



En application de la loi LOM de 2019 et de la loi Climat et résilience de 2021, les objectifs et les règles générales du volet «transport voyageurs et intermodalité» du SRADDET font l'objet d'une modification au cours de l'année 2024. A l'issue de cette modification, cette fiche sera mise à jour.

## Pourquoi ?

Les actifs des Hauts-de-France parcourent en moyenne 23 km par jour pour leurs trajets domicile-travail ; 72% d'entre eux travaillent hors de leur commune de résidence.

La durée moyenne des déplacements quotidiens est de 1h20.

35% des habitants des Hauts-de-France sont des grands mobiles (c'est-à-dire qui s'éloignent de plus de 10 km de leur domicile) qui ont un budget temps quotidien de 2 heures et parcourent 83 km.

Un actif se déplaçant en train jusque l'Île-de-France réalise en moyenne 3h30 de déplacement quotidien.

Le réseau autoroutier autour de Lille saturé en moyenne 4 heures par jour et le trafic routier s'accroît de 2% chaque année sur l'agglomération. Le coût du temps perdu dans les bouchons est estimé à 2,1 milliards d'euros par an, soit 1,4% du produit intérieur brut (PIB) régional.

La facture énergétique régionale des transports progresse : 6,3 milliards d'euros en 2014 soit 1050 €/habitant ou 2550 € /ménage).

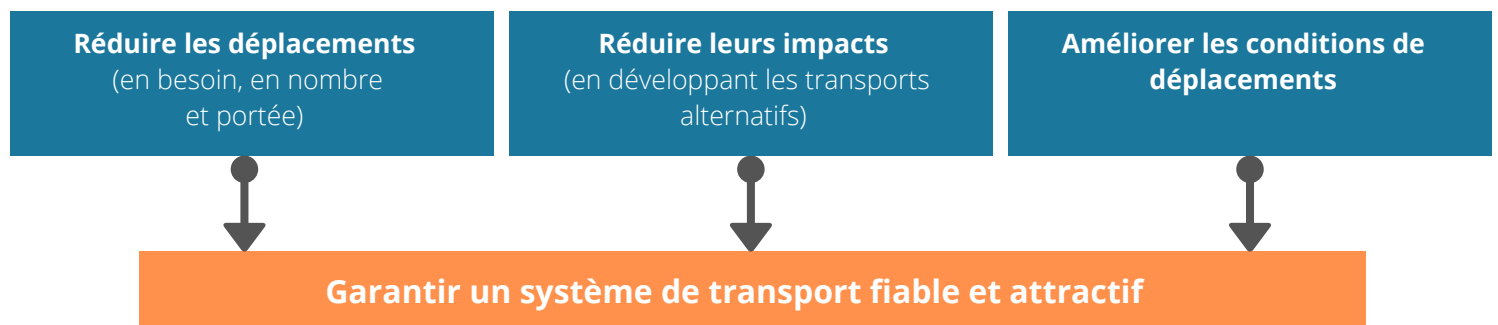
Le transport est le second émetteur de gaz à effet de serre et le 3ème consommateur régional d'énergie.

Les **enjeux en termes de mobilité** sont multiples :

- 1 **Économiques**, la mobilité est un facteur d'insertion et d'accès à l'emploi et à la formation.
- 2 **Environnementales** pour répondre aux engagements de diviser par 4 les émissions de GES à l'horizon 2050. La mobilité est un enjeu fort en termes de santé (pollution) et de qualité de vie.
- 3 **Sanitaires et sociales**, avec l'accès aux soins et aux loisirs.
- 4 En termes d'**organisation du territoire** pour une gestion économe de l'espace.

## Comment ?

Le SRADDET vise à :



Cette vision se traduit par 7 objectifs + 7 règles générales + la planification régionale de l'intermodalité (PRI) et la planification régionale des infrastructures de transports (PRIT) en annexe 4 du SRADDET

## 7 objectifs

**1 objectif général**  
**+ 2 objectifs traitant deux spécificités territoriales :**  
accessibilité à la métropole lilloise  
et échanges avec l'Ile de France  
**+ 4 objectifs spécifiques**

**Garantir un système de transport fiable et attractif**

## 7 règles générales

**L'annexe 4 du SRADDET :**  
la planification régionale de l'intermodalité (PRI)  
et la planification régionale des infrastructures de transports (PRIT)

**Un cadre réglementaire nouveau : La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019**

## Un objectif "général"...

### Objectif 15

**Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier) (TIV-CAE)**

- Atteindre une part modale des TC de 10 à 12%.
- Diminuer les temps de déplacements (dans les transports collectifs et sur la route).
- Améliorer la qualité des transports collectifs et des services de mobilité y compris dans les territoires les moins denses.

