

Annexe 4



Planification Régionale de l'Intermodalité et Planification Régionale des Infrastructures de Transport

#legranddessein hdf



TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES	3
TABLE DES CARTES	6
PARTIE 1 – MOBILITE DES PERSONNES	7
A. DES INFRASTRUCTURES ET SERVICES DENSES, SUPPORTS D’UNE GRANDE MOBILITE AU QUOTIDIEN	9
I. LA MOBILITE EN HAUTS-DE-FRANCE	9
1. Une population très mobile	9
2. Deux grands usages : le travail et les études	9
3. Une forte concentration des flux vers Lille et l’Île-de-France	10
4. La présence de nombreux grands mobiles	10
II. LES INFRASTRUCTURES ET LES RESEAUX DE TRANSPORT	11
1. Les Hauts-de-France, seconde région ferroviaire de France	11
2. Des transports routiers interurbains transférés récemment à la Région	12
3. Des réseaux urbains nombreux hétérogènes	12
4. Un maillage routier dense et fortement utilisé	13
III. DES SERVICES INTERMODAUX EN COURS DE DEPLOIEMENT	14
1. De nombreux pôles d’échanges multimodaux ferroviaires existants ou à venir	14
2. Des Systèmes d’Information Multimodale couvrant partiellement le territoire	16
3. Une disparité des tarifications et billettiques	16
B. OFFRIR DES SOLUTIONS DE TRANSPORT AUX DIFFERENTES ECHELLES TERRITORIALES	17
I. FAIRE DU RESEAU REGIONAL DES TRANSPORTS L’EPINE DORSALE DE LA MOBILITE EN HAUTS-DE-FRANCE	17
1. Répondre aux besoins en déplacements interurbains en s’appuyant sur un système de transport intégré	17
2. Assurer un maillage fin des territoires grâce à un réseau de transport régional hiérarchisé	20
3. Traiter les transports dans toutes leurs dimensions pour offrir des services de qualité	20
II. ENCOURAGER DES SOLUTIONS DE MOBILITE POUR LES PUBLICS ET LES TERRITOIRES VULNERABLES	21
1. Apporter des services dans les territoires moins denses, enclavés ou dans les quartiers prioritaires	21
2. Faciliter l’accès aux différents services pour les publics fragiles	22
III. FACILITER LES LIAISONS AVEC LES METROPOLES ET DEVELOPPER LES POSSIBILITES DE DEPLACEMENTS TRANSFRONTALIERS	23
1. Améliorer l’accès à la Métropole Lilloise	23
2. Faciliter les échanges avec l’Île-de-France, notamment grâce à la liaison Roissy -Picardie	24
3. Mieux connaître les besoins et développer les possibilités de déplacements transfrontaliers	25
IV. PARTICIPER A L’ATTRACTIVITE ET A L’ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE REGIONAL	28
1. Préserver et amplifier les services de longue distance pour conforter un positionnement au cœur de l’Europe	28
2. Renforcer l’attractivité touristique	33
C. INNOVER ET REpondre AUX BESOINS DE TOUS LES HABITANTS PAR UNE APPROCHE TRANSVERSALE DE LA MOBILITE	36
I. ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT EN S’APPUYANT SUR LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS ET DES NOUVEAUX SERVICES	36
1. Encourager les modes actifs et en particulier le vélo	36
2. Développer les nouveaux services pour couvrir une plus grande diversité de déplacements	37
II. FACILITER L’ACCES A L’EMPLOI, AUX FORMATIONS ET A L’ENSEIGNEMENT SUPERIEUR	39
1. Faire le lien avec la Stratégie Régionale de l’Emploi	40
2. Encourager la mobilité pour permettre l’accès aux formations et à l’enseignement supérieur	40
3. Développer les facteurs d’attractivité locale dont l’accessibilité des sites pour les entreprises et les salariés	41
III. TENDRE VERS UNE MOBILITE DURABLE	41
1. Favoriser la limitation des impacts environnementaux et sanitaires des transports	41
2. Développer la mobilité propre	42
3. Tirer bénéfice des innovations techniques pour limiter les impacts négatifs des transports	42
IV. ETRE UNE REGION D’EXCELLENCE DANS LES TRANSPORTS	43
1. S’appuyer sur les points forts identifiés par la Stratégie Recherche Innovation	43
2. Soutenir les pôles de compétitivité et d’excellence	43
3. Favoriser l’émergence d’un transport durable	43
4. Adapter la formation professionnelle	44

D.	PROPOSER DEMAIN UNE VERITABLE INTERMODALITE EN HAUTS-DE-FRANCE	44
I.	L'INTERMODALITE EN HAUTS-DE-FRANCE	44
II.	COORDONNER ET ARTICULER LES OFFRES DES DIFFERENTS RESEAUX	47
III.	OFFRIR DES SERVICES INTERMODAUX EQUIVALENTS POUR TOUS LES HABITANTS	48
1.	Proposer une information multimodale recouvrant tous les types de services	48
2.	Adapter les gammes tarifaires et les supports billettiques associés	49
3.	Répondre au défi particulier du partage des données	50
IV.	DEVELOPPER LES POLES D'ECHANGES MULTIMODAUX	51
V.	PRIVILEGIER DES PARTENARIATS SUR-MESURE POUR FACILITER LA MISE EN OEUVRE DES PROJETS INTERMODAUX	54
PARTIE 2 – TRANSPORT DE MARCHANDISES		55
A.	UNE STRATEGIE POUR REUSSIR LE HUB LOGISTIQUE	58
I.	CONTRIBUER A L'ACHEVEMENT DU RESEAU D'INFRASTRUCTURES FRET EN HAUTS-DE-FRANCE	58
1.	Renforcer les itinéraires ferroviaires fret	58
2.	Compléter le réseau fluvial grâce à la réalisation du canal Seine-Nord-Europe, maillon manquant	60
3.	Poursuivre la modernisation du réseau routier	63
II.	GARANTIR LA QUALITE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT : FLUIDITE, SECURITE, SOUTENABILITE	64
1.	Optimiser l'usage des infrastructures routières	64
2.	Améliorer la fiabilité des offres fluviales et ferroviaires	64
3.	Monter en qualité pour l'activité logistique	65
III.	ASSURER LA MIXITE DES USAGES SUR LES AXES FERROVIAIRES	65
1.	Optimiser la co activité voyageurs et fret	65
2.	Intégrer les contraintes d'insertion urbaine des trafics fret par la recherche d'une cohabitation habitants - fret	66
B.	S'APPUYER SUR LES RESEAUX SECONDAIRES POUR ALIMENTER LES PRINCIPAUX CORRIDORS DE FRET ET ASSURER UNE DESSERTE FINE DES TERRITOIRES	66
I.	ASSURER LE DEVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE	67
1.	Sauvegarder les lignes capillaires	67
2.	Soutenir la modernisation et la création des Installations Terminales Embranchées	68
II.	MAINTENIR LE RESEAU FLUVIAL SECONDAIRE	69
III.	PRESERVER ET VALORISER LE FONCIER BORD A QUAI OU EMBRANCHE	70
IV.	GARANTIR LES POTENTIALITES DE LA ROUTE	70
1.	Consolider le rôle économique du réseau routier	70
2.	Assurer l'accessibilité routière des zones d'activités et des entreprises	72
C.	VALORISER LE SYSTEME PORTUAIRE MARITIME	73
I.	Miser sur la complémentarité des ports régionaux	73
II.	Elargir l'hinterland des ports maritimes	74
III.	Consolider les flux transmanche dans la perspective du brexit	76
D.	DEVELOPPER LES OUTILS ET SERVICES POUR INCITER AU REPORT MODAL	77
I.	CONSOLIDER LE RESEAU DES PLATES-FORMES MULTIMODALES	77
1.	Favoriser la complétude du réseau et la mutualisation des installations multimodales	77
2.	Contribuer au développement du transport des conteneurs par voie d'eau	78
II.	CONTRIBUER AU DEVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE	79
1.	Optimiser les sillons fret et augmenter la capacité du réseau	79
2.	Tirer parti de la digitalisation du fret	79
3.	Accompagner le développement des autoroutes ferroviaires	80
III.	OPTIMISER ET PROMOUVOIR L'OFFRE DE TRANSPORT ET LES NOUVEAUX SERVICES	81
1.	Initier de nouveaux modes de gouvernance des infrastructures logistiques	81
2.	Participer à l'animation de la gouvernance de la logistique	82
3.	Accompagner les actions en faveur du report modal et de la massification	83
4.	Développer les services de carburants alternatifs	84
5.	Etudier les possibilités de croissance du fret aérien	87
E.	FAVORISER LA LOGISTIQUE URBAINE POUR ASSURER LA DESSERTE DU DERNIER KILOMETRE	87
I.	ANTICIPER LES EVOLUTIONS DE LA LOGISTIQUE URBAINE	87
1.	Répondre aux enjeux du transport de marchandises en ville	87
2.	Accompagner le développement du e-commerce	89
3.	Mutualiser et optimiser la distribution pour faciliter la gestion du dernier kilomètre	89
II.	VISER L'INNOVATION DANS UN ECOSYSTEME REGIONAL FACILITANT LES LIENS ENTRE LOGISTIQUE ET COMMERCE	90
1.	S'inscrire dans la dynamique d'une région commerçante	90

2.	S'appuyer sur un écosystème régional favorable à l'innovation	90
3.	Mettre en œuvre le volet logistique de la Troisième Révolution Industrielle	91
III.	REGULER LES IMPACTS DE LA LOGISTIQUE	91
1.	Réduire les impacts négatifs et les nuisances de la logistique urbaine	91
2.	Traduire les évolutions de la logistique urbaine dans la réglementation et les documents de planification	91
<i>PARTIE 3 – PROPOSITIONS D' ACTIONS</i>		<i>93</i>
<i>MOBILITE DES PERSONNES</i>		<i>95</i>
<i>TRANSPORT DE MARCHANDISES</i>		<i>116</i>
<i>LE CANAL SEINE NORD EUROPE</i>		<i>130</i>
<i>LE RESEAU ROUTIER D'INTERET REGIONAL</i>		<i>136</i>
<i>GLOSSAIRE</i>		<i>144</i>

TABLE DES CARTES

Carte 1- N° 12 082 - Flux domicile-études	9
Carte 2 – N°12 081 - Flux domicile-travail / territoires limitrophes	10
Carte 3- Le réseau ferré – Région Hauts-de-France	11
Carte 4 – Trafic voyageur moyen journalier - 2016	11
Carte 5 – N°581-1 - Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) au 01/01/2018	13
Carte 6 – N°581-2 - Principaux réaménagements de pôles d'échanges multimodaux (PEM) en région Hauts-de-France	15
Carte 7- N°581-3 - Systèmes d'informations multimodales et système billettique sur le territoire des Hauts-de-France	16
Carte 8 – N°581-4 - Dessertes nationales du territoire régional (hors TER-GV) – juillet 2017	29
Carte 9 – SLO des Hauts-de-France vers les autres régions	32
Carte 10 - SLO : Lignes internes à la Région Hauts-de-France	32
Carte 11- Région Hauts-de-France – Stratégie touristique et AMI – Mars 2017	33
Carte 12 – N°582-93 - Schéma régional des Véloroutes Voies Vertes Hauts-de-France	35
Carte 13 – N°12 057 - Flux domicile-travail	45
Carte 14 – Réseaux transeuropéens de transport (source : Union Européenne)	57
Carte 15 – N°12 064 - Services logistiques en Hauts-de-France	58
Carte 16 – SNCF Réseau – Trafic fret	59
Carte 17- Trafic fret moyen journalier 2016	59
Carte 18 – Les enjeux du transport de marchandises par le mode fluvial en Hauts-de-France – Septembre 2016	60
Carte 19 - Transport fluvial dans l'Europe du Nord-Ouest	61
Carte 20 – N°581-6 - Points durs sur le réseau navigable Hauts-de-France	62
Carte 21 – Trafic moyen journalier des poids lourds en 2016 (DREAL)	63
Carte 22 – N°581-7 - Lignes UIC 7 à 9 en Hauts-de-France en 2017	67
Carte 23 – N°581-8 - Utilisation des ITE en Hauts-de-France	68
Carte 24 – N°581-9 - Gabarit Freycinet en Hauts-de-France	69
Carte 25 – N°581-10 - RRIR et activité économique	71
Carte 26 – Atlas des entrepôts et aires logistiques en France en 2015 – DATALAB Transport – Mars 2017	72
Carte 27 – Développement de la multimodalité et élargissement de l'hinterland du GPMD	75
Carte 28 – Les Ateliers Chargeurs de Picardie 2017 (VNF)	84
Carte 29 – Infrastructures GNV et Biométhane en service et en projet sur le territoire de la région Hauts-de-France	86
Carte 30 – Densité de mouvements sur la région Hauts-de-France – Freturb – Jonction, 2018	88
Carte 31- N°581-11 - Réseau structurant régional et typologie des dessertes – situation 2018	98
Carte 32 – N°581-12 - Accessibilité à la Métropole Européenne de Lille	102
Carte 33 – N°581-13 - Accessibilité à l'Île-de-France	103
Carte 34 – N°8183 - Ouverture voyageurs à la grande vitesse	106
Carte 35 – N°582-97 - Principaux PEM ferroviaires en Hauts-de-France	112
Carte 36 - N°507-5 - Carte de synthèse : Garantir un système de transport fiable et attractif	115
Carte 37- N°55-2 - Carte de synthèse : Affirmer un positionnement de hub logistique	128
Carte 38 – Tracé du Canal Seine Nord Europe (source : Société du CSNE)	133
Carte 39 – N°249-1 - Carte de synthèse : Faire du Canal Seine Nord Europe un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités	134
Carte 40 – N°582-107 - Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR)	140

PARTIE 1 – MOBILITE DES PERSONNES



A. DES INFRASTRUCTURES ET SERVICES DENSES, SUPPORTS D'UNE GRANDE MOBILITE AU QUOTIDIEN

La Région Hauts-de-France se caractérise par un réseau de transport dense, qui maille le territoire et l'inscrit au cœur des relations avec le nord de l'Europe. Le réseau s'organise majoritairement selon un axe nord - sud, constitué d'infrastructures routières et ferroviaires importantes, plus particulièrement orienté vers les métropoles lilloise et parisienne.

I. LA MOBILITE EN HAUTS-DE-FRANCE

1. UNE POPULATION TRES MOBILE

La mobilité des habitants de la Région est plus élevée que la moyenne nationale hors Ile-de-France¹ et, si la distance moyenne parcourue reste dans la moyenne nationale (16,9 km), on constate de grandes disparités territoriales : sur le versant nord, elle est de 14,2 km par habitant alors que dans l'Oise elle est supérieure à 20 km.

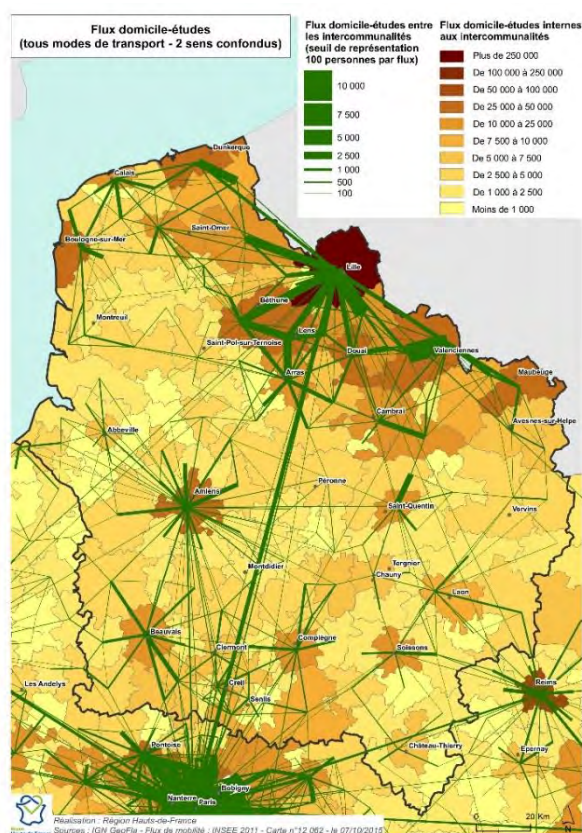
Plus de 2/3 des déplacements infrarégionaux et des trajets de courte distance sont effectués en voiture. La part des transports collectifs ne dépasse pas 7%. L'utilisation des transports collectifs est plus importante au nord, en raison d'une forte densité urbaine liée à la présence de grandes agglomérations et d'un maillage plus important du réseau de transports collectifs (en particulier des TER). On observe également un recours significatif au ferroviaire pour les déplacements domicile-travail vers les principales agglomérations, et plus particulièrement vers l'Ile-de-France où la part de marché du train peut atteindre 70% à 85%, comme entre le Clermontois et Paris.

Le taux d'équipement automobile des ménages (81%) est inférieur à la moyenne des autres régions (moyenne nationale hors Ile-de-France de 84%) mais il existe de grandes disparités selon les secteurs, sans corrélation avec l'existence de transports collectifs : par exemple, certaines zones rurales, ne disposant pas d'offre de transport collectif, présentent un taux de foyers non motorisés supérieur à 20%.

2. DEUX GRANDS USAGES : LE TRAVAIL ET LES ETUDES

Dans les Hauts-de-France, 71,9% actifs travaillent hors de leur commune de résidence (65,5% en moyenne nationale), l'augmentation des déplacements domicile-travail et l'allongement continu des distances parcourues s'expliquent, en partie, par la concentration d'emplois dans les agglomérations alors que la périurbanisation à vocation résidentielle s'étend. La majorité des déplacements domicile-travail (80,2%) s'effectue à l'intérieur d'un seul département. Pour les 19,8% restants, la moitié des navetteurs quitte le département de résidence en restant dans la région tandis que l'autre moitié part vers une autre région française ou vers l'étranger.

En matière de déplacements liés aux études, si l'essentiel des migrations s'opère au sein de pôles urbains internes aux zones d'emplois pour l'accès aux établissements d'enseignement élémentaire et secondaire, les déplacements des étudiants s'effectuent vers les principaux pôles universitaires (Lille, Amiens, Paris ...). Elèves et étudiants représentent une clientèle importante des transports collectifs : 1/4 des motifs d'utilisation des TER sont liés aux études et près de 80% des usagers des lignes interurbaines sont des scolaires.



