traiter, celui des acteurs concernés, ainsi que la géographie de leur intervention, en seront impactés. La valorisation économique de la filière transports, ou encore les enjeux climatiques liés aux transports, en sont des exemples emblématiques. Fluidifier mais aussi, le cas échéant, faciliter des mobilités, s'inscrire dans les mobilités de demain, répondre aussi bien à des enjeux planétaires qu'à des enjeux de cohésion territoriale et sociale, sont des chantiers qui se poseront aux gouvernances d'une mobilité entendue dans toutes ses dimensions et articulations.

Trois aspects sont abordés :

- les autorités organisatrices de la mobilité,
- les plans de déplacements urbains,
- la filière excellence et recherche ferroviaire.

5. Les acteurs et la gouvernance



5.1 Les Autorités Organisatrices de la Mobilité

Le territoire de la nouvelle région compte 39 Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et deux syndicats mixtes de transports issus de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain.

Le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) a été créé en 2006 à l'initiative du Conseil Général de l'Oise dans l'objectif de favoriser l'usage et la coordination des transports collectifs dans ce département, dans une logique de développement durable.

Il fédère les 14 autorités publiques organisant des transports collectifs.

Il exerce trois compétences obligatoires : coordination des réseaux de transports collectifs; information des voyageurs sur l'ensemble des moyens de transports existants dans l'Oise; recherche d'une tarification unifiée. Il exerce aussi deux compétences complémentaires : aides financières à ses membres pour développer les réseaux en intermodalité (pôles d'échanges multimodaux); coopération avec les collectivités limitrophes compétentes en matière de transports publics, notamment pour les liaisons vers Paris et l'Île-de-France.

Pour répondre aux préoccupations du développement durable et pour faire face à l'importance des flux domicile-travail générant des problèmes de circulation, d'insécurité et de stationnement, le SMTCO a engagé une démarche globale visant à développer l'usage des transports collectifs (trains/autocars/autobus/transport à la demande) et à inciter aux modes alternatifs à la voiture particulière (covoiturage, vélo...).

C'est ainsi que le SMTCO a réalisé un Système Intégré des Services à la Mobilité dans l'Oise (SISMO), qui combine une centrale de mobilité tous modes, une centrale de covoiturage, une billettique par carte à puce, ainsi qu'un observatoire de la mobilité.