## ... 2 objectifs traitant deux spécificités territoriales...

### Objectif 16

**Améliorer l'accessibilité à la métropole lilloise (TIV)**

- Décongestionner l'accès routier et réguler les trafics.
- Fiabiliser la desserte ferroviaire et la rendre plus capacitaire et rapide.



Source : Région Hauts-de-France

### Objectif 17

**Faciliter les échanges avec l'Ile-de-France, en particulier grâce à la liaison Roissy-Picardie (TIV)**

- Faciliter et diversifier les possibilités d'accès en transports collectifs aux pôles franciliens.
- Améliorer l'accès aux différents pôles d'emploi et d'activité d'Ile-de-France, notamment par une connexion optimale au Grand Paris Express.
- Faciliter l'accès à la grande vitesse grâce à la gare TGV et à l'aéroport international de Roissy.

**Objectif 18**

**Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables (TIV-EET-DTRx)**

- Une couverture des territoires par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) qui devra proposer des services adaptés aux besoins locaux.
- Une réponse adaptée aux besoins des territoires les moins denses.
- Un accompagnement des publics les plus fragiles (levée des freins psychologiques, accompagnement via des plateformes de mobilité, etc.).



**Objectif 19**

**Développer les pôles d'échanges multimodaux (TIVM)**

- Un traitement des gares et points d'arrêt différencié selon leurs spécificités.
- Des gares et des pôles d'échanges intégrés dans la ville et les territoires, et offrant une accessibilité et des services efficaces aux usagers.



Source : Région Hauts-de-France

**Objectif 20**

**Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts-de-France (TIV)**

Pour un renforcement de l'usage des transports collectifs grâce à une offre intermodale efficace (Information multimodale, tarification, billettique, offres coordonnées)



Source : Région Hauts-de-France

**Objectif 21**

**Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle (CAE)**

Cet objectif fixe des résultats attendus sur le développement des pratiques alternatives, en particulier sur :

		2026	2031	2050
Optimiser l'offre de transport en commun	Part modale en voyageur/km	9%	12%	20%
	Part modale en nombre de déplacements	5%	10%	14%
Covoiturage	Nb Personnes/véhicule	1,1	1,3	1,5
Part modale du vélo au-delà des 5 km	Part modale en nombre de déplacements (y compris avec assistance électrique)	1%	5%	10%

RÈGLE GÉNÉRALE 25  
(TIV-CAE)

La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les Métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.

**Ce que dit le SRADET :** Ce réseau comprend près de 2 340 kilomètres et propose une couverture fine de l'ensemble du territoire régional : plus de 80 % de la population se trouve à moins de 15 minutes en voiture du réseau routier national et du réseau routier d'intérêt régional et plus de 90% des emplois sont situés à moins de 15 minutes de voiture de ces réseaux routiers structurants.

Le Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR) permet de **contribuer à l'atteinte de nombreux objectifs du SRADET**, qu'ils relèvent de l'aménagement du territoire, de l'accès aux services pour tous comme du renforcement de l'attractivité économique de la région, de la complémentarité des différents réseaux de transport ou encore de l'amélioration de l'impact environnemental des transports en Hauts-de-France. Plus largement, le RRIR doit **participer à la mise en cohérence de l'offre de mobilité avec l'ossature régionale**.

L'inscription au RRIR d'un axe routier ne signifie pas qu'il y aura automatiquement un financement par la Région.



Source : Région Hauts-de-France



Source : Région Hauts-de-France

RÈGLE GÉNÉRALE 26  
(TIV-EET-DTRX)

Tous les territoires, y compris les moins denses, élaborent, proposent, ou participent à une stratégie de développement des transports et de la mobilité qui répond aux besoins de la population, notamment pour un accès facilité à l'emploi et à la formation, et à l'impératif de sobriété carbone.

**Ce que dit le SRADET :** Il s'agit de développer l'accessibilité de l'ensemble du territoire et en particulier des espaces peu denses et isolés en facilitant les mobilités et de favoriser la mobilité dans les territoires dont les publics éprouvent des difficultés de perception de la mobilité ou de l'éloignement.

Pour les habitants des territoires les moins denses ou ruraux, comme pour ceux des quartiers prioritaires de la politique de la ville et les personnes à mobilité réduite, **les partenaires veillent à la mise en œuvre du droit au transport**, en particulier pour :

- l'accès aux services réguliers de transport en commun au sein d'un périmètre cohérent à l'échelle des besoins de déplacements prenant en compte les spécificités des territoires à faible densité ;
- le développement d'offres alternatives à la voiture individuelle ;
- le développement des véhicules propres (gaz, électrique, hydrogène...);
- la complémentarité des offres de transports collectifs sur un périmètre élargi ;
- la recherche de dessertes cohérentes entre les modes et fonctionnelles entre les pôles économiques et de formation et les zones d'habitat ;
- l'adaptabilité des offres de transports collectifs et de mobilité partagée ;
- la coordination entre les différents acteurs et opérateurs, y compris avec les territoires limitrophes.