¹ Source : Enquête Nationale Transport Déplacements 2008

3. UNE FORTE CONCENTRATION DES FLUX VERS LILLE ET L'ÎLE-DE-FRANCE

Au nord de la région, le système centré sur la Métropole Lilloise concentre une part importante des flux domicile – travail – travail dont le tiers des usagers du TER. Plusieurs liaisons transversales sont identifiées, en relation avec l'intégration de systèmes structurant fortement le territoire, en particulier l'ancien Bassin Minier (Béthune, Lens, Douai et Valenciennes).

Au sud de la Région, les déplacements domicile – travail représentent plus de la moitié des motifs d'utilisation des TER. Le mode ferroviaire joue un rôle important dans les déplacements liés à l'emploi en l'Île-de-France : près d'un tiers des usagers du TER Hauts-de-France se rendent dans les gares parisiennes. Toutefois, en dehors des corridors structurants, la part des transports collectifs dans les déplacements domicile–travail reste modeste.

L'agglomération d'Amiens apparaît comme un pôle d'emploi structurant (plus de 150 000 emplois) mais à une échelle moindre. Enfin, les flux domicile–travail entre le sud et le nord du territoire sont actuellement assez peu développés.

Les échanges quotidiens avec l'extérieur sont denses : 157 300 navetteurs quittent la région dont 125 900 pour une autre région française (principalement l'Île-de-France) et 31 400 pour l'étranger (majoritairement en Belgique). A l'inverse, la région accueille quotidiennement 18 000 franciliens et de nombreux belges.

Ces flux sont particulièrement denses au sud d'une ligne Beauvais-Soissons, territoire essentiellement attiré par les pôles d'emplois franciliens : 25% des salariés de l'Oise travaillent en Île-de-France et un emploi sur dix à Roissy est occupé par un habitant de la région.

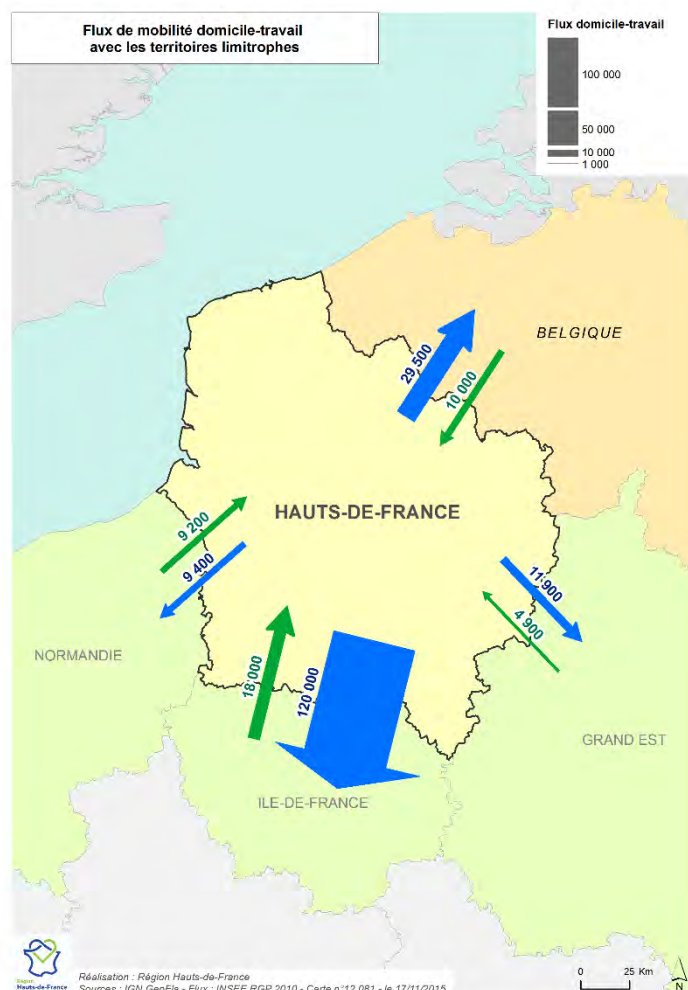
4. LA PRESENCE DE NOMBREUX GRANDS MOBILES

Les Hauts-de-France se caractérisent par un nombre important de grands mobiles, c'est-à-dire de personnes s'éloignant de leur domicile d'au moins 10 kilomètres dans la journée : 35% des habitants des Hauts-de-France de 11 ans et plus sont dans cette situation (1 770 000 personnes) et 43% des ménages comprennent au moins un grand mobile. Ces derniers passent quotidiennement un peu moins de 2 heures à se déplacer pour parcourir près de 40 km, soit plus du double des distances moyennes parcourues par l'ensemble des habitants de la région.

	Hauts-de-France	Grands mobiles
Nombre de déplacements quotidiens	19 millions	8 millions
Distance moyenne parcourue par personne par jour	17 km	41 km
Temps de trajet moyen par personne et par jour	1 h 19	1 h 53

Les déplacements internes à la région (92% des déplacements des grands mobiles) sont en très grande majorité intra-départementaux, on constate cependant des flux intenses entre les départements du Nord et du Pas-de-Calais. Par ailleurs, 6% de leurs déplacements sont externes à la région et 2% de transit (origine et destination à l'extérieur de la région). Les grands mobiles effectuent quotidiennement 470 000 déplacements entre la région Hauts-de-France et l'extérieur, majoritairement vers la Belgique (130 000 déplacements dont 93% avec le département du Nord) et l'Île-de-France (245 800 déplacements dont un tiers environ avec Paris et un tiers avec le Val d'Oise).

Le taux de motorisation des grands mobiles est plus élevé que la moyenne régionale avec 94% des ménages possédant au moins une voiture et 58% deux voitures ou plus. En moyenne, chaque jour un grand mobile réalise 4,6 déplacements. Pour ces personnes, 77,2% des déplacements sont effectués en voiture, 12,7% à pied, 2,6% en transport urbain et 2,4% en train ; la part modale du train augmentent toutefois progressivement avec la distance à parcourir : sur le versant sud, au-delà de 80 km, elle est par exemple de 38%.



Carte 2 – N°12 081 - Flux domicile-travail / territoires limitrophes

II. LES INFRASTRUCTURES ET LES RESEAUX DE TRANSPORT

1. LES HAUTS-DE-FRANCE, SECONDE REGION FERROVIAIRE DE FRANCE

La Région Hauts-de-France est la seconde région ferroviaire de France :

- 2 814 km de lignes exploitées (10% du réseau ferré national) dont 1 818 km électrifiées.
- 32 lignes.
- Plus de 1 200 TER circulent chaque jour.
- 185 000 voyages quotidiens en TER soit plus de 23 millions de kilomètres effectués chaque année.
- 340 km de voies à grande vitesse (soit 15% du réseau grande vitesse national) avec deux axes qui se croisent à Lille : l'axe nord-sud permet des liaisons vers les Pays-Bas, Bruxelles et Paris et l'axe est-ouest relie Londres à Bruxelles, en se prolongeant vers Cologne.
- 363 gares et points d'arrêts TER dont 1/4 ont fait ou font l'objet de projets d'aménagement.
- 96,4% de la population se trouve dans un rayon de 10 km autour d'un point d'arrêt ferroviaire.
- 20% de la population régionale, 31,5% des emplois et 45% des lycéens sont à moins d'un kilomètre d'une gare ou d'un point d'arrêt.



Carte 3- Le réseau ferré – Région Hauts-de-France

Cependant, malgré un réseau très dense et un maillage fin du territoire, on constate de fortes disparités de couverture et d'offre entre les différentes zones. Le réseau s'organise principalement autour des deux grandes polarités constituées par la Métropole Européenne de Lille et l'Île-de-France.

La gare Lille-Flandres est la première gare de province pour le TER et la seconde gare de province toutes activités confondues.

Il existe toutefois une grande hétérogénéité des gares du territoire régional :

- les 15 plus importantes cumulent 55% de la fréquentation du réseau.
- seules 5 gares ont plus de 10 000 montées - descentes par jour.
- 117 des 363 gares et points d'arrêts accueillent quotidiennement moins de 1% de la fréquentation du réseau.

3/4 des gares sont essentiellement des points de départ pour les déplacements domicile-travail entre 6 h et 9 h. A l'opposé, les gares les plus fréquentées sont plutôt des gares de réception ou d'équilibre des flux en heures de pointe. Cette situation s'explique par la concentration des principaux pôles d'emplois et de formation tandis que de nombreuses gares permettent un rabattement vers les pôles d'emploi ou vers la région parisienne.



Carte 4 – Trafic voyageur moyen journalier - 2016

2. DES TRANSPORTS ROUTIERS INTERURBAINS TRANSFERES RECEMMENT A LA REGION

Conformément à la loi NOTRe, les Départements ont transféré à la Région les deux volets de leur compétence transport : les services de transports routiers non urbains, réguliers ou à la demande au 1^{er} janvier 2017 (à l'exclusion des services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires) et l'organisation des transports scolaires au 1^{er} septembre 2017.

Les transports scolaires et interurbains doivent principalement répondre à trois grands types de besoins :

- Une desserte de proximité avec des services principalement scolaires mais ouverts à tous les usagers.
- Des liaisons entre pôles secondaires non reliés ou mal reliés par une offre ferroviaire.
- Le rabattement depuis des territoires hors périmètre d'Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) vers des pôles d'échanges multimodaux tels que certaines gares TER.

Les 348 lignes régulières interurbaines desservent plus de 13 000 points d'arrêts sur l'ensemble du territoire et transportent près de 280 000 personnes par jour, au moyen de 2 630 véhicules.

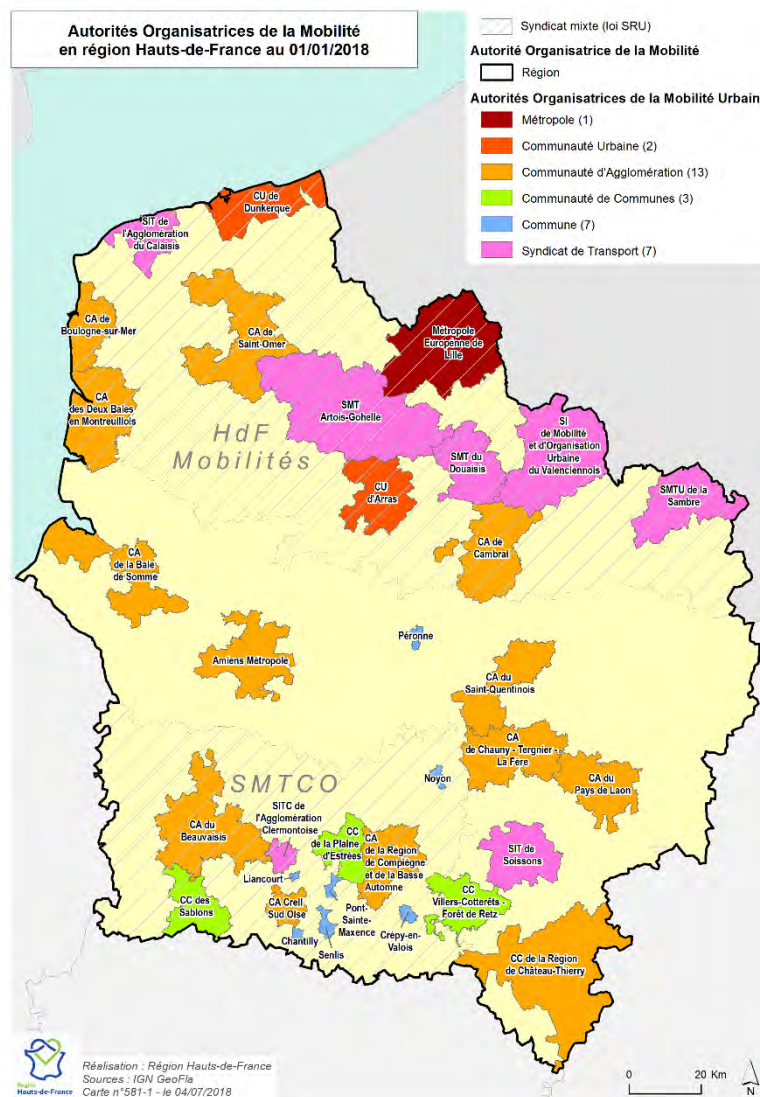
Les transports scolaires et interurbains ayant pour rôle principal la desserte scolaire (80% des usagers sont des scolaires), la clientèle commerciale reste réduite et essentiellement constituée de personnes captives (jeunes, personnes sans permis, sans voiture). Si certaines grandes agglomérations sont bien desservies par les réseaux de transports collectifs interurbains, d'autres territoires comme l'ouest de la Somme, l'est et le sud de l'Aisne, ou le centre-ouest du Pas-de-Calais bénéficient d'une offre plus diffuse. On constate que certaines lignes se distinguent par un usage essentiellement commercial, comme les lignes express du Nord ou de l'Oise qui assurent un rabattement vers des pôles d'emplois majeurs.

3. DES RESEAUX URBAINS NOMBREUX HETEROGENES

En région Hauts-de-France 29% du territoire (et 70% de la population régionale) appartient au ressort territorial d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). On dénombre 34 AOM en Région dont les périmètres présentent des densités de population plus importantes que la moyenne régionale (441 hab/km² contre 189 hab/km²).

Le profil des AOM est très varié :

- La Métropole Européenne de Lille (plus d'un million d'habitants et près de 180 millions de voyages en 2015) avec un réseau urbain important composé de lignes de bus et de transports en commun en site propre (TCSP) : 2 lignes de tramway, plusieurs lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) et deux lignes de métro.
- Amiens Métropole, seconde AOM régionale (180 000 habitants) avec un réseau de bus et un BHNS en cours de création (mise en service mars 2019).
- Les AOM les plus étendues sont majoritairement dans le nord de la région alors que les plus petites sont surtout dans l'Aisne et l'Oise qui concentre par ailleurs l'ensemble des AOM communales à l'exception de Péronne.
- De nombreuses AOM communales: Noyon (14 000 habitants), Berck-sur-Mer (14 500 habitants), Chantilly (11 000 habitants), Péronne (moins de 10 000 habitants et 17 000 voyages en 2015), Liancourt (7 000 habitants)... Certaines proposent un service de transport régulier organisé autour de quelques lignes simples (1 pour Péronne et Chantilly, 3 à Pont-Sainte-Maxence et 7 à Noyon).
- 7 AOM proposent la gratuité du réseau urbain (1/4 des réseaux gratuits français) : il s'agit de réseaux communaux sauf pour la Communauté Urbaine Dunkerque Grand Littoral.



Carte 5 – N°581-1 - Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) au 01/01/2018

Les ressorts territoriaux des AOM sont desservis par 374 lignes régulières et 297 lignes routières régionales qui assurent les relations avec les territoires ruraux limitrophes. Ils sont organisés autour des principales polarités des territoires et particulièrement autour des gares ferroviaires. De plus, 23 AOM proposent des services de transport à la demande (TAD) qui complètent l'offre de desserte dans les secteurs les moins denses de leur périmètre.

4. UN MAILLAGE ROUTIER DENSE ET FORTEMENT UTILISÉ

La région Hauts-de-France est dotée d'un réseau routier de bonne qualité, dense et maillé consistant en :

- 1 177 km d'autoroutes.
- 568 km de routes nationales.
- 25 609 km de routes départementales.
- 38 771 km de routes communales.

Le réseau autoroutier représente 10,3% du linéaire national sur 5,8% du territoire métropolitain.

Les axes autoroutiers les plus utilisés sont les autoroutes A1, A16, A2, A21 (ou Rocade Minière), A23, A25 et A4, où les fréquentations sont supérieures à 21 000 véhicules par jour, voire 140 000 pour l'A1 dans la traversée de la métropole lilloise.

La principale particularité du réseau routier principal en Hauts-de-France est la gratuité d'une grande partie des autoroutes et voies rapides.

Malgré la densité des infrastructures, le réseau routier n'est pas toujours en capacité de répondre efficacement aux besoins actuels en termes de mobilité des voyageurs comme en matière de transport de marchandises. Des problèmes de congestion se posent sur certains axes, notamment au niveau de l'A1 entre Lille et l'ancien Bassin Minier avec sur

certaines linéaires une fréquentation atteignant 200 000 véhicules par jour et une vitesse moyenne inférieure à 30 km/h en heures de pointe. L'ensemble des voies d'accès à la métropole lilloise est concerné par la saturation. On retrouve également des problèmes de congestion sur les dessertes autoroutières des ports de Dunkerque et de Calais, sur le secteur central de la rocade minière (A21) et, plus au sud, en limite de l'Île-de-France. De façon plus ponctuelle, on recense sur le littoral, principalement pour des motifs de loisirs, de fortes congestions au retour des week-ends (en particulier sur l'autoroute A25).

Les principaux enjeux concernent la régulation des flux et la recherche d'alternatives au mode routier tout en préservant à la fois les capacités de desserte de l'ensemble des territoires et des relations efficaces entre les pôles régionaux.

III. DES SERVICES INTERMODAUX EN COURS DE DEPLOIEMENT

L'intermodalité se caractérise par l'enchaînement des modes ou des services de transport pour effectuer un seul déplacement. En Hauts-de-France les pratiques intermodales sont partiellement connues, mais elles suivent certainement les mêmes évolutions qu'au niveau national où ce type de pratique a progressé au cours des dernières années avec une part importante sur certains réseaux. Par exemple, on constate que 80% des usagers du train utilisent au moins un autre mode mécanisé en amont ou en aval de leur trajet. Pour répondre aux besoins des usagers et faciliter le passage d'un mode à l'autre, il s'agit pour les pouvoirs publics de traiter à la fois la connexion physique entre les réseaux (aménagement de pôles d'échanges et coordination des offres) et les services à mettre en œuvre (information multimodale, tarification et billettique).

La loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (loi MAPTAM) du 27 janvier 2014 a confié aux Régions le chef de filât «intermodalité et complémentarité entre les modes de transports». Elles doivent assurer ce rôle central dans le développement de l'intermodalité en étroite association avec l'ensemble des acteurs et autorités organisatrices des transports. Par ailleurs, en vue de coordonner les interventions de ces différents acteurs et de faciliter le développement de services intermodaux, la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (loi SRU) du 13 décembre 2000, a permis la constitution de syndicats mixtes devant prendre à minima la compétence sur les questions d'information multimodale, de tarification-billettique et de coordination des offres. En Hauts-de-France, deux structures de ce type existent et assurent aujourd'hui une couverture partielle du territoire régional : outre la Région, le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) rassemble l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de l'Oise tandis que Hauts-de-France Mobilités couvre le Nord, le Pas-de-Calais et s'étend progressivement dans la Somme et l'Aisne.