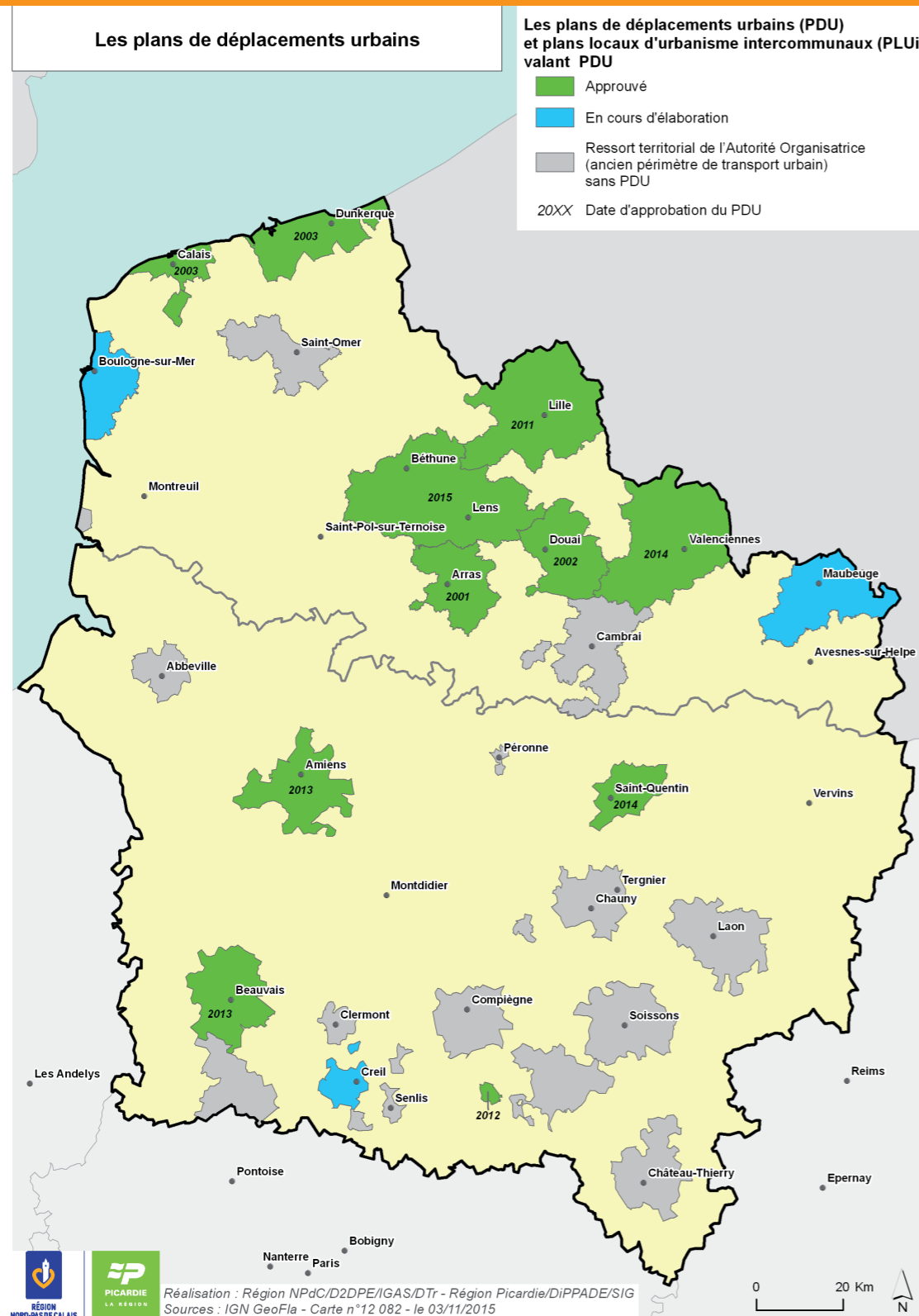
Le Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports (SMIRT), créé en 2009, rassemble les 14 autorités du Nord et du Pas-de-Calais et exerce les compétences suivantes : coordination des services organisés par les adhérents ; information multimodale des usagers ; tarification et billettique. A la fois lieu d'échanges et de coordination, le SMIRT est à même de porter des études prospectives, sociétales ou juridiques et de mettre en œuvre les projets communs à ses membres. Il constitue un véritable outil de coopération institutionnelle et peut également agir pour le développement des coopérations avec la Belgique.

La démarche partenariale engagée a permis la création de la marque de la mobilité et de l'intermodalité « Pass Pass », ainsi que la mise en œuvre du support unique de la mobilité en Nord-Pas de Calais, déployé depuis 2011.

La mise en œuvre opérationnelle des services de billettique et d'information voyageurs nécessite le partage d'informations et de fonctions entre les partenaires : référentiels régionaux (topologique, tarifaire, supports de titres, connaissance de la mobilité voyageurs); fonctions communes : distribution de titres, calcul de répartition de recettes et de compensation, statistiques multi-réseaux et multi-opérateurs ; plate-forme régionale permettant les tests d'interopérabilité entre les systèmes.

Le SMIRT œuvre actuellement à un outil permettant ce partage, la Centrale de Mobilité « Pass Pass Info », qui sera opérationnelle en 2016. Cette Centrale sera dimensionnée pour accueillir les AOM au fur et à mesure de l'élaboration de leurs projets. Elle pourra fédérer des démarches de mutualisation locales, existantes ou à venir, et proposer des services similaires à l'échelle régionale.

5. Les acteurs et la gouvernance



5.2 Les plans de déplacements urbains

Le plan de déplacements urbains (PDU) a été créé par la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) en 1982. Il s'est réellement développé et enrichi à partir de 1996 lorsque la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) l'a rendu obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Outil global de planification de la mobilité à l'échelle d'une agglomération, il définit les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises, tous modes confondus. Renforcé par plusieurs lois entre 2000 à 2010, il coordonne des politiques sectorielles portant sur les modes alternatifs à la voiture, la voirie et le stationnement en intégrant plusieurs enjeux transversaux : la protection de l'environnement, l'intégration entre politiques urbaines et de mobilité, l'accessibilité des transports pour tous ou encore la sécurité des déplacements.

Au-delà de la planification, le PDU est aussi un outil de programmation, car il hiérarchise et prévoit le financement de ses actions, et ses mesures s'imposent aux plans locaux d'urbanisme.