Les SCoT, les PDU, les Plans de mobilité et tous les documents de planification abordant les questions de mobilité intègrent les caractéristiques et les enjeux spécifiques des pôles d'échanges ferroviaires et routiers pour créer des espaces de qualité, garantir un accès facilité et offrir une intermodalité optimisée. En particulier, pour les principaux pôles d'échanges multimodaux (PEM) situés dans les pôles de l'ossature régionale, les documents de planification doivent identifier les orientations d'aménagements nécessaires concernant les quartiers de gare et l'intermodalité au regard du référentiel régional proposé.

**Ce que dit le SRADDET :** La Région propose **un référentiel des lieux et pôles d'échanges** précisant, pour chaque catégorie, les attentes spécifiques et les leviers à actionner en priorité pour articuler au mieux aménagement du territoire et organisation des transports au droit de ces gares et points d'arrêt. Ainsi, pour chaque catégorie, il s'agit **de moduler les ambitions à atteindre** autour des principales finalités suivantes :

- veiller à la bonne intégration du site dans son quartier, son environnement et son bassin de mobilité ;
- favoriser l'intermodalité et les correspondances en transport en commun ;
- faciliter l'accès aux sites par les modes actifs ;
- maintenir une accessibilité voiture, en intégrant les nouvelles pratiques automobiles ;
- proposer une information claire, continue, multimodale et multi-transporteurs ;
- créer une attente confortable et donner un sentiment de sécurité aux usagers.

Il **revient aux acteurs locaux**, au moment de l'élaboration ou de la révision de leurs documents de planification et de leurs plans de mobilité, et en associant la Région, **de préciser le rôle attribué aux pôles situés dans leur territoire en se basant sur ce référentiel régional** sachant que les PEM régionaux et ceux de rabattement vers les métropoles sont déjà identifiés dans le SRADDET.

**Pour un système intégré des transports en Hauts-de-France, les acteurs locaux de la mobilité doivent faciliter le déploiement et la mise en œuvre de services et d'outils favorisant les pratiques intermodales (information, coordination des offres, tarification et billettique). En particulier, ils doivent veiller au bon respect des normes d'interopérabilité et assurer la transmission des données en matière de mobilité.**

**Ce que dit le SRADDET :** Il s'agit **d'améliorer et étendre les outils et services en faveur de l'intermodalité** afin de parvenir à une couverture complète du territoire régional en répondant aux besoins des usagers et en facilitant la mobilité de tous les publics en particulier des publics les plus vulnérables .

Cela nécessite :

- une implication forte de l'ensemble des acteurs du transport dans le développement des outils facilitant les pratiques intermodales ;
- des modes partenariaux efficaces s'agissant notamment de la coopération entre les autorités organisatrices de la mobilité.

Afin de permettre à l'usager de s'affranchir des limites de réseaux et de faciliter ses déplacements du quotidien, l'ensemble des acteurs du transport doivent garantir l'usage et le respect des normes d'interopérabilité permettant d'assurer les échanges et la communication entre les différents systèmes existants ou à venir.

La Région, en tant que chef de file Mobilité, définit les modalités de l'action commune en partenariat avec les acteurs de la mobilité ( Autorités Organisatrices de la Mobilité et Syndicats Mixtes de type SRU).

**En lien avec la Planification régionale de l'intermodalité (le PRI), les Plans de mobilité (PM) et les Plans de Mobilité Simplifiés (PMS) limitrophes participent à une mise en cohérence des services de transport aux franges des périmètres des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)**

**Ce que dit le SRADET :** Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) organisent leurs services de transports sur leurs périmètres.

Elles **doivent ou peuvent préciser**, au travers de leur Plan de Mobilité (PM) et de leur Plan de Mobilité Simplifié (PMS), **leur stratégie en matière de mobilité**. Toutefois, les bassins de vie et de mobilité dépassent ces limites administratives et c'est à cette prise en compte qu'il faut aboutir pour un service aux usagers amélioré.

**Il s'agit pour les territoires limitrophes, de travailler à une cohérence des services de transports, une optimisation des correspondances et une amélioration de la qualité de service.**



Source : Région Hauts-de-France

**Les SCOT, PLU, PLUI, PDU, PCAET créent les conditions favorables à l'usage des modes de déplacement actifs. Dans les limites de leurs domaines respectifs, ils développent des mesures incitatives et des dispositions pour le déploiement d'installations, en particulier pour les itinéraires cyclables les plus structurants.**

**Ce que dit le SRADET :** Les modes actifs constituent des offres de rabattement très intéressantes pour les transports en commun et les TER en permettant un accès très souple aux points d'arrêts tout en limitant le développement de parkings automobiles. Le vélo est le mode de transport le plus rapide pour les trajets de moins de 3 kilomètres pour les vélos classiques et de 5 à 8 km pour les vélos à assistance électrique. C'est un moyen de transport économique qui favorise le commerce de proximité, lutte contre la précarité et l'exclusion liée à la mobilité et participe à la redynamisation des villes moyennes.