1. DE NOMBREUX POLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX FERROVIAIRES EXISTANTS OU A VENIR

A ce jour, il n'existe pas de définition précise pour les pôles d'échanges multimodaux (PEM). Le nombre de gares et points d'arrêts desservis par des services urbains ou interurbains représente 25% du nombre total de points d'arrêts ferroviaires de la région mais il concentre 58% de la fréquentation du réseau TER. La voiture reste le mode préférentiel pour accéder à une gare.

Depuis plusieurs années, la Région est associée à la réalisation de projets de PEM autour des gares ferroviaires : en 2018, 25% des gares du réseau ferroviaire ont fait l'objet d'un projet de pôle d'échanges ou d'aménagement des abords de gare.

En matière de gares routières, le constat est identique, sachant que la notion de «gare routière» reste imprécise et que les projets ne sont pas systématiquement connectés à une gare ferroviaire. Le registre des gares routières mis en place par l'ARAFER² comptabilise actuellement neuf gares routières en Hauts-de-France.

² ARAFER = Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières



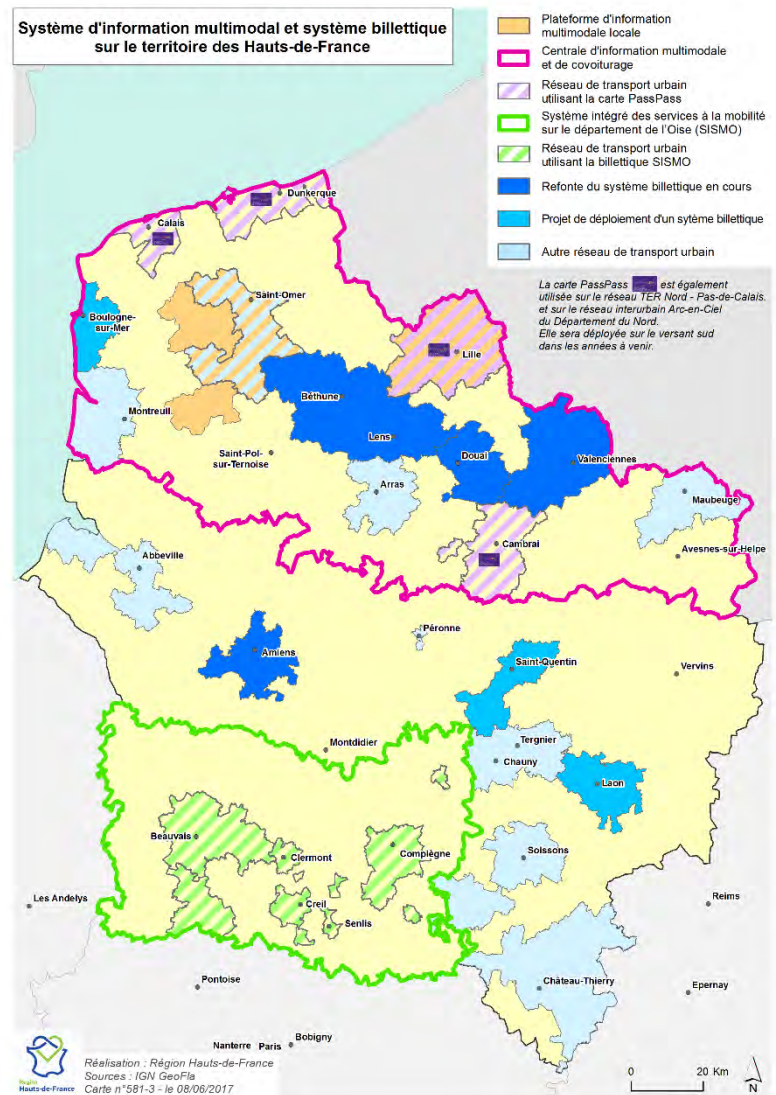
Carte 6 – N°581-2 - Principaux réaménagements de pôles d'échanges multimodaux (PEM) en région Hauts-de-France

2. DES SYSTEMES D'INFORMATION MULTIMODALE COUVRANT PARTIELLEMENT LE TERRITOIRE

Les AOM ont développé des Systèmes d'Information Multimodale (SIM) et, à ce jour, près de 80% de la population régionale accède à ce type de services :

- Le Système Intégré de Services de Mobilité dans l'Oise (SISMO) existe depuis 2012. Il permet de disposer de l'information multimodale en temps réel pour l'ensemble des réseaux du département (réseaux routiers de transports collectifs et conditions de circulation sur les voies routières).
- La Centrale de mobilité PassPass (mise en place par Hauts-de-France Mobilités sur le versant nord depuis mars 2017) offre une information théorique sur l'ensemble des réseaux membres. Elle s'enrichira progressivement par le développement de nouvelles fonctionnalités et le déploiement sur d'autres AOM de la Somme et de l'Aisne.
- L'existence des sites locaux des différentes AOM de la région (outil du SITUS sur Soissons par exemple).

Il faut signaler les problématiques de connexion de ces systèmes avec les territoires limitrophes, en particulier avec l'Île-de-France et la Belgique.



Carte 7- N°581-3 - Systèmes d'informations multimodales et système billettique sur le territoire des Hauts-de-France

3. UNE DISPARITE DES TARIFICATIONS ET BILLETTIQUES

Les Hauts-de-France se caractérisent par l'existence de plusieurs systèmes billettiques. Cela s'explique par les initiatives prises par les différentes autorités organisatrices de la mobilité :

- Un système unique dans le département de l'Oise, le SISMO qui équipe depuis 2014 l'ensemble des réseaux de transport hors ferroviaire de l'Oise.
- Le système PassPass mis en place par Hauts-de-France Mobilités (garant du respect des engagements et de l'interopérabilité des systèmes) qui permet de supporter plusieurs systèmes billettiques, avec un référentiel fonctionnel commun élaboré à l'échelle du Nord-Pas-de-Calais et qui couvrira dès 2019 l'ensemble du réseau TER régional.
- Un certain nombre de systèmes locaux, comme celui d'Amiens Métropole et de systèmes billettiques plus légers (CA de St-Quentin, CA du Pays de Laon).

On constate également de grandes disparités dans les tarifications proposées par les réseaux :

- Le déploiement d'intégration tarifaire sur certains périmètres urbains (MEL, Artois-Gohelle...)
- Le développement de tarification différenciée avec prise en compte de la situation sociale des usagers (MEL)
- La gratuité (Communauté Urbaine Dunkerque Grand Littoral, Compiègne ...)
- L'existence de tarifications intermodales train + bus sur le périmètre de certaines AOM (Saint-Quentin, CA du Beauvaisis par exemple).

B. OFFRIR DES SOLUTIONS DE TRANSPORT AUX DIFFERENTES ECHELLES TERRITORIALES

Le SRADDET doit préciser les orientations stratégiques de la Région en matière d'infrastructures de transport et d'intermodalité. S'il ne constitue pas un document de programmation, il vise à proposer une vision stratégique à 2050 d'un système régional de transport performant au regard des préoccupations des habitants et des structures de développement, en particulier économiques.

Dans un contexte de mutation mondiale, il doit également prendre en compte les évolutions sociétales, économiques et environnementales majeures de la société susceptibles d'impacter les mobilités dans les années à venir. Celles-ci auront des conséquences sur l'organisation territoriale et sur les besoins en termes de déplacements, d'où l'identification de grands défis pour les transports en Hauts-de-France, dont la maîtrise des flux et la lutte contre l'autosolisme, la gestion des déplacements dans une région multi-polarisée ou encore l'ouverture vers les territoires limitrophes, l'Europe et l'international dans une opportunité de développement.

Au-delà de l'impact de ces évolutions contextuelles, cet exercice de planification est rendu complexe par les transformations rapides que connaissent actuellement les transports avec les avancées technologiques : nouvelles motorisations, véhicules autonomes, nouveaux services à la mobilité, digitalisation ... Les nouvelles mesures de la Loi d'Orientation des Mobilités vont également avoir des répercussions sur le paysage de la mobilité.

I. FAIRE DU RESEAU REGIONAL DES TRANSPORTS L'EPINE DORSALE DE LA MOBILITE EN HAUTS-DE-FRANCE

Forte de ses missions de chef de file de l'intermodalité, d'ancienne autorité organisatrice pour les transports interurbains routiers et ferroviaires et de nouvelle autorité organisatrice de la mobilité, la Région a un rôle central à jouer pour faciliter la mobilité quotidienne des habitants des Hauts-de-France. Le changement d'échelle régionale et le transfert des services routiers interurbains et scolaires des Départements à la Région en septembre 2017, incitent à réviser la stratégie d'intervention en vue d'optimiser les offres régionales tout en participant à l'atteinte des objectifs inscrits au SRADDET, que ce soit sur le champ de l'aménagement du territoire ou sur celui de l'organisation des transports et de l'intermodalité.

Le système intégré de transport régional organisé autour du TER, enrichi par des services à grande vitesse et combiné aux réseaux de transports en commun locaux et interurbains doit être un outil de renforcement de la cohésion territoriale, en reliant les principaux bassins de vie et d'emploi.

1. REpondre aux besoins en déplacements interurbains en s'appuyant sur un système de transport intégré

Le décalage de plus en plus prononcé entre lieux de résidence et lieux d'emploi ou d'activité a de fortes conséquences sur les déplacements, et par là même sur l'accessibilité des pôles et l'égalité d'accès pour les habitants. L'irrigation des territoires doit être facilitée par la structuration d'un réseau de transport à l'échelle régionale, s'appuyant prioritairement sur le réseau régional structurant (lignes ferroviaires et routières) et sur des transports en commun interconnectés. Il convient de faciliter le rabattement vers ceux-ci par des modes pertinents et adaptés à la diversité des territoires.

Les Hauts-de-France se caractérisent par l'existence de nombreux réseaux urbains aux périmètres et modes de fonctionnement variables et, depuis le transfert de compétence des Départements, la Région est désormais l'unique autorité organisatrice en charge du transport scolaire et interurbain. Elle doit, par conséquent, veiller au rapprochement des cinq réseaux interurbains et à leurs interconnexions avec les autres systèmes de transports collectifs. L'attraction des aires métropolitaines de Lille et de l'Île-de-France s'élargissant avec un allongement des temps de déplacements, il convient également de réfléchir à l'organisation d'un système de transport intégré à l'échelle régionale dans une logique de complémentarité et d'offre globale de transport.

Afin de proposer une offre adaptée à la mobilité du quotidien des habitants des Hauts-de-France, des actifs en particulier, et de répondre aux objectifs du SRADDET, les grands principes de desserte sur les lignes régionales structurantes sont les suivants :

Faciliter l'accès en transports collectifs aux métropoles lilloise et parisienne

Les deux métropoles attirent quotidiennement les deux tiers des usagers du TER, auxquels s'ajoutent les habitants de la région qui s'y rendent en voiture. Par conséquent, elles sont confrontées à d'importants problèmes de congestion routière, engendrant à la fois des émissions de gaz à effets de serre, la dégradation de la qualité de l'air tout en représentant une charge financière conséquente pour les acteurs publics. Afin de favoriser l'usage des transports collectifs pour les déplacements domicile-travail, quatre axes prioritaires d'intervention sont identifiés :

- Maintenir ou renforcer l'offre ferroviaire, avec en particulier la création de la liaison Roissy-Picardie.

- Maintenir ou renforcer l'offre routière grâce à des lignes express, des lignes autoroutières, la desserte des entrées de villes et des pôles d'échanges, la diffusion à partir des pôles d'échanges ...
- Développer l'intermodalité pour faciliter le parcours du dernier kilomètre vers les zones d'emploi, de formation et d'activité.
- Proposer à plus long terme, pour accéder à Lille, une desserte de type RER (réflexions pour un système express métropolitain et projet de Réseau Express Hauts-de-France).

Favoriser les déplacements entre les principaux pôles pour consolider l'armature urbaine régionale

Les nombreuses relations internes à la région représentent un potentiel de déplacements important qui est à ce jour insuffisamment capté par les transports collectifs. Ce qui peut s'expliquer à la fois par une offre inadaptée, insuffisamment développée ou peu connue. Ainsi, il s'agit de dynamiser les relations entre les différents pôles en développant une offre performante autour de deux axes prioritaires, principalement aux heures de pointe :

- Maintenir ou renforcer l'offre ferroviaire.
- Maintenir ou renforcer les lignes express routières.

Améliorer les dessertes périurbaines et l'accès de proximité aux pôles d'emploi et de services

Certaines agglomérations régionales doivent faire face à un trafic routier important, générateur de nuisances. La Région souhaite contribuer à l'amélioration des conditions de déplacement dans celles-ci, en proposant une offre alternative à l'usage individuel de la voiture et en optimisant l'usage du réseau régional ferroviaire et routier. Ces efforts doivent s'inscrire en complémentarité et en articulation avec les actions des AOM urbaines et porter sur différents axes d'intervention :

- Améliorer la desserte des étoiles ferroviaires.
- Travailler à l'adéquation des points d'arrêt en milieu urbain et périurbain aux besoins de mobilité.
- Maintenir ou développer des lignes routières de rabattement des territoires périurbains vers les pôles d'échanges urbains.
- Développer l'intermodalité, en particulier dans le domaine de la tarification.

Renforcer le rôle des transports régionaux en zones rurales ou périurbaines peu denses

Les zones rurales et les zones périurbaines peu denses, peuvent être identifiées comme difficilement accessibles en transport collectif, avec des problèmes de mobilité pour les personnes ne disposant pas de moyen de locomotion individuel ou rencontrant des freins à la mobilité d'ordre psychologique, social ou économique. Cela impose un accompagnement particulier de ces habitants et le développement d'une offre de transport adaptée au contexte de faible densité de ces zones, en particulier par la mise en place de services de rabattement vers les axes de transport plus structurants. Aussi, trois axes prioritaires doivent être visés :

- S'appuyer sur les dessertes routières existantes et sur l'essor de nouveaux services à la mobilité.
- Identifier les modes d'exploitation les plus pertinents en fonction des caractéristiques des espaces concernés.
- Faciliter les synergies avec les offres développées par les acteurs locaux dont les services de transport à la demande.

A titre d'illustration, la Région a retravaillé son offre TER afin de répondre à des besoins variés suivant la nature des déplacements et les territoires traversés. Cette offre TER Hauts-de-France est désormais structurée autour de 3 types de dessertes :

- « Krono » pour proposer des liaisons directes et rapides entre les grands pôles régionaux interdépendants.
- « Citi » pour des missions dédiées aux territoires métropolitains très denses (périurbains) en proposant une forte fréquence cadencée et des capacités d'emport importantes en desservant tous les arrêts situés autour des grandes villes.
- « Proxi » pour offrir une desserte fine sur les territoires moins denses, avec une fréquence plus faible mais une desserte adaptée aux déplacements pendulaires et desservant le cœur du territoire régional.

MES LIGNES TER HAUTS-DE-FRANCE



- KRONO**
DES TER DIRECTS ET RAPIDES
ENTRE LES VILLES
- KRONO+GV**
DES TER DIRECTS ET À GRANDE VITESSE (TER GV)
ENTRE LES VILLES
- CITI**
DES TER FRÉQUENTS DESSERVANT
TOUS LES ARRÊTS AUTOUR DES GRANDES VILLES
- PROXI**
DES TER DE PROXIMITÉ DESSERVANT
LE CŒUR DU TERRITOIRE RÉGIONAL

LISTE DES LIGNES

Plan des lignes correspondant à l'offre des jours de semaine en période scolaire - Édition décembre 2019

- 304 DUNKERQUE ↔ LILLE EUROPE
- 305 CALAIS FRÉTHUN ↔ LILLE EUROPE
- 306 ARRAS ↔ LILLE EUROPE ↔ BOULOGNE-VILLE
- 307 PARIS NORD ↔ AMIENS
- 308 PARIS NORD ↔ CALAIS
- 309 PARIS NORD ↔ MAUBEUGE ↔ CAMBRAI
- 310 PARIS NORD ↔ SAINT-QUENTIN
- 311 PARIS NORD ↔ LAON
- 312 AMIENS ↔ BEAUVAIS
- 313 AMIENS ↔ CALAIS-VILLE
- 314 LILLE FLANDRES ↔ SAINT-QUENTIN
- 315 ARRAS ↔ DOULAI ↔ VALENCIENNES
- 316 LILLE FLANDRES ↔ AMIENS
- 317 LILLE FLANDRES ↔ AMIENS ↔ ABANCOURT
- 318 ROUEN RIVE-DROITE
- 319 LILLE FLANDRES ↔ BÉTHUNE
- 320 LILLE FLANDRES ↔ DON SANGHIN ↔ LENS
- 321 ARRAS ↔ TRANKROUF
- 322 LILLE FLANDRES ↔ MAUBEUGE ↔ JEUMONT
- 323 CHARLEVIÈRE ↔ HIRSON
- 324 CHARLEVIÈRE ↔ AMIENS
- 325 LILLE FLANDRES ↔ DUNKERQUE
- 326 LILLE FLANDRES ↔ DON SANGHIN ↔ CALAIS-VILLE
- 327 LILLE FLANDRES ↔ COURTRAI
- 328 MONS ↔ AULNOYE-AYMERIES
- 329 NAMUR ↔ CHARLEVIÈRE ↔ MAUBEUGE
- 330 PARIS EST ↔ CHÂTEAU-THIERRY
- 331 STRASBOURG
- 332 PARIS EST ↔ CHÂTEAU-THIERRY
- 333 SAINT-DIZIER
- 334 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 335 AMIENS ↔ SAINT-QUENTIN
- 336 AMIENS ↔ COMPIÈGNE
- 337 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 338 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 339 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 340 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 341 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 342 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 343 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 344 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 345 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 346 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 347 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 348 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 349 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 350 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 351 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 352 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 353 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 354 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 355 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 356 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 357 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 358 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 359 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 360 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 361 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 362 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 363 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 364 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 365 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 366 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 367 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 368 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 369 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 370 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 371 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 372 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 373 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 374 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 375 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 376 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 377 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 378 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 379 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 380 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 381 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 382 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 383 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 384 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 385 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 386 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 387 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 388 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 389 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 390 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 391 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 392 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 393 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 394 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 395 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 396 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 397 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 398 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 399 AMIENS ↔ ABANCOURT
- 400 AMIENS ↔ ABANCOURT



POUR CONNAÎTRE LE DÉTAIL DE L'OFFRE, CONSULTEZ LES HORAIRES DISPONIBLES SUR :

- ter.sncf.com/hauts-de-france
- appli SNCF



2. ASSURER UN MAILLAGE FIN DES TERRITOIRES GRACE A UN RESEAU DE TRANSPORT REGIONAL HIERARCHISE

Le premier niveau de desserte assuré par le réseau régional structurant ne peut constituer la seule et unique réponse aux besoins de mobilité de l'ensemble des habitants de la région. En effet, si grâce à la nature de son offre et de ses infrastructures, il propose un accès rapide et aisé aux principaux pôles d'emplois, il ne permet pas d'assurer une desserte fine des territoires.