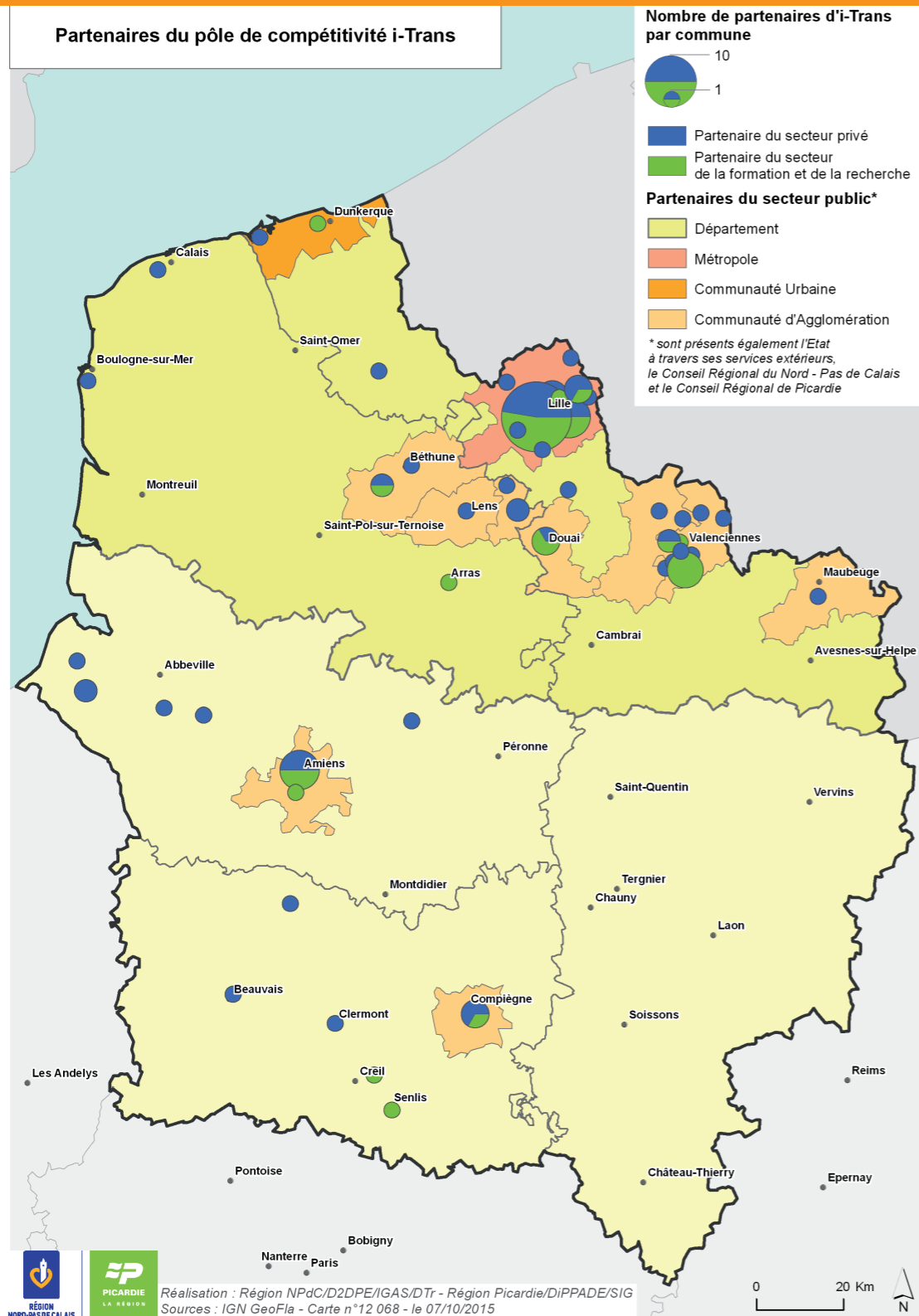
Enfin, le PDU, outil de gouvernance et véritable démarche partenariale, associe au cours de son élaboration, puis de son évaluation, différents acteurs institutionnels et de la société civile pour partager un projet de mobilité au service des habitants et des activités locales.

La nouvelle région est bien structurée en termes d'outils globaux de planification de la mobilité (PDU et plans locaux d'urbanisme intercommunal (PLUi) valant PDU).