Sa pratique représente d'ailleurs un véritable enjeu de santé publique.

Le Schéma régional des véloroutes et voies vertes (SR3V) qui reprend les réseaux européen (EuroVelo) et national (SN3V), qu'il complète d'un réseau régional dense et maillé, a pour ambition de renforcer les liens entre les populations, notamment non motorisées, et permet une solution durable pour accéder aux grands pôles d'emploi régionaux, grands sites touristiques, établissements scolaires.

La réalisation des aménagements (pistes cyclables, voies réservées «bus» ouvertes aux vélos, bandes cyclables, aménagements de carrefours et de «points durs») permet de développer les projets locaux fédérateurs, créateurs d'emplois et facteurs de cohésion sociale.

Les documents de planification **doivent veiller à la fois à la cohérence des différents réseaux cyclables et à la création d'un maillage continu en lien avec les réseaux de transports collectifs.**





Source : Région Hauts-de-France



Source : Région Hauts-de-France

**RÈGLE GÉNÉRALE 31  
(TIV)**

Les SCOT, PLU, PLUI, PDU et PCAET, chacun dans leurs domaines, de manière coordonnée, facilitent les trajets domicile-travail et l'accès aux zones d'activités par des modes alternatifs à la voiture individuelle. Pour cela, ils encouragent le développement :

- d'expérimentation dans les réponses aux besoins de déplacements domicile-travail, notamment le développement des espaces de télétravail,
- du stationnement et des infrastructures nécessaires pour les modes alternatifs de mobilités (modes actifs, transports en commun, covoiturage, auto-partage...),
- de points de recharge en énergies alternatives au pétrole (électrique, hydrogène, GNV...).

**Ce que dit le SRADDET :** Il s'agit pour les territoires d'accompagner le développement des modes d'accès alternatifs à la voiture des zones d'emplois existantes, par l'incitation, le développement d'expérimentations et l'accompagnement des entreprises.

Les collectivités sont incitées à travailler aux aménagements nécessaires aux abords des sites pour favoriser les accès en modes actifs/doux, voire les accès aux transports collectifs lorsqu'ils existent à proximité (accès piétons, navettes...).

Pour les futures zones, et dans le but de diminuer l'usage de la voiture individuelle, il s'agit d'encourager la création de stationnements favorisant les modes alternatifs (définition d'un nombre de places pour le covoiturage, l'autopartage, les modes actifs) et des bornes de recharge pour les nouvelles motorisations.



Source : Région Hauts-de-France



Source : Région Hauts-de-France



Source : Agence Hauts-de-France 2020-2040

## A noter :

Un objectif et trois règles générales viennent compléter l'ambition régionale en matière de transport de voyageurs et de mobilité :

### Objectif 36

**Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et polluants dont électriques et/ou gaz (CAE)**

### RÈGLE GÉNÉRALE 15 (GEE-CAE)

Les SCoT/PLU/PLUI doivent prioriser le développement urbain (résidentiel, économique, commercial) à l'intérieur des espaces déjà artificialisés. Les extensions urbaines doivent être conditionnées à :

- la préservation et la restauration des espaces à enjeux au titre de la biodiversité, la préservation de la ressource en eau, et la limitation de l'exposition aux risques ;
- la présence de transports en commun ou de la possibilité d'usages de modes doux visant à limiter l'usage de la voiture ;
- une consommation limitée des espaces agricoles, naturels et forestiers, notamment par l'application de la séquence « éviter, réduire, compenser ».

*Pour en savoir plus : cf. fiche 10 - SRADDET et gestion économe de l'espace*

### RÈGLE GÉNÉRALE 17 (GEE-CAE)

Les SCoT/PLU/PLUI doivent intensifier le développement urbain (résidentiel, commercial, économique) dans les pôles de l'ossature régionale et autour des nœuds de transport, en particulier les Pôles d'échanges multimodaux (PEM).

*Pour en savoir plus : cf. fiche 10 - SRADDET et gestion économe de l'espace*

### RÈGLE GÉNÉRALE 18 (GEE-CAE)

Dans les pôles de l'ossature régionale, les SCoT/PLU/PLUI doivent définir des densités minimales dans les secteurs les plus propices au développement urbain, notamment les quartiers de gare, les pôles d'échanges multimodaux, et à proximité des arrêts de transport en commun.

*Pour en savoir plus : cf. fiche 10 - SRADDET et gestion économe de l'espace*

NB : GEE - gestion économe de l'espace / CAE - climat air énergie



Source : Région Hauts-de-France



Source : Région Hauts-de-France