Tout d'abord, le réseau régional doit offrir de bonnes connexions et une articulation efficace avec les réseaux urbains, en particulier avec les lignes principales constituées par les transports collectifs en site propre (TCSP) et les bus à haut niveau de service (BHNS). C'est pourquoi, un important travail de coordination doit être mené avec les différentes AOM afin de parvenir à un système intégré permettant à l'utilisateur d'enchaîner les modes et réseaux sur l'ensemble de son parcours pour parvenir à sa destination finale, et en particulier aux zones d'emploi et de formation.

Les lignes de transport interurbain et scolaire peuvent également constituer une offre de rabattement vers les périmètres de transport urbain, surtout lorsque des lignes interurbaines dites «pénétrantes» viennent compléter l'offre urbaine. Lorsque des accords d'intégration tarifaire existent entre la Région et les AOM, tous les usagers sont autorisés à emprunter ces lignes avec un titre de transport urbain. En termes d'offre, la desserte se fait au cas par cas : soit en rabattement vers les pôles d'échanges de lignes structurantes (stations de métro de la métropole lilloise par exemple) soit jusqu'au cœur de l'agglomération lorsqu'il n'existe pas de TCSP et que la gare constitue le principal pôle d'échanges. Dans le cas des dessertes scolaires, il est recherché la plus grande simplicité d'usage avec, autant que possible, des liaisons directes vers les établissements.

Ensuite, il s'agit de compléter le réseau structurant pour proposer des services dans des zones moins denses, comme le rabattement et la diffusion vers et à partir des gares ferroviaires et routières. Les dessertes interurbaines de proximité ainsi que les dessertes scolaires, si elles sont ouvertes à tous les usagers, constituent le réseau secondaire permettant d'assurer un maillage plus fin des espaces. Certaines lignes, au-delà d'une desserte locale fine, peuvent ainsi favoriser un rabattement vers la gare ou le pôle le plus proche qui ne dispose pas forcément d'une gare ferroviaire. Ces offres de transport sont à concevoir non pas en concurrence du réseau structurant mais bien en complément.

Le réseau interurbain peut ainsi être hiérarchisé autour de lignes régionales assurant des liaisons rapides vers les principaux pôles, de lignes de rabattement sur les axes structurants ou vers les pôles secondaires et de lignes locales ou de proximité irriguant l'ensemble des territoires.

3. TRAITER LES TRANSPORTS DANS TOUTES LEURS DIMENSIONS POUR OFFRIR DES SERVICES DE QUALITE

Au-delà de la mise en œuvre de dessertes régionales adaptées aux différents types de besoins, d'une part, et de la nécessaire articulation avec les réseaux urbains et services locaux, d'autre part, la Région doit jouer sur d'autres leviers afin de développer une offre gagnant en qualité et en robustesse. A cet effet, elle doit fixer des objectifs ambitieux dans les contrats passés avec ses exploitants, faciliter les échanges avec les usagers actuels, susciter les nouvelles pratiques et le changement modal ou accompagner la modernisation du réseau.

Plus précisément, la Région privilégie une approche transversale autour des priorités suivantes :

- Déployer des outils d'information de qualité permettant de sécuriser et de fiabiliser le parcours des usagers, que ce soit sur la régularité, la préparation des déplacements ou la gestion des situations perturbées. Ces outils s'inscrivent également dans une démarche de sensibilisation et d'éducation à la mobilité.
- Proposer une gamme tarifaire pour renforcer l'attractivité du réseau régional, faciliter les combinaisons avec les autres réseaux de manière à faciliter le parcours de l'utilisateur, en traitant à la fois l'amont (achat, distribution, validation) et l'aval (service après-vente).
- Rendre accessible l'offre de transport aux personnes à mobilité réduite (PMR) et, plus généralement, accompagner les publics les plus vulnérables dans leur mobilité au travers d'actions pédagogiques, de communication ou via des partenariats avec d'autres acteurs permettant de relayer l'information relative aux transports.
- Améliorer les points d'arrêt du réseau régional en poursuivant la modernisation des gares et haltes ferroviaires ou routières, en lien avec la création de véritables pôles d'échanges multimodaux et avec les démarches engagées localement.
- Moderniser les parcs de matériels roulants (trains et cars), particulièrement en termes d'accessibilité ou de nouvelles motorisations, afin de proposer aux habitants de la région des conditions de voyage confortables et attractives. Les futures acquisitions de matériel doivent permettre, entre autres, aux usagers de voyager assis,

dans de bonnes conditions de transport (climatisation, prises électriques, wifi...), et d'être informés en temps réel.

- Faciliter l'articulation et la complémentarité entre les différents réseaux, en intégrant l'ensemble des services de mobilité. Les acteurs publics veillent à faciliter les combinaisons intermodales, que ce soit au travers de l'aménagement des espaces publics, de l'intégration tarifaire des différents services à la mobilité ou de la définition des offres de transport des différents réseaux.
- Mobiliser des moyens adaptés et modernes pour faciliter les échanges et la concertation avec les usagers et les partenaires, par exemple pour qu'ils puissent participer à la définition des offres et à la vie des lignes.
- Expérimenter et innover dans les transports régionaux, spécialement en termes de qualité de l'air et de transition énergétique (en lien avec la Troisième Révolution Industrielle). En particulier, la Région souhaite s'engager dans une démarche visant à décarboner au maximum le transport ferroviaire, même si son impact, en termes d'émissions de gaz à effet de serre, reste aujourd'hui limité en comparaison de celui du routier. Ainsi, des projets sont en cours d'études afin de trouver des alternatives à la traction diesel, par exemple grâce à des trains au GNV ou au bio-GNV, à l'hydrogène, à des trains hybrides, etc.

II. ENCOURAGER DES SOLUTIONS DE MOBILITE POUR LES PUBLICS ET LES TERRITOIRES VULNERABLES

1. APPORTER DES SERVICES DANS LES TERRITOIRES MOINS DENSES, ENCLAVES OU DANS LES QUARTIERS PRIORITAIRES

L'un des défis pour la région est de désenclaver certaines zones fragiles, pour lesquelles la mobilité est un levier important de développement afin de garantir leur viabilité économique et sociale, sachant que les transports «classiques» offrent rarement les bonnes solutions dans ces secteurs.

Un certain nombre de territoires (ancien Bassin Minier, Thiérache, quartiers sensibles, espaces périurbains ou ruraux...) sont plus exposés à des risques de décrochage et il convient de réfléchir à la mise en place de solutions adaptées aux problématiques particulières de ces secteurs en lien avec la capacité des ménages à assumer les coûts de la mobilité (services spécifiques, tarification par exemple).

La desserte des zones rurales ou périurbaines peu denses constitue un défi primordial : lorsque la densité de population est plus faible, on constate une forte dépendance à la voiture liée à une couverture insuffisante du réseau de transport collectif et à un niveau de desserte faible (54% de la population de ces secteurs ne disposent pas d'arrêt à moins de 10 minutes et les fréquences sont dissuasives), des fragilités en terme d'emplois, de formation et des difficultés d'accès aux services de base, avec des risques de précarité énergétique liée à la mobilité dont les coûts peuvent fragiliser les ménages les plus modestes. En ce qui concerne les zones rurales sous faible influence urbaine avec des déplacements périodiques en lien avec l'accès au second cycle d'études ou aux services spécifiques (par exemple le secteur de Chauny-Tergnier), les coûts financiers et écologiques de la mobilité sont élevés. Pour les secteurs ruraux isolés avec des déplacements moins fréquents, la problématique d'accès aux services de santé comme d'enseignement est primordiale.

Par ailleurs, certains territoires identifiés comme fragiles et prioritaires au titre de la Politique de la Ville, concentrent des populations en situation de précarité sociale, victimes d'un certain nombre de freins psychologiques à la mobilité, qui malgré une localisation urbaine, peuvent appréhender aussi bien l'idée de se déplacer que celle de prendre un moyen de transport pour différentes raisons (cognitives, culturelles, handicap...) et de ce fait ont des difficultés de connexions aux pôles d'emplois, de formation comme aux services de santé.

Le développement des nouvelles mobilités et de nouveaux services (covoiturage, autopartage, transport à la demande voire taxis sociaux...) peuvent apporter des solutions intéressantes pour des territoires où les solutions conventionnelles de transport en commun ne sont pas adaptées. Par ailleurs, les conditions de mobilité quotidienne, tant du point de vue des modes de transports que de l'offre en équipements et services sur le territoire, jouent un rôle essentiel dans la prévention des risques de vulnérabilité sociale et énergétique, surtout dans un contexte de raréfaction des ressources et d'augmentation du coût des énergies fossiles.

Pour faciliter l'essor de ces services et aides, il convient que tous les territoires, y compris les moins denses, soient couverts par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) en capacité d'identifier les besoins de mobilité et de concevoir des offres adaptées.

2. FACILITER L'ACCES AUX DIFFERENTS SERVICES POUR LES PUBLICS FRAGILES

Il convient de porter une attention particulière pour faciliter la mobilité des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

a. Lever les freins psychologiques à la mobilité

L'aptitude à la mobilité est une condition indispensable à l'insertion sociale et économique, à la construction de trajectoires de vie satisfaisantes et de liens sociaux diversifiés. La précarité de certaines catégories de population (jeunes, personnes âgées ou à mobilité réduite) creuse les ruptures en étant source d'inégalité face à la mobilité. Pouvoir être mobile nécessite en particulier une dynamique psychologique qui peut être bloquée par un sentiment d'éloignement, voire un sentiment d'exclusion pour les publics fragiles vivant en milieu rural ou dans les quartiers prioritaires.

Il est indispensable de réduire les inégalités d'accès à la mobilité pour ces publics, que ce soient les difficultés engendrées par l'éloignement des services publics, par la faible densité du réseau de transport en commun ou celles liées au vieillissement, à la limitation des ressources financières... Pour certaines personnes, les principaux obstacles résultent de difficultés pour comprendre les réseaux de transports (horaires, tarifications), pour se situer sur un territoire et pour étendre son horizon de mobilité.

Les autorités organisatrices de la mobilité, en lien avec les départements dans le cadre de la mise en œuvre des Schémas Départementaux d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public (SDAASP), doivent veiller à faciliter la mobilité, en particulier par la recherche de dispositifs adaptés. Dans cet objectif, les actions suivantes sont à encourager :

- Valoriser les initiatives locales comme le covoiturage solidaire, la location de véhicule à tarif social, les autoécoles ou les garages solidaires...
- Contribuer au développement de plates-formes de mobilité qui peuvent jouer un rôle de guichet unique pour répondre aux problématiques de mobilité, étant à la fois dispositif d'accueil et d'accompagnement et proposant des services spécifiques (conseil à la mobilité, prêt de vélos, de scooters, de véhicules) comme des formations et un accompagnement à la mobilité. Il s'agit de permettre aux personnes de se déplacer en leur apprenant à utiliser les différentes ressources de leur territoire : transports en commun, covoiturage, offres de déplacement alternatif.
- Inciter les entités (collectivités, administrations, entreprises) détentrices de flotte professionnelle de véhicules à faibles émissions à ouvrir l'utilisation de leurs véhicules aux particuliers à des tarifs attractifs.

Plus largement, il convient de réunir la sphère sociale et la sphère transports pour accompagner les publics les plus vulnérables dans leur mobilité. L'ensemble des actions correspondantes pourra notamment être formalisé au travers d'un plan d'actions en matière de mobilité solidaire à l'échelle des bassins de mobilité.

b. Permettre à tous les publics et en particulier aux Personnes à Mobilité Réduite de se déplacer

«Les conditions de la mobilité pour tous (notamment via les Schémas d'Accessibilité Programmée) doivent également être réunies afin de garantir l'accessibilité des gares aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)»³. La notion de Personne à Mobilité Réduite s'entend comme l'ensemble des personnes éprouvant des difficultés à se déplacer, de manière provisoire ou permanente, c'est-à-dire de toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics comme, par exemple, les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, celles en fauteuil roulant, handicapées des membres, de petite taille, âgées, les femmes enceintes, les personnes transportant des bagages lourds ou encore celles accompagnées d'enfants (dont ceux en poussette).

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées impose aux Autorités Organisatrices de la Mobilité de rendre accessible leur réseau de transport régulier et dans certains cas de compléter l'offre régulière de transport par des transports de substitution utilisables par les personnes à mobilité réduite.

Pour les PMR résidant dans le ressort territorial d'une AOM et à proximité immédiate d'un point d'arrêt du réseau régulier rendu accessible, sous réserve d'une bonne information et de bonnes conditions de correspondances entre lignes régulières, les déplacements internes au ressort territorial peuvent s'effectuer avec le réseau régulier de l'AOM quand le lieu de destination est desservi par une ou plusieurs lignes régulières. S'agissant des déplacements vers l'extérieur du ressort territorial de l'AOM, une bonne articulation entre l'offre urbaine et l'offre interurbaine ferrée ou routière de la Région doit être recherchée.

³ Région Hauts-de-France - Rapport prospectif transports et infrastructures de transports en Hauts-de-France – Juillet 2016

Pour les PMR résidant en dehors de tout ressort territorial d'AOM et n'étant pas à proximité immédiate d'un point d'arrêt accessible du réseau régional de lignes ferroviaires et routières, la mise à disposition d'un transport spécifique adapté doit être réfléchi pour les déplacements de proximité vers la ville la plus proche comme pour les déplacements plus longs vers un pôle régional ou vers un point d'arrêt accessible du réseau régional de transport. Dans certains cas, les services de transports à la demande (TAD) organisés localement peuvent apporter une réponse satisfaisante à ces besoins. Dans d'autres situations, la création d'un service de transport spécifique et dédié aux PMR peut être envisagée dès lors que le réseau de lignes régulières n'est pas en capacité de répondre à toutes les situations. Ces services de transport peuvent alors être ouverts à d'autres publics vulnérables, voire même à tout public dans certains territoires.

Dans tous les cas, les réflexions et la recherche de solutions doivent englober tous les trajets et traiter le déplacement «porte à porte» en évitant des approches cloisonnées par les périmètres d'intervention des différentes autorités organisatrices concernées.

Pour les PMR, les freins d'ordre psychologique aux déplacements et à l'utilisation de modes de transport sont des difficultés supplémentaires dans la recherche d'un emploi éloigné du domicile. Il convient donc de porter une attention particulière à l'amélioration des conditions de déplacements des personnes à mobilité réduite pour les trajets domicile-travail sachant que le déficit de solutions de mobilité adaptées peut les empêcher d'accéder à certains emplois.

La réduction des inégalités d'accès aux transports peut se concrétiser sous diverses formes dont l'affirmation du droit à la mobilité pour les personnes les plus en difficulté, isolées (personnes âgées, handicapées...), la réduction de la fracture numérique en donnant un accès à tous et la recherche de possibilités de tarification solidaire (chèque transport à destination des populations les plus fragiles, modulation du prix des tickets en fonction des publics...).

Là-encore, il convient d'identifier collectivement – notamment en associant la Région, les Départements et les organismes publics ou privés au contact des publics fragiles – les actions permettant d'accompagner dans leur mobilité des personnes en situation de vulnérabilité.

III. FACILITER LES LIAISONS AVEC LES METROPOLES ET DEVELOPPER LES POSSIBILITES DE DEPLACEMENTS TRANSFRONTALIERS

1. AMELIORER L'ACCES A LA METROPOLE LILLOISE

L'agglomération lilloise bénéficie d'une desserte routière, ferroviaire et fluviale qui la positionne parmi les grandes métropoles européennes. Le territoire est desservi par une étoile ferroviaire très dense centrée sur Lille, un réseau de transports collectifs urbain composé de deux lignes de métro, deux lignes de tramway, de nombreuses lignes de bus, quatre lignes à haut niveau de service auxquels s'ajoutent des lignes d'autocars, onze pôles d'échanges ferroviaires ou urbains et dix parcs-relais. Sa position de carrefour du réseau de Lignes à Grande Vitesse du Nord de l'Europe lui confère l'opportunité de renforcer son attractivité internationale, que ce soit en matière de culture, commerce, tourisme et tourisme d'affaires.

L'attractivité métropolitaine génère quotidiennement une mobilité intense avec 4,75 millions de déplacements journaliers internes et externes dont 2 millions se font en voiture (50% sur le réseau autoroutier) et 100 000 mouvements de marchandises supportés par l'ensemble des réseaux de transport du territoire. Le réseau routier et autoroutier est à la fois très dense et gratuit, ce qui favorise l'utilisation de la voiture (71% des déplacements domicile-travail avec un taux d'occupation moyen de 1,1 personne par véhicule) et provoque une forte saturation des réseaux.

Le SRADDET doit répondre à l'enjeu de confortement de l'attractivité de la métropole Lilloise pour en faire bénéficier l'ensemble du territoire régional en favorisant une bonne accessibilité par la fluidification des trafics et le développement de solutions alternatives à la voiture individuelle en lien avec l'amélioration du cadre de vie, plus agréable et plus sain, et la qualité des déplacements, plus confortables et plus fiables, pour les habitants et les usagers de la métropole.

Quels que soient les choix futurs, il convient d'aborder les problématiques de congestion en lien avec les phénomènes de métropolisation et les choix d'organisation générale, de complémentarités et d'équilibres territoriaux de la nouvelle région. Les technologies numériques et les nouveaux services et pratiques associés constituent dans cette perspective des composantes essentielles de l'attractivité. Par ailleurs, il faut noter que l'enjeu de rayonnement de la métropole Lilloise est particulièrement important pour l'ancien bassin minier qui lui est fortement connecté au regard des déplacements des actifs.

Il est indispensable de réfléchir et de contribuer à la mise en place de solutions pérennes pour renforcer l'attractivité et diversifier le système de mobilité. Le développement de l'attractivité et du rayonnement de la métropole Lilloise (MEL) passe par une meilleure organisation des échanges, l'optimisation de l'usage des réseaux de transport existants, la complémentarité avec les territoires voisins et les systèmes urbains régionaux et transfrontaliers.

Les expérimentations destinées à fluidifier la circulation peuvent être poursuivies ou engagées, par exemple l'extension du système d'exploitation dynamique des autoroutes et voies rapides urbaines Allegro (Agglomération Lilloise Exploitation Gestion de la Route), la circulation sur bande d'arrêt d'urgence pour les cars ou les véhicules de covoiturage, la mise en place d'un système de péage inversé ou éco-bonus pour diminuer la congestion et modifier durablement les comportements, en incitant les automobilistes à modifier leurs horaires ou modes de travail pour soulager les différents points de saturation du réseau routier aux heures de pointe.