Il s'agit d'une politique au long cours, développée depuis près de 20 ans (Arras, 2001 ; Dunkerque 2003), actualisée (Douai 2002, révision en cours), active (Amiens 2013, Saint-Quentin 2014, Boulogne-sur-Mer en cours d'approbation) et volontariste pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants (Creil, Beauvais).

Au-delà des PDU représentés sur la carte ci-contre, d'autres territoires réfléchissent également à la mobilité à travers des démarches similaires.

5. Les acteurs et la gouvernance



5.3 La filière excellence et recherche ferroviaire

La filière économique et de recherche en matière de transports couvre un large éventail sur le territoire de la nouvelle région. Les composants essentiels de cette filière couvrent l'activité portuaire, l'industrie automobile, la filière aéronautique, les secteurs de la logistique et du transport, ainsi que les grands projets. Celle-ci génère des dynamiques de rapprochement entre les acteurs concernés, conciliant coopérations de proximité et insertion mondiale, comme par exemple le pôle de compétitivité I-Trans. Quelques chiffres donnent un aperçu de l'importance de cette filière :

- L'activité portuaire représente 59 000 emplois directs et indirects.
- L'industrie automobile génère près de 46 000 emplois avec la présence sur le territoire régional de nombreux constructeurs, équipementiers et PME sous-traitants, ainsi qu'un pôle de recherche et développement sur les moteurs, les turbo-compresseurs et l'acoustique automobile (CRITT M2A).
- La filière aéronautique, très présente dans la Somme autour du bassin d'Albert, compte une centaine d'établissements et près de 7 000 emplois.
- Les secteurs de la logistique et du transport emploient quant à eux 66 500 personnes.
- Le Canal Seine-Nord Europe devrait quant à lui générer à plus long terme de 20 000 à 25 000 emplois directement liés à l'exploitation du canal et aux activités logistiques sous-jacentes.
- Le pôle ferroviaire développé ci-dessous, représente plus de 10 000 emplois

Le pôle ferroviaire se positionne comme le premier pôle européen dans ce domaine, avec plus de 10 000 emplois dont 4 000 pour la seule activité de construction ferroviaire. Il représente 40 % de l'activité nationale. L'association des Industries Ferroviaires Nord-Pas de Calais - Picardie fédère près de 130 entreprises de la filière. Le pôle bénéficie de l'implantation de l'Agence Ferroviaire Européenne à Valenciennes et à Lille.

Les écoles d'ingénieurs, les universités et les centres de recherche contribuent, par le transfert de technologie, à rendre l'outil industriel et les produits plus compétitifs. Ainsi, outre les capacités de recherche et développement dont dispose Alstom à Valenciennes, on peut citer l'IFSTTAR (Institut des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux) à Villeneuve d'Ascq, le projet phare « Campus International Sécurité et Intermodalité des Transports » ou encore le Technopôle des mobilités innovantes et durables, en lien avec l'Université de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis.

La possibilité donnée aux industriels de tester leurs matériels voire de les faire homologuer, et donc de pouvoir livrer des produits totalement validés est devenue une réalité par la réalisation du Centre d'Essais Ferroviaires à Petite-Forêt, dans le Valenciennois, et grâce à l'implantation à Valenciennes de CERTIFER, agence ferroviaire de certification ferroviaire. Citons enfin le centre d'essais CADEMCE pour les équipements ferroviaires, implanté au cœur d'IndustriLab (plateforme d'innovation pour l'industrie, située à Méaulte).

Le pôle de compétitivité I-Trans (systèmes de transports terrestres innovants) travaille notamment sur la mise en place de projets sur les thèmes de l'interopérabilité pour le secteur ferroviaire, l'intermodalité pour le transport de fret ou de voyageurs, l'intelligence des systèmes de transport et d'innovation pour le développement économique.

La forte implication régionale s'est matérialisée également par l'obtention, dans le cadre des programmes d'investissements d'avenir, de l'Institut de recherche technologique (IRT) Railenium. Les IRT sont des partenariats publics et privés rapprochant laboratoires et organismes de recherche et de formation publics des entreprises.







Région Nord-Pas de Calais

151, avenue du Président Hoover - 59555 Lille Cedex
Tél. 03 28 82 82 82 - Fax. 03 28 82 82 83 - www.nordpasdecalais.fr

Région Picardie

15, mail Albert 1er - 80000 Amiens Cedex
Tél. 03 22 97 37 37 - Fax . 03 22 97 39 00 - www.picardie.fr