S'agissant de la saturation du nœud ferroviaire lillois qui limite la capacité de desserte pour les utilisateurs quotidiens, il convient d'engager les réflexions et d'enclencher des opérations permettant notamment de favoriser à terme la mise en place d'une offre de type « RER métropolitain ». Ces opérations pourraient viser, par exemple, des aménagements en gare, la simplification de la gestion de l'infrastructure ou encore la modernisation des systèmes de gestion des circulations et de signalisation sur les axes à plus fort trafic, afin de gagner des capacités en évitant les investissements lourds en infrastructures. Les réflexions et études correspondantes, associant l'ensemble des parties dont l'Etat, le gestionnaire d'infrastructures et les autorités organisatrices de la mobilité, devront en particulier intégrer les projets de modernisation de l'existant, questionner les différentes options qui se sont exprimées à travers le schéma directeur des infrastructures (SDIT) de la MEL et réinterroger le projet de Réseau Express Hauts-de-France sachant que les principaux objectifs de ce dernier projet sont bien de contribuer à la décongestion des axes routiers et ferroviaires et de répondre au développement des besoins de mobilité entre les grands pôles régionaux. Ce service ferroviaire pourrait relier, sans correspondance, grâce à des liaisons rapides, fréquentes et capacitaires, les principaux pôles urbains de la Belgique (Courtrai et Tournai) par Tourcoing, Roubaix ou Armentières au nord, à l'ancien Bassin Minier (Hénin-Beaumont, Lens, Douai) vers Arras, Cambrai, Amiens et St Quentin au sud en desservant Lille et plusieurs pôles d'échanges.

La vision de la mobilité intègre différents modes de déplacements pour répondre à tous les usages sur une échelle à la fois spatiale et temporelle. Il convient de rechercher un système de mobilité efficace en termes d'accessibilité du territoire, de liens avec les territoires voisins et de mobilités internes au territoire. Pour ce faire, il est indispensable de veiller à l'optimisation de l'usage des réseaux de transport existants (fiabilité, régularité, vitesse relative par rapport au motif de déplacement et à sa distance) et à la limitation des nuisances liées à la circulation automobile en ville, notamment en termes de congestion et de qualité de l'air. En parallèle, les différents acteurs de la mobilité (publics ou privés, voyageurs et marchandises) doivent engager des actions sur les besoins de mobilité, les possibilités de changement de comportements (adaptation du mode de déplacement aux motifs, horaires...) et de ce fait sur les possibilités de développement d'alternatives à la voiture utilisée «seul».

La définition d'un système de mobilité métropolitaine doit également anticiper et accompagner les évolutions sociétales, organisationnelles et technologiques qui sont des leviers d'action pour agir sur la demande de déplacements : aménagement des horaires de travail et d'études (horaires flexibles, optimisation des réseaux par l'étalement des heures de pointe, voire diminution du besoin de déplacement), accès à des modes numériques d'information et de communication et développement de forme et de lieux alternatifs de travail (télétravail, tiers-lieux) contribuant à générer moins de déplacements et à modifier le rapport au temps et au déplacement, développement de services de stationnement intelligents, évolution des motorisations, assistance technique à la conduite, guidage (voitures autonomes, applications numériques d'aide à la mobilité...)

2. FACILITER LES ECHANGES AVEC L'ILE-DE-FRANCE, NOTAMMENT GRACE A LA LIAISON ROISSY -PICARDIE

Les enjeux de mobilité avec l'Ile-de-France sont nombreux, ne se limitent pas aux seuls besoins des actifs mais concernent également les déplacements liés aux loisirs et au tourisme. Aussi, des réflexions sont à mener sur l'offre de transports en commun et le maintien de services réguliers le week-end en veillant à ce que la politique de mobilité ne favorise ni l'étalement urbain ni l'allongement des distances domicile-travail. Chaque jour, 120 000 habitants de la région vont travailler en Ile-de-France dont 15 000 navetteurs sur le pôle d'emploi de Roissy (soit 11% des emplois salariés du pôle). Ces grands mobiles résident en très grande majorité (81%) dans le département de l'Oise, notamment dans le Pays Thelle-Vexin-Sablons, le Pays du Sud de l'Oise et le Grand Creillois, ou encore le sud de l'Aisne.

Les déplacements s'effectuent majoritairement en voiture, ce qui explique l'engorgement du réseau routier vers les pôles d'emplois franciliens. Le sud du territoire se caractérise par une forte utilisation du train (environ 30% des déplacements vers l'Ile-de-France, Paris en particulier) grâce à l'efficacité de la liaison ferroviaire. Les grands mobiles du sud picard consacrent chaque jour plus de 2h30 à se déplacer et parcourent en moyenne plus de 100 km. L'organisation de la vie personnelle et familiale en est impactée, les navetteurs devant s'accommoder d'une large amplitude horaire et du stress lié aux conditions de transport.

Cette mobilité intense s'explique par la proximité de la région parisienne et de certains de ses pôles majeurs (Paris, Roissy, Cergy-Pontoise...). Cette proximité constitue une opportunité pour le territoire mais a des incidences importantes sur l'environnement et le mode de vie des ménages. L'attractivité de l'Ile-de-France augmente la pression foncière et favorise le développement d'une économie résidentielle dans le sud de la région tout en allongeant les distances domicile-travail : les territoires du sud picard sont des lieux de grande mobilité quotidienne, du fait de la

proximité des grands pôles d'emplois de la région parisienne. Les échanges doivent se transformer en relation gagnant-gagnant entre Paris et les Hauts-de-France par le rééquilibrage des relations et la diversification de l'économie notamment vers des emplois tertiaires supérieurs. Ce qui permettra de proposer des emplois plus locaux et une augmentation sensible de la qualité de vie pour les grands mobiles. Les enjeux de mobilité sont nombreux et concernent également les déplacements liés aux loisirs et au tourisme.

L'accès ferroviaire à Paris est de plus en plus compliqué, d'autant plus que la gare de Paris-Nord, qui réceptionne l'essentiel des flux ferroviaires provenant des Hauts-de-France, arrive à saturation ; d'où l'importance pour les territoires du sud de la région de bénéficier d'une diversité de points d'entrée en Ile-de-France. Tout comme le projet Roissy-Picardie, les projets de transports franciliens Grand Paris Express (GPE) et Charles-de-Gaulle Express (CDG Express) constituent des opportunités pour diversifier les points d'entrée sur l'Ile-de-France.

Le projet Roissy–Picardie s'inscrit dans cette logique en complétant le raccordement de la région au réseau grande vitesse et à l'aéroport de Roissy, d'une part, et en offrant un accès ferroviaire direct à la plateforme pour les nombreux salariés du pôle de Roissy résidant en Hauts-de-France d'autre part. Pour renforcer les potentialités de la nouvelle liaison, il est nécessaire de favoriser l'intermodalité autour des gares afin d'irriguer de larges territoires, de faciliter les liaisons entre les gares, les entreprises et l'habitat et de permettre la diffusion de l'effet Roissy-Picardie au-delà des quartiers de gare en améliorant l'accessibilité en transports. La réussite de ce projet ne dépend pas que d'une politique de mobilité mais bien d'actions coordonnées. En matière d'aménagement urbain, il convient d'initier ou renforcer les projets urbains autour des gares pour faire émerger une offre immobilière de bureaux et logements capable de répondre à la demande, de garantir l'attractivité des quartiers de gare en améliorant la qualité urbaine, de promouvoir des politiques de densification autour des pôles gares, de limiter l'effet de desserrement résidentiel francilien et la dilution urbaine qui en résulte en définissant une stratégie interrégionale. En matière de développement de l'emploi, outre les potentialités d'accessibilité physique, il s'agit de contribuer à une formation adaptée des habitants aux spécificités du pôle d'emploi de Roissy.

Pour proposer de nouvelles portes d'entrée ferroviaires sur l'Ile-de-France, il est indispensable d'analyser les possibilités offertes par le projet de GPE afin de créer des connexions entre ce futur métro automatique et les lignes radiales classiques desservies par les trains venant des Hauts-de-France. Ce métro automatique modifie en profondeur l'aménagement francilien et s'inscrit plus largement dans une nouvelle dynamique d'aménagement et de développement économique. Il a pour ambition de faciliter la vie quotidienne des 8,5 millions de voyageurs qui empruntent chaque jour les transports en commun en Ile-de-France et consiste en la réalisation de 200 km de lignes avec l'aménagement de 140 km² de territoires urbains autour de 68 nouvelles gares. Des premières études font ressortir plusieurs points d'intérêt pour ces connexions entre le GPE et le réseau classique :

- Roissy, accessible des Hauts-de-France via Roissy-Picardie, sera relié à la ligne 17 du Grand Paris Express à l'horizon 2030.
- La gare de Saint-Denis-Pleyel permettant des correspondances avec les lignes 14, 15, 16 et 17.
- Le Bourget facilitant l'accès à Roissy et à Paris des habitants de l'Aisne.
- La gare de Chelles-Gournay sur l'axe Paris–Château-Thierry.
- Epinay-Villetaneuse qui permettrait un accès au pôle de Cergy via la tangentielle nord.

Enfin, avec la mise en œuvre du projet Charles-de-Gaulle Express se pose la question de l'opportunité pour la Région de faire arriver tout ou partie des dessertes Paris-Laon en Gare de l'Est et non plus en Gare du Nord. Ces réflexions et travaux sont à mener en concertation entre l'ensemble des parties prenantes : les deux régions, l'Etat, Ile-de-France Mobilités et SNCF Réseau.

Au-delà de ces grands projets assurant la diversification des possibilités d'accès aux pôles franciliens en évitant un transit quasi-systématique par Paris-Nord, de notables améliorations sont attendues par les usagers du train pour se rendre à Paris dans de meilleures conditions. Ces attentes portent autant sur le volume de desserte – et la nécessité par endroit d'augmenter la capacité – que sur la robustesse et la régularité des circulations.

3. MIEUX CONNAITRE LES BESOINS ET DEVELOPPER LES POSSIBILITES DE DEPLACEMENTS TRANSFRONTALIERS

«Les Hauts-de-France se caractérisent par un fait frontalier très important en même temps qu'ils bénéficient d'un avantage géographique majeur. Hormis la Manche, aucun obstacle naturel ne vient contrarier le développement des transports des hommes et des marchandises.»⁴ Si la circulation des services et des marchandises au travers des frontières belge et britannique est une réalité bien ancrée dans le paysage des Hauts-de-France, il n'en est pas de même pour les déplacements des personnes où subsiste toujours un certain «effet frontière». Les déplacements des voyageurs s'effectuent majoritairement par la route, les rares points de passage ferroviaire ne permettant pas une fluidité suffisante au quotidien, notamment pour les navetteurs transfrontaliers.

L'amélioration de la connectivité sur la frontière franco-belge, en particulier pour les réseaux de transport en commun, et une plus grande ouverture du territoire vers la façade maritime élargie, doivent contribuer au développement du

⁴ Rapport prospectif Transports et infrastructures de transports en Hauts-de-France – juillet 2016

marché du travail transfrontalier et constituer un puissant moteur de croissance pour l'économie à l'échelle de l'Europe du nord-ouest. Les situations et améliorations potentielles sont toutefois très variables le long de cette bande frontalière.

a. Conforter les connexions au sein de l'Eurométropole⁵

Le territoire s'organise autour des pôles de Lille, Courtrai et Tournai, desservis par des liaisons ferroviaires et une trentaine de trains par jour. Plusieurs systèmes et exploitants de transport se côtoient sans toutefois être réellement interconnectés : SNCB, SNCF, TEC (Wallonie), De Lijn (Flandre), Transpole (MEL), réseau interurbain. L'utilisation de deux langues (français et néerlandais) a des conséquences en matière d'information et de communication.

L'usage des transports en commun reste faible : sur plus de 160 000 déplacements quotidiens transfrontaliers, seulement 4% se font en train et moins de 1% en bus. Tous modes confondus, les motifs de déplacements vers la métropole lilloise concernent pour 1/3 le travail ou les études.

Il est important, pour les usagers belges, d'accéder facilement à la grande vitesse à partir des gares de Lille-Europe et de Tourcoing, dont les offres (Ouigo en particulier) constituent une bonne alternative à l'offre en gare de Bruxelles-Midi. Il existe également des enjeux de transports en commun dans la zone urbaine dense, en particulier en matière de rabattement sur les axes forts de transports en commun. Au niveau des dessertes, la mise en place d'une liaison directe entre Ypres et Lille, nécessiterait la réouverture de la liaison ferroviaire Comines-Warneton (Belgique) / Comines (France) et l'éventuelle réalisation d'un pont entre les gares de Comines-Warneton et Quesnoy-sur-Deûle.

Un effort important attendu en matière de communication et d'information, avec plusieurs objectifs :

- Faire connaître les offres et les dessertes en valorisant les gammes tarifaires existantes.
- Utiliser les trois langues (français, néerlandais, anglais) dans les distributeurs, au guichet et dans les gares pour développer l'information auprès des usagers potentiels.
- Améliorer le système de distribution de titres de transport en augmentant les possibilités d'achat en guichets et en les rendant accessibles par d'autres moyens dont internet.

En matière de tarification, le titre de transport transfrontalier régulier coûte plus cher que celui d'une liaison nationale de distance équivalente. Il convient d'étudier les possibilités de suppression du surcoût lié au tarif transnational et la mise en place de formules spécifiques permettant de circuler librement sur des axes transfrontaliers identifiés ou de titres de transports «euro métropolitains» permettant d'utiliser tous les moyens de transports collectifs et doux (V'Lille) pendant une période donnée ou lors de grands événements sportifs ou culturels. A plus long terme, il conviendrait d'envisager la création d'un abonnement intermodal transfrontalier, la centrale passpass.fr de Hauts-de-France Mobilités pouvant être utilisée comme support d'intégration intermodal en lien avec la centrale belge Mobib.

Une gouvernance large est à envisager pour développer une politique de déplacements transfrontaliers, en vue de faciliter les trajets domicile-travail et l'intermodalité grâce à l'amélioration de la qualité de service (augmentation de la vitesse commerciale, cadencement, qualité de l'information en temps réel, proposition de moyens alternatifs en cas de suppressions de train...) et des services de transport (mise en place de trains en soirée, en combinant directs et omnibus, RER transfrontalier...).

b. Améliorer les relations tout au long de la frontière avec la Belgique

Jusqu'à peu, seules quelques lignes de transport en commun permettaient des relations régulières :

- Dans le Valenciennois, une ligne de bus traverse la frontière vers Péruwelz (Belgique).
- En Sambre-Avesnois, une ligne de bus transfrontalière relie l'agglomération de Maubeuge-Val de Sambre à Erquelines en Belgique.
- Sur le Dunkerquois, une ligne de tramway, le «Tram du littoral» (Kusttram), relie Knokke-Heist (à la frontière belgo-néerlandaise) à la gare de La Panne (en permettant la desserte du parc d'attraction Plopsaland) sans prolongation côté français.

En Sambre-Avesnois, la liaison ferroviaire transfrontalière Jeumont-Erquelines est fermée aux voyageurs depuis 2012. Après avoir étudié les différentes possibilités de liaison entre Namur, Charleroi et Paris via Maubeuge et entre Mons (Belgique) et Paris via Aulnoye-Aymeries, la SNCB rétablit les liaisons ferroviaires entre Namur-Charleroi-Paris et Mons-Paris et propose deux allers-retours quotidiens entre Namur, Charleroi et Maubeuge et entre Mons et Aulnoye-Aymeries (avec une correspondance de 10 à 30 minutes à Maubeuge).

Différentes perspectives sont aujourd'hui envisagées pour améliorer les relations transfrontalières et proposer des alternatives à la voiture sur les axes les plus empruntés, en particulier pour répondre aux besoins des travailleurs :

- S'il n'existe plus de liaison ferroviaire active entre la France et la Belgique sur le Valenciennois, l'axe ferroviaire Valenciennes-Mons n'est interrompu que sur 1 km au niveau de la gare du Blanc-Misseron à Crespin, où la

⁵ L'Eurométropole regroupe les territoires de trois régions : Hauts-de-France, Flandre et Wallonie

ligne a été déposée. Les projets envisagés pour la réouverture de cette ligne aux trafics voyageurs n'ont, à ce jour, pas été menés à terme. Par contre, pour le trafic de marchandises, la réouverture de la ligne Valenciennes-Mons est inscrite au CPER 2014-2020 dans l'objectif de faciliter l'accessibilité ferroviaire des entreprises françaises, notamment vers les ports belges et néerlandais et vers le réseau ferroviaire nord-européen en limitant la saturation du tronçon ferroviaire Lille-Courtrai.

- Entre Lille et Dunkerque, les lignes urbaines ou interurbaines s'arrêtent à la frontière. L'objectif premier du projet Transmobil (programme Interreg V) est la recherche de solutions d'amélioration de la mobilité entre les deux pays, de manière à favoriser l'accès à l'emploi de travailleurs français. Il s'agit, entre autres, de développer une centrale de mobilité franco-belge, s'appuyant sur le dispositif passpass.fr et de mettre en place un réseau transfrontalier de «hubs» ou «points de service mobilité», voire de créer de nouvelles connexions entre la France et la Belgique s'appuyant sur des cars interurbains ou du transport à la demande (TAD).
- Enfin, l'axe ferroviaire traversant la frontière entre Bray-Dunes et Adinkerque-La Panne, n'est plus ouvert aux trafics voyageurs depuis 1958 et fret depuis 2002 (un embranchement permettait de desservir l'usine Ascométal des Dunes à Leffrinckoucke) et Infrabel (gestionnaire belge des infrastructures ferroviaires) a déjà procédé à des travaux de démantèlement.

c. Faciliter les relations transmanche avec le Royaume-Uni

Le trafic transfrontalier avec la Grande Bretagne a profondément évolué depuis la mise en service du tunnel sous la Manche et le trafic global transmanche par la France a augmenté de 1991 à 1998, passant d'environ 25 millions de passagers à plus de 40 millions et oscille entre 40 et 45 millions selon les années. L'ouverture du lien fixe transmanche en 1994 a provoqué un report progressif du trafic maritime vers l'Eurostar et les navettes tourisme. La part du tunnel est passée de 38% des passagers en 2003 à 47% en 2013. C'est surtout l'augmentation du nombre de passagers Eurostar qui explique cette progression : ¼ des passagers transmanche en 2013 et plus de 10,3 millions de passagers en 2017. Le nombre de voyageurs Eurostar repart à la hausse après avoir été impacté par les attentats en 2015 et 2016 (+ 3% par rapport à 2016), la croissance pourrait se poursuivre avec l'ouverture de la ligne Eurostar Londres-Amsterdam depuis le 4 avril 2018.

La part modale des ferries est passée de 45% à 37% au cours des dix dernières années. L'évolution du trafic maritime sur le littoral des Hauts-de-France est marquée par une large prédominance du Port de Calais, malgré la concurrence du tunnel sous la Manche et un rebond du trafic du Port de Dunkerque : en 2014, ce dernier représentait 2,5 millions de voyageurs, contre 10,7 pour le port de Calais.

Enfin, le nombre de passagers prenant l'avion reste quasi constant sur cette période, soit 15% à 18% des passagers transmanche.

La volonté de faciliter les déplacements transmanche, en particulier pour les déplacements domicile-travail, est ancienne et le projet de création d'un métro transmanche a fait l'objet d'études dans le cadre du projet Interreg IV - RoCK (Regions of Connected Knowledge). Son objectif était de développer les services à grande vitesse entre les gares du Nord-Pas de Calais (Lille-Europe et Calais-Fréthun) et celles du Kent (Ashford International et Ebbsfleet). Les résultats de l'étude ont montré que la création d'un nouveau service par un opérateur ferroviaire, que ce soit Eurostar ou un opérateur non présent jusqu'alors sur la liaison transmanche, présenterait un déficit d'exploitation très important. La modification du service existant par Eurostar apparaissait alors comme la solution la plus rapide pour mettre en place le service (matériel homologué, possibilité d'adaptation des horaires existants...) mais ne pouvait être commercialement viable qu'avec la mise en œuvre d'une tarification spécifique.

Le Brexit complexifie le projet de métro transmanche, notamment du fait d'un probable renforcement des contrôles douaniers impliquant des aménagements complémentaires en gare de Calais-Fréthun et un allongement des temps de trajet. Par ailleurs, se posent des questions juridiques (type d'opérateur, partenariats...) et techniques (disponibilité des sillons, homologation du matériel roulant, modification de la signalisation à Ashford...) qui devront être étudiées dans le nouveau contexte. Il conviendrait également de s'assurer du maintien de l'intérêt de cette opération pour le Kent County Council et d'analyser le nouveau potentiel de clientèle.

Ces différents projets illustrent l'intérêt d'affiner la connaissance des besoins en déplacements dans l'espace transfrontalier – plus particulièrement ceux des actifs et autres navetteurs – et de faciliter les réflexions et les projets entre acteurs des différents pays et régions pour améliorer les relations et les connexions transfrontalières. Cela vaut également pour l'identification des services routiers permettant de mieux connecter les principales polarités du Nord et de la Belgique (lignes de cars transfrontalières et nouveaux services à la mobilité), pour envisager le prolongement du projet Réseau Express Hauts-de-France vers la Belgique ou encore pour améliorer les services intermodaux (information, tarifications et coordination des offres).

IV. PARTICIPER A L'ATTRACTIVITE ET A L'ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE REGIONAL

L'attractivité régionale relève de la qualité de l'accessibilité qui repose sur les articulations entre les modes de transport, l'organisation des activités et l'urbanisme. Elle dépend également de la capacité à connecter l'accessibilité longue distance et desserte fine des territoires. Les objectifs de la stratégie régionale des mobilités peuvent être de conforter la place de la région dans les échanges, de permettre l'accessibilité de l'ensemble des points de son territoire et de favoriser les connexions aux flux qui la traversent.

Différentes pistes permettent de renforcer et de développer l'attractivité régionale :

- Attirer les entreprises : les facilités de transport, l'accès au transport en commun sont des critères d'implantation des entreprises, et des facteurs positifs pour la création d'emplois.
- Développer les services aux entreprises.
- Améliorer le niveau de formation de la main-d'œuvre potentielle.
- Etre attentif au cadre de vie : développement d'une économie résidentielle de qualité en lien avec une offre de transports en commun adaptée.
- Conforter les portes d'entrée régionales.

1. PRESERVER ET AMPLIFIER LES SERVICES DE LONGUE DISTANCE POUR CONFORTER UN POSITIONNEMENT AU CŒUR DE L'EUROPE

a. Conforter et développer l'accès à la grande vitesse pour tous les habitants de la Région

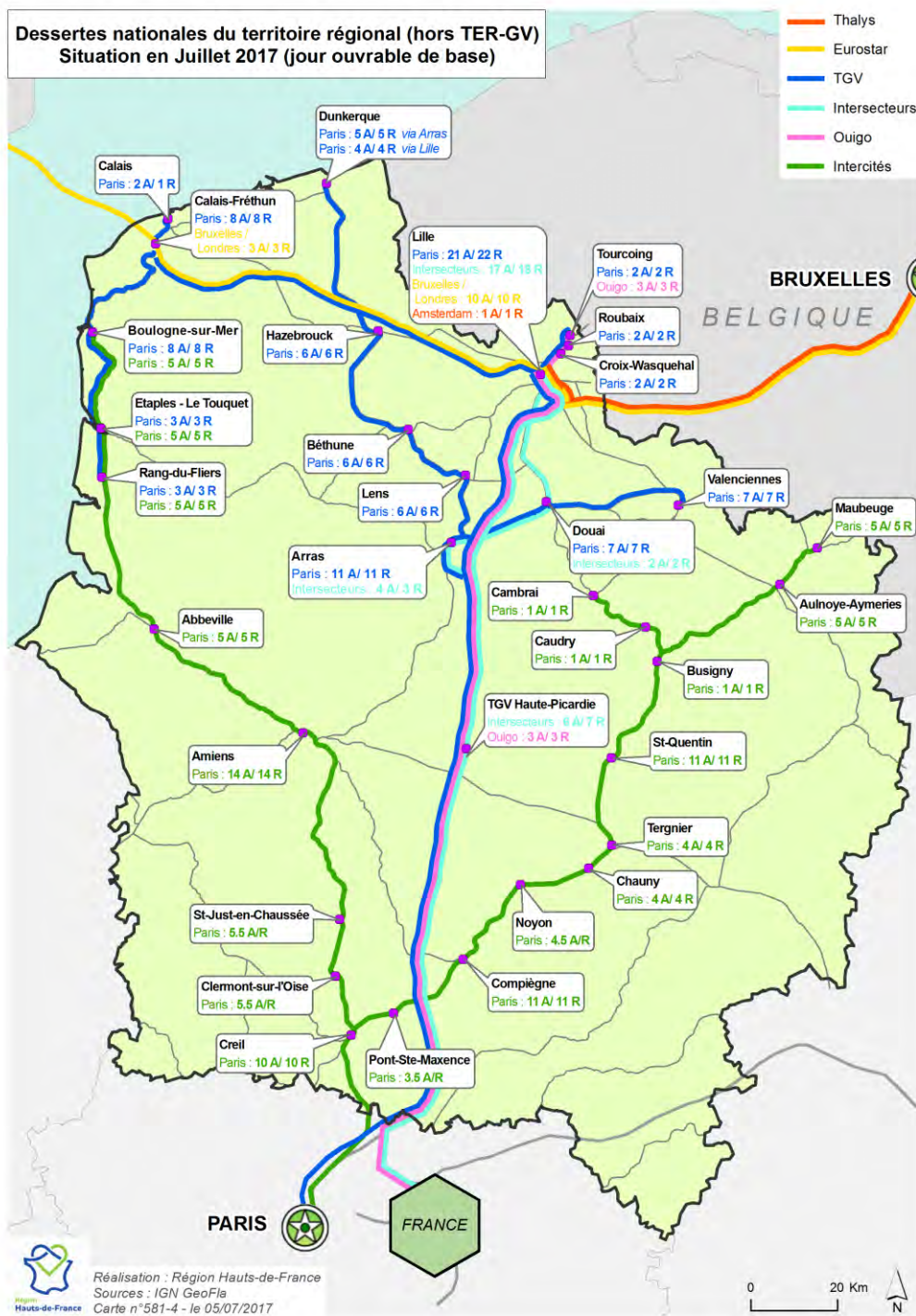
La grande vitesse sur le territoire des Hauts-de-France se décline à différentes échelles : internationale, nationale et régionale.

- Le complexe Lille-Flandre/Lille-Europe constitue la plus importante gare TGV de province avec plus de 60 villes desservies. Au cœur du triangle ferroviaire formé par les trois capitales (Londres, Bruxelles et Paris), la gare constitue un hub entre TGV européens.
- La desserte TGV très étoffée entre Lille et Paris attire plus de 20 000 voyageurs par jour, parmi lesquels 1 415 abonnés.
- La desserte TGV Arras-Paris attire 3 400 voyageurs. Les autres dessertes TGV vers Paris à partir de Douai, Dunkerque, Valenciennes, Calais-Fréthun, Lens, Béthune, Hazebrouck ou Boulogne sont relativement nombreuses mais attirent moins de passagers.
- Les habitants du versant sud empruntent principalement les gares TGV parisiennes : gares du Nord, de Lyon ou Montparnasse.
- Les gares TGV Charles-de-Gaulle à Roissy et Marne-la-Vallée sont moins utilisées en raison d'une offre de destinations plus restreinte et d'une accessibilité plus limitée.
- En ce qui concerne la gare TGV Haute-Picardie, sa fréquentation de 324 000 voyageurs annuels varie de 1 200 voyageurs par jour à 2 000 pendant l'été.
- Le TER-GV a permis de valoriser l'utilisation des lignes à grande vitesse pour les déplacements domicile-travail. La fréquentation annuelle de ce service est élevée, avec 260 000 usagers.

De nombreuses incertitudes sur l'évolution de l'offre grande vitesse demeurent en raison de la prochaine ouverture à la concurrence du transport ferroviaire⁶ : pour les services commerciaux comme pour les TGV, la libéralisation sera effective à compter de décembre 2020.

Pour les dessertes nationales à grande vitesse, l'Etat envisage de recourir à la concurrence «dans le marché» (open access) c'est-à-dire de permettre le libre accès à l'infrastructure pour toutes les entreprises ferroviaires. Celles-ci seront en compétition et détermineront librement la consistance de leur offre : politique de prix, dessertes, nature du matériel roulant, services à bord ... Les marges de manœuvre laissées à l'initiative et à l'innovation pourraient ainsi se traduire par une réduction des prix et des coûts ou encore par l'amélioration de la qualité de service. Il existe cependant, dans ce type de concurrence, un risque de rétraction du réseau : les opérateurs pouvant se concentrer sur les sections les plus rentables, on peut craindre la disparition de dessertes TGV utiles aux territoires, ou de relations province-province essentielles pour l'accessibilité de la région au niveau national. Les liaisons transeuropéennes entre capitales pourraient être favorisées au détriment des liaisons nationales desservant les métropoles et villes intermédiaires.

⁶ Prévues par la réglementation européenne depuis l'adoption du quatrième paquet ferroviaire en décembre 2016



Carte 8 – N°581-4 - Dessertes nationales du territoire régional (hors TER-GV) – juillet 2017

Toutefois, l'État pourrait, dans le cadre de contrats de service public, préserver des dessertes directes pour répondre à des besoins d'aménagement du territoire et, dans un contexte de vive concurrence intermodale, il apparaît primordial de garantir le maintien de dessertes sans correspondances pour préserver l'attractivité du mode ferroviaire. Par ailleurs, les principes de répartition des capacités d'infrastructure devraient évoluer pour favoriser à la fois les services de fret ferroviaire et ceux assurant des dessertes pertinentes pour l'aménagement du territoire.

Il faut également souligner que, si le réseau TGV national ne devrait plus connaître d'évolution structurelle notable dans les prochaines années, la question du devenir de certaines liaisons comme la desserte nord-européenne (Bruxelles, Amsterdam, Cologne) se pose. Il subsiste également de nombreuses interrogations liées à l'arrivée potentielle de nouveaux opérateurs ou aux conséquences du Brexit pour la desserte transmanche.

Pour favoriser l'ouverture de la région et garantir sa connexion aux dynamiques du nord-ouest européen, il est indispensable de renforcer son accessibilité, en particulier par le maintien voire le développement d'une offre ferroviaire à grande vitesse : l'ouverture doit s'appuyer sur une offre ferroviaire transfrontalière et interrégionale, accrue et plus efficace, en particulier avec l'Île-de-France et la Belgique.

Conforter la desserte TGV, principalement depuis Lille et Paris

Si la région est devenue, grâce au complexe ferroviaire de Lille, la porte d'accès TGV à un grand nombre de métropoles européennes, il convient de préserver cet atout pour l'attractivité de la région et de conserver le rôle de hub en matière de relations internationales (Londres-Bruxelles-Amsterdam) et de liaisons TGV intersecteurs depuis Bruxelles. Dans cet objectif, il est indispensable de faciliter l'accès aux gares lilloises : l'amélioration des conditions d'accueil en gare de Lille-Europe y contribuera, comme une meilleure articulation des correspondances ferroviaires avec le TER ou les trains transfrontaliers (Lille-Courtrai, Lille-Tournai).

L'accès aux gares parisiennes, très utilisées par les habitants des Hauts-de-France pour accéder à la grande vitesse, doit également être renforcé. En ce qui concerne l'accès par le réseau classique, en particulier depuis le sud de la région où la régularité et la fiabilité font aujourd'hui défaut pour atteindre la gare de Paris-Nord, les attentes sont fortes pour bénéficier de dessertes de qualité. Dans ce cadre, la création de nouvelles portes d'entrée en Ile-de-France au croisement des lignes classiques radiales et du futur métro automatique du Grand Paris Express – potentiellement à Saint-Denis-Pleyel, Le Bourget et Chelles par exemple - permettrait de diversifier les relations vers les différentes gares TGV franciliennes.

La desserte grande vitesse des autres gares du territoire est également un atout d'importance. Les dessertes nationales doivent être maintenues à partir et vers les gares régionales : complexe Lille-Flandre/Lille-Europe, gare TGV Haute-Picardie, Arras, Douai, Calais, Valenciennes, Tourcoing... En même temps, les services intersecteurs offerts à la gare TGV Haute-Picardie devront être maintenus et développés.

Enfin, il convient d'être attentif au développement attendu de l'offre grande vitesse low cost afin que la desserte des gares régionales continue d'être assurée avec la même qualité de service, ce type d'offre étant susceptible de se développer au détriment de lignes TGV classiques.

Développer le nouvel accès à la grande vitesse via Roissy

Le Conseil d'Orientation des Infrastructures a confirmé l'importance de la création de la liaison Roissy-Picardie à court terme avec l'engagement des études et des travaux sur la période 2018-2022. Cette nouvelle liaison permettant un accès facilité au réseau TGV et aux grandes liaisons aériennes, la diffusion de l'effet TGV doit être assurée au-delà de Creil. De plus, grâce aux futures possibilités de correspondances avec le Grand Paris Express au droit de Roissy, le nouveau lien permettra de diversifier les possibilités d'accès aux principaux pôles franciliens et aux gares parisiennes en particulier.

Renforcer les dessertes rapides et à grande vitesse

L'offre TER et TER-GV envisagée dans le cadre du service annuel 2020 permettra de maintenir voire de développer les dessertes régionales à grande vitesse. La desserte d'Amiens par le TER-GV, tout comme l'amélioration des facilités d'accès et la simplification de la tarification, peut constituer le point de départ d'un nouvel élan pour un mode de transport très apprécié des usagers. Les prochains services annuels TER devraient également renforcer les complémentarités entre TER et TGV sur le territoire régional, en développant davantage de dessertes TER-GV, en augmentant leur part de marché (en particulier sur les axes Dunkerque-Lille, Arras-Lille et Calais-Lille) et en parallèle, en améliorant l'offre TGV par quelques correspondances supplémentaires.

D'autre part, la réalisation du Réseau Express Hauts-de-France, à plus long terme, contribuera au renforcement de la desserte à grande vitesse, que ce soit pour les déplacements domicile-travail ou pour les déplacements occasionnels. Son extension au triangle Lille-Courtrai-Tournai permettra de faciliter et de développer les liaisons transfrontalières.

Grâce au réseau régional à grande vitesse, la Région disposera d'une épine dorsale ferroviaire stratégique, facteur de cohésion pour l'ensemble du territoire des Hauts-de-France.

b. Faire des aéroports régionaux de véritables portes d'entrée du territoire

La région compte une quinzaine d'aérodromes et est également bien desservie par les aéroports internationaux voisins situés à proximité immédiate des Hauts-de-France : Roissy-Charles de Gaulle, Bruxelles-Zaventem et Bruxelles-Charleroi. Les principaux aéroports régionaux, Lille-Lesquin et Beauvais-Tillé, offrent une complémentarité avec les grands aéroports pour des liaisons nationales et internationales.

Globalement, les habitants de la région bénéficient d'une bonne accessibilité à l'offre aérienne nationale et internationale, à la fois par la présence de Lille-Lesquin et Beauvais-Tillé et grâce au réseau ferroviaire à grande vitesse qui dessert efficacement les aéroports parisiens et belges. Une attention particulière doit toutefois être portée sur le renforcement des connexions ferrées aux aéroports voisins à partir des principales villes régionales. Les projets Roissy-

Picardie et Réseau Express Hauts-de-France devront y contribuer, tout comme le renforcement des dessertes rapides de type TER-GV.

Le trafic voyageur dans les aéroports régionaux représente en 2017 plus de 5,5 millions de passagers dont plus de 4,0 millions sur les lignes low cost. Les 2/3 des passagers transitent par l'aéroport de Beauvais-Tillé et 1/3 par celui de Lille-Lesquin.

L'aéroport de Beauvais-Tillé, situé à une centaine de kilomètres de Paris, se place à la 10^{ème} place des aéroports français en termes de trafic et est souvent considéré comme l'un des trois aéroports de Paris. Sa fréquentation est portée par les lignes à bas coût principalement assurées par la compagnie Ryanair. Cet aéroport dessert essentiellement le sud de l'Europe et l'est du continent européen. Dans le cadre d'une politique volontariste de limitation des nuisances, notamment sonores, il n'y a aucun vol entre minuit et 5h du matin.

L'aéroport de Lille-Lesquin est à 6 km de Lille. Depuis 2009, la croissance de son trafic est en moyenne de 10% par an (1,9 million de voyageurs en 2017). Cette forte hausse s'explique par le développement de l'activité low cost qui représente un peu moins de la moitié du trafic. Cet aéroport dessert essentiellement le bassin méditerranéen et les pays du Maghreb. Il est également le premier aéroport de délestage de Roissy-Charles de Gaulle et doit, à ce titre, être accessible à tout moment.

Les deux aéroports voyageurs régionaux sont complémentaires : l'un apparaît comme un aéroport généraliste assurant une mixité de fonctions et accueillant des publics variés tandis que l'autre se développe principalement sur le marché du low cost et des dessertes internationales. Ayant des vocations et opérateurs différents, ils n'entrent pas en concurrence, pour autant, ils doivent relever les mêmes défis pour se développer :

- Améliorer leur accessibilité et étendre leurs zones de chalandise à partir et vers les principaux centres urbains de la région, entre autres par des modes alternatifs à la voiture.
- Valoriser les flux de passagers pour optimiser les retombées économiques sur les territoires, et notamment à l'échelle régionale, en travaillant avec l'ensemble des acteurs économiques et du tourisme en particulier (commerces et services attractifs, évolution des systèmes hôteliers, développement des activités de loisirs, relations vers d'autres destinations en région ...)
- Viser une meilleure qualité servicielle grâce, par exemple, à une connectivité grandissante, au décloisonnement des produits et services, à la conception de produits combinant billets et activités...
- Réussir leur insertion urbaine et s'inscrire dans des perspectives de développement économique et d'aménagement plus large, pour arrimer en particulier Lille-Lesquin à la métropole, tout en conciliant le développement des aéroports et de l'habitat.

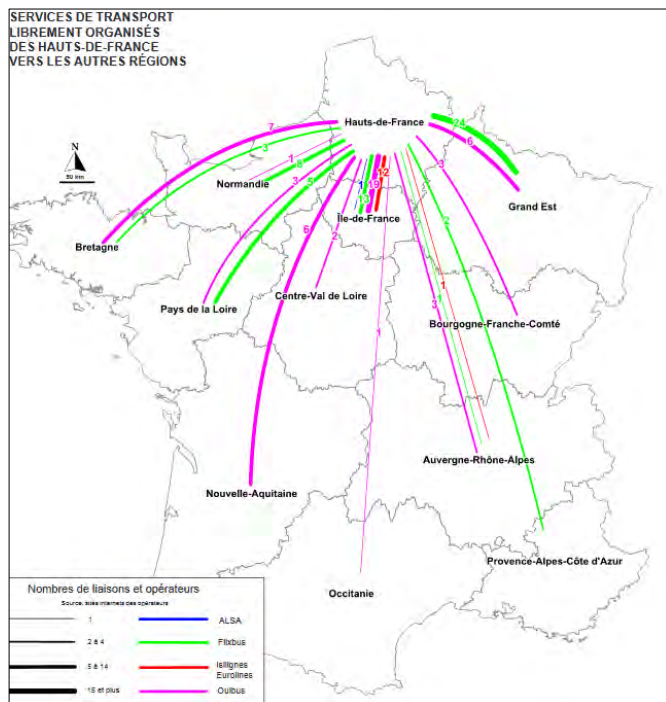
c. Favoriser le développement de nouveaux modes de déplacements longue distance

Permettre le maintien et le développement des offres de services de transport librement organisés

La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015, permet à toute entreprise de transport public routier d'ouvrir une desserte par autocars longue distance, dits «en services librement organisés» (SLO), pour une liaison régulière entre deux villes distantes de plus de 100 kilomètres. Pour des relations inférieures à 100 kilomètres, les AOM ont la possibilité de saisir l'ARAFER dans un délai de deux mois après la déclaration pour interdire le déploiement d'un tel service. Sur 52 liaisons de ce type répertoriées en Hauts-de-France, 19 ont fait l'objet d'une interdiction après saisine et toutes concernaient la relation Paris - aéroport de Beauvais-Tillé.

La stratégie de rationalisation des réseaux des transporteurs implique la fermeture des lignes les moins rentables et une diminution de la fréquence journalière pour améliorer le taux de remplissage des autocars et augmenter la rentabilité, ce qui provoque des évolutions très rapides des services et destinations. Les services routiers bénéficient du report modal de la route et du ferroviaire, surtout sur les lignes les plus fréquentées comme Lille-Paris (980 passagers par jour).

Avec 132 liaisons existantes, les Hauts-de-France sont une des régions les moins dotées par ce type de services. Malgré tout, avec plus de 375 000 voyageurs en 2017 pour 56 trajets quotidiens, la liaison Lille-Paris est la plus fréquentée de France, et d'autres lignes desservant la région sont parmi les plus importantes.



Carte 9 – SLO des Hauts-de-France vers les autres régions



Carte 10 - SLO : Lignes internes à la Région Hauts-de-France

Source : ORT – Analyse des services de transports librement organisés dans les Hauts-de-France – Edition décembre 2017

En 2017, le marché des cars SLO était détenu par trois opérateurs (Eurolines/Isilignes, FlixBus et Ouibus). Ceux-ci effectuent 22 liaisons intra régionales, 120 liaisons avec le reste de la France et 240 liaisons à l'international. Ainsi, 21 villes des Hauts-de-France sont des points d'arrêts pour les services librement organisés, mais seuls les arrêts sur Amiens, Beauvais et Lens sont proposés dans une gare routière.

Les liaisons transversales (ne passant pas par Paris) représentent 86% des liaisons pour seulement 24% de la fréquentation. Pour les liaisons radiales - vers et depuis Paris - il existe une concurrence plus importante entre opérateurs pour capter 76% de la clientèle. Les liaisons infrarégionales ne représentent que 3% de la fréquentation tandis que les liaisons à l'international sont essentiellement tournées vers les pays voisins (43 vers la Belgique, 29 vers les Pays-Bas, 127 pour l'Espagne 127 et 126 vers le Portugal).

Le maintien et le développement des offres de SLO nécessitent des améliorations en matière de services associés principalement concernant la qualité des points d'arrêt, des abris et de l'information. En effet, au niveau national, les enquêtes réalisées auprès des usagers montrent qu'en moyenne 80% des utilisateurs de ces services attendent plus de 15 minutes leur car et 30% plus d'une demi-heure et que, par conséquent, ils sont demandeurs d'un niveau de service correspondant à ces pratiques (information, condition d'attente, sentiment de sécurité). Toutefois, à ce jour, une part importante des aménagements de transports collectifs desservis par ces services ne répondent pas aux attentes des voyageurs.

D'autre part, les cars n'ont pas toujours accès aux aménagements de transport et stationnent aux abords des gares routières ou ferroviaires, ce qui peut poser des conflits d'usages et de sécurité. La signalétique permettant de s'orienter et d'accéder aux points d'arrêts constitue un élément important du bon déroulement du voyage. C'est pourquoi, les besoins en services des usagers portent essentiellement sur l'information et la qualité de services à bord des cars et lors de l'attente.

Encourager les pratiques de covoiturage de longue distance

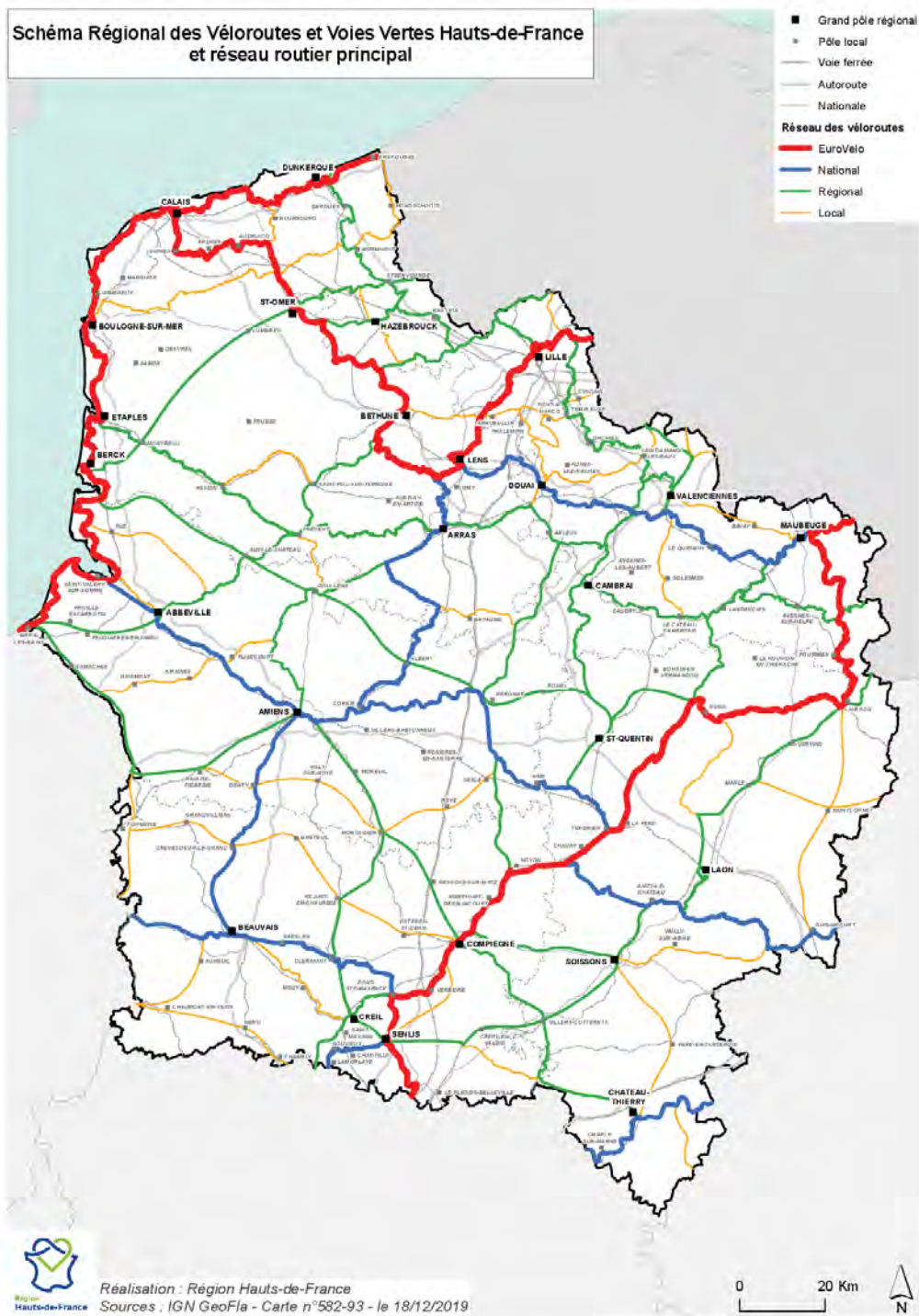
Le covoiturage peut constituer une bonne alternative à l'autosolisme pour des trajets occasionnels de longue distance. Même s'il peut entrer en concurrence avec le train ou certains services routiers, il comporte un certain nombre d'avantages :

- Economiques en permettant de partager le coût du trajet entre les covoitureurs et de réduire les frais de déplacement pour chacun.
- Sociaux dans la mesure où le covoiturage permet de mutualiser les moyens de transports et de faciliter le déplacement des personnes non motorisées.
- Environnementaux car le partage du véhicule permet une baisse du nombre de kilomètres parcourus en voiture. Il augmente le taux d'occupation des véhicules et contribue à la baisse des consommations de carburant et des émissions de GES et de CO₂.

a. Poursuivre le développement et la mise en réseau des véloroutes et voies vertes

Le territoire des Hauts-de-France 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 tourism». Les véloroutes et voies vertes sont fréquentées aussi bien par les populations locales (pour les loisirs ou pour les trajets quotidiens) que par les touristes (en séjour ou en itinérance). A ce jour, le réseau cyclable régional compte près 1 100 km d'itinéraires cyclables dont 640 km de réseau structurant en site propre. Il se compose entre autres, de trois EuroVélos qui font le lien avec les territoires frontaliers, et de plusieurs véloroutes nationales et régionales.

Il convient de faire des véloroutes voies vertes (VVV) l'un des leviers d'attractivité touristique des Hauts-de-France en accentuant les retombées économiques sur les territoires concernés : plus les points d'attractivité touristiques sont reliés aux VVV et la continuité des itinéraires renforcée, plus les services (hébergements, points de restauration...) situés à proximité du parcours sont valorisés et plus l'impact économique est fort pour les territoires. La création et le développement d'itinéraires cyclables doivent permettre de compléter une offre de transport intermodale et durable, de résorber les discontinuités existantes et de faire des VVV l'un des leviers de l'attractivité touristique des Hauts-de-France, notamment pour les territoires ruraux en coordination avec les différents maîtres d'ouvrage (Départements, EPCI, communes, syndicats mixtes). De plus, les véloroutes constituent l'armature d'un réseau cyclable structurant à l'échelle de la région et doivent faciliter la hiérarchisation des réseaux cyclables en milieu urbain et périurbain afin de favoriser les déplacements quotidiens.



Carte 12 – N°582-93 - Schéma régional des Véloroutes Voies Vertes Hauts-de-France

b. Contribuer au développement du tourisme fluvial et nautique

La filière nautisme et plaisance, qui regroupe les ports de plaisance maritimes et fluviaux, les prestataires de sports et de loisirs nautiques et les entreprises, présente des enjeux et un potentiel important à l'échelle des Hauts-de-France. Aussi il convient de fédérer cette filière génératrice d'emplois et de retombées directes, indirectes et induites.

Le tourisme fluvial connaît une croissance continue en France et a des retombées économiques non négligeables pour les territoires concernés. Sur le versant nord, on compte par exemple 11 ports de plaisance, 38 haltes nautiques et 9 embarcadères pour les bateaux à passagers avec environ 10 000 mouvements de bateaux de plaisance sur le réseau Voies Navigables de France. On compte également 273 km de chemins de halage ouverts à la circulation cycliste.

Le tourisme fluvestre (randonnées et promenades pédestres ou cyclo, course à pied...) découle de la présence des voies d'eau et son développement peut se faire en lien avec les schémas régional et national des véloroutes et voies vertes par l'utilisation des chemins de service comme itinéraires en mode doux. Il peut également être un enjeu de

valorisation des réseaux saisonniers et hydrauliques de Voies Navigables de France en donnant une seconde vie aux éléments patrimoniaux : maisons éclusières, ouvrages tels que ponts mobiles ou barrages.

Le tourisme de plaisance, maritime, fluvial, et fluvestre, constitue une opportunité et doit s'appuyer sur la définition d'une politique d'aménagement en matière de plaisance en Hauts-de-France avec une amélioration de la qualité des activités et services sur l'eau et sur les rives et du mode d'organisation des acteurs du tourisme fluvial en région. Cette politique d'aménagement pourrait s'appuyer sur une nouvelle instance de concertation : le Comité Régional du Nautisme et de la Plaisance Hauts-de-France, composé de différents collèges permettant aux acteurs de la filière de contribuer à la définition d'un plan d'actions partagé sur la base d'objectifs communs au service de l'ambition régionale de développement du tourisme de plaisance, fluvial et fluvestre.

Concernant le canal Seine-Nord Europe, le tourisme peut être abordé sous différents angles : tourisme de chantier dans un premier temps puis, plus tard, autour des ouvrages d'art, des véloroutes voies vertes ou encore du tourisme fluvial avec des péniches-hôtels et des paquebots fluviaux. Il conviendra par ailleurs de considérer le périmètre valorisable dans un rayon d'une heure de distance autour de l'infrastructure.

c. Conforter l'accessibilité des principaux secteurs et sites touristiques

L'empreinte écologique de l'activité touristique n'est pas négligeable, en particulier au niveau de sa dimension transport. Dans le cadre de la démarche Rev3, la région ambitionne de diminuer son empreinte carbone, tout en opérant une transformation de son appareil productif et une amélioration du cadre de vie des habitants.

Dans ce contexte, l'accessibilité aux sites et équipements touristiques majeurs des Hauts-de-France est un enjeu fort. La chaîne de mobilité doit pouvoir garantir aux visiteurs non véhiculés une expérience de qualité.

Ainsi, il est nécessaire de pérenniser, voire de renforcer l'accessibilité en transports en commun ou modes doux aux principales destinations de la région : le littoral, le bassin minier, la Métropole Lilloise, le triangle Arras–Amiens–Péronne, la Thiérache, le Sud de l'Aisne (Portes de la Champagne) et le Sud de l'Oise.

Il s'agit surtout de développer et déployer des solutions pour résorber les ruptures de charges et ainsi favoriser l'intermodalité.

C. INNOVER ET REpondre aux besoins de tous les habitants par une approche transversale de la mobilité

En Hauts-de-France, il convient de transformer les défis de la mobilité en opportunités pour le territoire en s'adaptant aux contraintes environnementales (pollution, qualité de l'air...) pour favoriser les changements de comportements et donner une place de plus en plus centrale à l'intermodalité. Les technologies de l'information et de la communication comme les modèles de mobilité émergents doivent participer à l'atteinte de ces objectifs.

Aussi, les solutions à proposer ne doivent pas se limiter à une intervention sur les infrastructures de transport mais porter sur les services comme sur l'accompagnement des habitants dans leurs démarches de mobilité, pour inciter au changement de comportement modal et favoriser des pratiques de déplacement plus vertueuses.

I. ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT EN S'APPUYANT SUR LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS ET DES NOUVEAUX SERVICES

Les transports collectifs ne peuvent pas apporter une réponse à tous les besoins en déplacements, en particulier quand les flux correspondants sont faibles et diffus. L'apparition de nouveaux services à la mobilité ainsi que la volonté générale de tendre vers des pratiques plus durables doivent faciliter l'essor de nouvelles pratiques visant principalement à éviter l'autosolisme. Cela vaut pour les trajets les plus courts, pour lesquels les modes actifs peuvent convenir, comme pour les déplacements plus longs où les formules consistant à partager et à mutualiser la voiture peuvent offrir une solution efficace.

1. ENCOURAGER LES MODES ACTIFS ET EN PARTICULIER LE VELO

Le terme de mobilité active renvoie à la fois à une amélioration de la mobilité au sens physique du terme et aux enjeux de santé publique⁷ pour les usagers. Près de la moitié des déplacements automobiles concernent des trajets de moins

⁷ Enjeu de santé publique = 30 minutes à 1 h de marche ou de vélo par jour

de 3 km, distance qui pourrait facilement être parcourue à pied ou à vélo. L'une des priorités peut consister en favoriser la mobilité active en augmentant significativement la part de la marche à pied et du vélo dans les déplacements quotidiens à l'horizon 2030.

La mobilité active contribue fortement à la protection de l'environnement (réduction des nuisances sonores, diminution des émissions de gaz à effet de serre, diminution des particules fines et autres polluants atmosphériques...) et doit être intégrée au développement de zones à faibles émissions dans les grandes agglomérations de la région. De plus, le terme de mobilité active renvoie aux bénéfices pour la santé des pratiquants et pour leur meilleure mobilité au sens physique du terme.

Pour favoriser la pratique du vélo en milieu urbain dense, diverses mesures doivent être accentuées au niveau local, comme l'élaboration de règlement de circulation favorisant les déplacements des cyclistes qui pâtissent d'une cohabitation difficile avec les voitures, la poursuite des aménagements cyclables, le développement des services, la sensibilisation à cette pratique...

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 permet de libérer du pouvoir d'achat et de favoriser le commerce de proximité. Il peut répondre aux enjeux majeurs de lutte contre la précarité et l'exclusion liée à la mobilité et à la redynamisation des villes moyennes.

La Région soutient d'ores et déjà les modes actifs, en encourageant l'installation d'abris-vélos sécurisés à proximité des gares, haltes ferroviaires et pôles d'échanges multimodaux. Le maillage de l'ensemble du territoire régional par un réseau d'abris-vélos sécurisés doit également contribuer à soulager la contrainte du transport de vélos dans des rames voyageurs : dans les TER, celle-ci est particulièrement délicate sur les axes les plus circulés et aux heures de pointe. On se dirigerait ainsi vers une multimodalité de type «néerlandais» (vélo au départ + déplacement en TER + vélo à l'arrivée), particulièrement efficace sur le plan du développement durable. L'accessibilité et le stationnement vélo sécurisé permettraient également d'engendrer une augmentation du trafic TER, des études ayant montré que pour 50 places créées, on observait 6 à 12 nouveaux passagers réguliers.

Le développement de l'usage du vélo nécessite également un investissement important des collectivités pour la réalisation d'aménagements sécurisés : pistes cyclables, voies réservées des bus ouvertes aux vélos, bandes cyclables, aménagements de carrefours et de «points durs». Il s'agit en particulier d'assurer une continuité maximale des circuits, à l'image de ce qui existe en Flandre, aux Pays-Bas ou au Danemark, en articulation avec la stratégie régionale pour le développement des véloroutes et voies vertes.

2. DEVELOPPER LES NOUVEAUX SERVICES POUR COUVRIR UNE PLUS GRANDE DIVERSITE DE DEPLACEMENTS

a. Réfléchir à une organisation de la mobilité limitant les déplacements non indispensables

Un des premiers impératifs est de limiter les mobilités non indispensables : comme dans le domaine de l'énergie, la mobilité la plus durable est celle qui n'est pas effectuée. Il s'agit à la fois de développer le télétravail, d'aménager des tiers-lieux, mais aussi, dans le cadre de la numérisation de la société, de favoriser les démarches à distance (démarches administratives, télé-médecine, télé-enseignement, téléformation professionnelle...).

Il convient toutefois d'être attentif aux effets pervers du commerce électronique qui, s'il permet de s'affranchir des déplacements vers les points de vente, peut se traduire aussi par la multiplication de livraisons individuelles, loin de la massification indispensable à l'efficacité de la logistique et contributive à l'engorgement routier.

Le développement de ces nouvelles pratiques peut s'accélérer avec l'élaboration et la mise en place des plans de mobilité, obligatoires pour les entreprises de plus de 100 salariés, les établissements scolaires, les administrations ou les zones d'activités. Les plans de mobilité sont des démarches pertinentes pour faire évoluer les comportements dans le cadre des déplacements domicile-travail. L'expérimentation «Heure de pointe» menée par la métropole Lilloise constitue un exemple d'innovation technique qui pourrait être diffusé vers des territoires aux problématiques de mobilité similaires.

Enfin, la question des transports doit être abordée dans le cadre général de l'aménagement du territoire : les distances de déplacements peuvent notamment être réduites grâce à une construction raisonnée des villes - «la ville des courtes distances» - permettant la mixité des fonctions urbaines : implantation des logements, activités, emplois, commerces... A ce titre, il convient d'être vigilant sur le type d'aménagements à promouvoir aux abords des principaux nœuds de transport et des gares en particulier.

b. Inciter les utilisateurs à abandonner l'autosolisme pour des moyens partagés

Les Schémas Régionaux Climat Air Energie (SRCAE) du Nord-Pas-de-Calais et de la Picardie ont mis en évidence le faible taux d'occupation des véhicules particuliers (1,1 personne par voiture pour les déplacements domicile-travail) et l'impact bénéfique d'une augmentation de ce taux en termes de consommation énergétique et d'émissions de gaz à effets de serre. Aussi, toutes les solutions permettant de mutualiser l'usage de la voiture sont recherchées en sachant qu'au-delà de leur intérêt environnemental, elles représentent des gains économiques pour les individus et peuvent permettre à tous de se déplacer en l'absence de moyens de locomotion ou de service de transport adapté.

De nouveaux services à la mobilité apparaissent, essentiellement en lien avec le développement des outils numériques (applications de recherche d'itinéraire, optimisation de l'usage des véhicules...), sous la dénomination «systèmes de transport intelligents». Il s'agit souvent de services tournés vers un usage partagé des véhicules (automobiles, vélos, scooters). D'une part, l'utilisation de la route doit être optimisée et, d'autre part, l'objectif des politiques publiques ne peut être d'encourager l'augmentation constante des capacités de circulation pour répondre à une demande mais bien de veiller à l'augmentation du taux d'occupation des véhicules. La Région a, par ailleurs, contribué à l'émergence de ces nouvelles pratiques via sa politique de soutien à l'innovation. Cependant, ces systèmes tardent à trouver leur équilibre financier, en particulier dans les territoires les moins denses ou dans la mise en relation des utilisateurs potentiels sur des courtes distances.

Le covoiturage

La recherche d'une alternative à l'autosolisme est primordiale, tant en milieu urbain qu'en milieu périurbain et interurbain. Le développement du covoiturage repose sur trois grands piliers : l'aménagement d'aires de covoiturage, la création et le développement de plates-formes de mise en relation et une politique dynamique d'animation et de communication, afin de promouvoir les pratiques et de déclencher le passage à l'acte. Plusieurs initiatives ont déjà été prises :

- Les Départements du Nord et du Pas-de-Calais ont élaboré, avec l'aide de la Région, un schéma interdépartemental des aires de covoiturage, mis progressivement en œuvre avec le soutien des autres collectivités grâce à l'aménagement d'aires de stationnement.
- Le SMTCO et Hauts-de-France Mobilités ont développé des sites reprenant les offres de covoiturage : pour Hauts-de-France Mobilités, il s'agit d'une solution propre alors que le SMTCO référence les offres de sites privés partenaires. Les deux syndicats développent parallèlement des politiques d'animation et de communication, en particulier dans des territoires spécifiques, qui méritent d'être confortées et amplifiées. Il convient en effet d'harmoniser les démarches pour permettre aux covoitureurs potentiels de disposer, sur l'ensemble du territoire des Hauts-de-France, d'une vision globale et d'atteindre ainsi une masse critique d'utilisateurs.

Au-delà de la gestion du stationnement, de la mise en relation des covoitureurs et de l'animation, il serait utile d'expérimenter des dispositifs apportant un avantage concurrentiel à ce type de pratiques, par exemple en proposant des voies réservées au covoiturage aux abords des grandes agglomérations.

L'autopartage

D'autres processus pourraient être expérimentés et développés comme l'usage partagé des véhicules (vélos, scooters, automobiles) afin d'optimiser l'usage de la route. Cette mise à disposition de véhicules peut être imaginée à la fois dans les grandes villes et dans les secteurs les moins denses pour faciliter l'accès aux principaux pôles ou encore pour proposer un rabattement vers les gares et les réseaux de transports collectifs.

L'autostop organisé

Cette solution, développée par la SCIC Rezo Pouce, permet de répondre aux besoins de déplacements de courte distance, en complément des transports en commun classiques : désenclavements des espaces ruraux, rabattement vers les principaux transports collectifs en zones périurbaines ou encore diminution des engorgements routiers en milieu urbain. Les points d'arrêts sont identifiés, les conducteurs et auto-stoppeurs s'inscrivent en mairie ou sur le site. Les premiers apposent un macaron sur leur pare-brise tandis que les seconds se rendent à un arrêt avec une fiche indiquant leur destination finale.

Ce système est en cours de développement en Hauts-de-France, en particulier sur la Communauté de Communes du Plateau Picard où il est envisagé de faire une expérimentation à destination des seniors. Le service se déploie également sur le périmètre du Parc Naturel Régional Oise-Pays de France et la Communauté de Communes Pays d'Oise et d'Halatte (CCPOH).

Dernièrement, en vue de compléter l'offre de transport, la Communauté d'Agglomération des 2 Baies en Montreuillois (CA2BM), en partenariat avec les Communautés de Communes du Haut-Pays du Montreuillois et des 7 Vallées a adhéré au Rezo Pouce pour développer des arrêts dans l'ensemble des communes du territoire.

Le Transport à la Demande et les offres «Retour garanti à domicile»

La mobilité en milieu rural présente davantage d'obstacles aux changements de pratiques. L'offre de transports en commun «lourds» n'y est pas pertinente et les services ne peuvent répondre à l'ensemble des besoins, du fait des déplacements diffus. Par ailleurs, les différentes expérimentations en matière de transport à la demande peinent à trouver leur public et leur efficacité.

La Région, désormais organisatrice des services interurbains par autocar dans les territoires ruraux, peut déployer de nouveaux types de service personnalisés (transport à la demande, prêt de véhicules, transport à caractère social...), soit directement, soit en partenariat avec des acteurs locaux. En particulier, le Transport à la Demande (TAD) répond à des besoins de mobilité en cas d'absence ou d'insuffisance de lignes régulières pour réaliser un déplacement en se basant sur l'optimisation des trajets en fonction des personnes transportées. Il faut également signaler que le retour garanti à domicile permet aux usagers de transports alternatifs à l'autosolisme de pouvoir faire face aux imprévus quel que soit leur mode de transport initial (transport collectif, covoiturage, vélo, marche...). La Loi d'Orientation des Mobilités devrait apporter des outils pour développer les services de transport dans les territoires ruraux.

c. S'appuyer sur le développement du numérique pour faire émerger de nouveaux services à la mobilité

Le développement des outils numériques doit donc accompagner la création de nouveaux services à la mobilité et de systèmes de transport intelligents. A plus long terme, des pistes prometteuses se dessinent avec le développement des véhicules autonomes, le déploiement de la mobilité comme un service ou MaaS (Mobility as a Service) pour assurer, grâce à des propositions de bouquet de services de mobilité, le déplacement d'un point A à un point B tout en incitant les usagers à renoncer à la propriété d'un ou plusieurs véhicules.

L'un des enjeux facilitant la création de certains de ces services porte clairement sur le partage des informations et des données détenues par les acteurs publics comme privés, avec des attentes fortes sur la mise à disposition des données d'exploitation en temps réel.

II. FACILITER L'ACCES A L'EMPLOI, AUX FORMATIONS ET A L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

«Penser la mobilité de façon globale pour développer l'accès aux activités et réduire le besoin de se déplacer»⁸ : il s'agit de permettre à tous les publics et sur l'ensemble du territoire régional d'accéder aux activités (travail, santé, éducation, loisirs...) et d'assurer le droit à la mobilité pour tous. Le lien entre les questions de mobilité et l'emploi est particulièrement fort et des études⁹ montre que :

- 19% des français renoncent à se rendre à un entretien d'embauche ou dans une structure d'aide à la recherche d'emploi parce qu'ils n'ont pas la possibilité matérielle de le faire.
- 23% des français déclarent avoir refusé un travail ou une formation par manque de moyen de se déplacer.
- 40% des Français (74% chez ceux en zone rurale) rencontrent des difficultés pour accéder rapidement et facilement à un réseau de transport local (métro, bus, TER...).
- 50% estiment que les transports collectifs ne sont pas assez développés dans leur zone de résidence.
- 43% affirment avoir, au moins de temps en temps, des difficultés lors de leurs déplacements quotidiens pour accéder au lieu de travail, d'études ou à d'autres activités.
- 86% des Français estiment que les difficultés d'accès à la mobilité constituent un frein à l'emploi, et plus d'un tiers en sont convaincus.

Les déplacements liés au travail représentent 29% de l'ensemble des déplacements et 41% des distances parcourues d'où l'importance d'encourager la mobilité dite «immobile» en incitant les employeurs à mettre en place des dispositifs comme le télétravail, les visioconférences, le coworking... voire à créer de nouveaux métiers numériques d'aide à la personne.

⁸ En lien avec l'Article L1111 du Code des Transports : « Donner la capacité à chacun sur l'ensemble des territoires d'accéder aux activités et services essentiels de façon choisie, par une politique de mobilité inclusive traitant des enjeux et déterminants d'un droit à la mobilité. »

⁹ ELABE : Laboratoire de la Mobilité Inclusive – Mobilité et emploi

1. FAIRE LE LIEN AVEC LA STRATEGIE REGIONALE DE L'EMPLOI

La place de l'automobile dans les transports domicile-travail engendre des coûts importants pour les actifs et confère au permis de conduire un rôle clef dans les mobilités quotidiennes : coût de l'examen, acquisition et entretien d'un véhicule, prix des carburants (en forte hausse au cours des deux dernières décennies). Ces dépenses sont susceptibles de limiter la mobilité géographique pendulaire des salariés et, surtout des personnes en réinsertion professionnelles qui recherchent ou reprennent un emploi nécessitant un véhicule. De plus, le poids de l'automobile dans les trajets domicile-travail contribue à faire du permis de conduire et de l'accès à un véhicule un levier d'insertion professionnelle.

Même si les transports collectifs présentent des niveaux de coûts nettement inférieurs à ceux de la voiture personnelle, tant pour les salariés, qui bénéficient en particulier du dispositif de remboursement partiel de leur abonnement domicile-travail, que pour les demandeurs d'emploi bénéficiant de tarifications réduites, voire de la gratuité d'utilisation selon les opérateurs locaux de transports urbains, ils ne répondent qu'imparfaitement aux besoins.

Le recours aux transports collectifs peut être limité par différents facteurs tels que la très forte augmentation de la durée des trajets dès lors que l'emploi s'éloigne des centres urbains, l'absence de transports collectifs desservant certaines zones peu denses en périphérie urbaine ou en zone rurale, les horaires de fonctionnement des transports collectifs en inadéquation avec les besoins d'actifs travaillant en horaires décalés voire les phénomènes d'enclavement territorial qui allongent considérablement le temps de transport entre le logement et l'emploi, parfois proches d'un point de vue strictement géographique.

C'est pourquoi, il est indispensable d'encourager la mobilité de tous les publics, en particulier des plus fragiles dont les habitants des quartiers prioritaires¹⁰. En amont, il est important de connaître les pratiques des habitants et d'identifier les moyens rendant possible un éloignement des quartiers ou territoires les plus vulnérables en vue d'une insertion professionnelle. La Région déploie déjà plusieurs dispositifs pour faciliter la mobilité vers l'emploi : Aide au Transport aux Particuliers (ATP), «En route pour l'emploi» (prêt de voiture pour 2 € par jour), «Testez le train»...

Par ailleurs, le développement de services à la mobilité et de plates-formes de mobilité inclusive permet de pallier les difficultés des publics en insertion pour accéder à un emploi, la formation ou à un service (service administratif, santé, achat, loisir, culture...). Il convient de veiller à une bonne couverture régionale par des maisons de mobilité en articulation avec le réseau des associations d'économie sociale et solidaire et avec les dispositions qui pourraient être retenues dans la loi d'orientation des mobilités (LOM). On peut également souligner l'intérêt du développement des garages et auto-écoles solidaires ou de toute autre initiative portant sur le caractère «inclusif» de la mobilité, facteur clé d'insertion et d'accès à l'emploi.

2. ENCOURAGER LA MOBILITE POUR PERMETTRE L'ACCES AUX FORMATIONS ET A L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

Le manque de mobilité des jeunes dans la région académique Hauts-de-France nuit aussi bien à la diversité et à la continuité qu'à la sécurisation des parcours de formation. Il est souhaitable de mener une réflexion partagée sur les freins à la mobilité, en lien avec la politique d'accueil et d'accompagnement en internat qui inclut les aides financières adaptées, mais aussi à travers les réseaux des transports disponibles. Celle-ci doit s'accompagner d'encouragements aux projets éducatifs et de formation favorisant le développement du potentiel de mobilité des individus.

Pour cela, diverses actions doivent être entreprises comme la réalisation d'une cartographie dynamique permettant de visualiser les formations, les transports et les internats en relation avec le domicile des élèves, le recensement (et la lisibilité) de l'offre des aides à la mobilité, les initiatives innovantes favorisant la mobilité des publics. Il est également important de veiller à garantir des conditions de réussite équitables sur tout le territoire par une offre de transports adaptée et une offre d'hébergement attractive comme de promouvoir et sécuriser les parcours des publics (via des solutions innovantes d'hébergement, la mise en visibilité des conditions logistiques des centres de formation, solutions intégrées hébergement-restauration-transport...).

De plus, se former pour se qualifier demande un effort équivalent en termes de mobilité ; ce qui implique de développer la mobilité des publics pour l'accès à la formation, en particulier pour les salariés les moins qualifiés et de partager et expérimenter des pratiques innovantes favorisant la mobilité des publics : offre d'hébergement liée à la formation, solutions opérationnelles pour les publics ayant des difficultés de transport (covoiturage, location de véhicules, de cyclomoteurs ou scooters, garages sociaux...), accès des publics aux plates-formes de mobilité, notamment en milieu rural, développement de formations à distance dans certaines situations et contextes territoriaux et mise en réseau des établissements et des formations (interopérabilité des environnements numériques de travail, des systèmes d'informations, des passerelles...).

¹⁰ Quartiers prioritaires au titre de la Politique de la Ville

3. DEVELOPPER LES FACTEURS D'ATTRACTIVITE LOCALE DONT L'ACCESSIBILITE DES SITES POUR LES ENTREPRISES ET LES SALARIES

Dans un contexte de chômage durable, la stratégie régionale de mobilité doit être un levier au service du développement économique et de la création d'emplois de bonne qualité. Il convient donc de prendre en considération les besoins des salariés pour venir travailler et ceux des entreprises pour profiter des flux de transports, les services logistiques du territoire et le développement économique issu de ces derniers. En particulier, sur les sites concentrant plusieurs entreprises, il est indispensable de faciliter les pratiques vertueuses des salariés : accès en transports collectifs, covoiturage, modes actifs, bornes de recharge de véhicules électriques... Améliorer la mobilité et développer de nouveaux services peuvent également favoriser le développement des entreprises et, au-delà, permettre aux salariés de bénéficier de diverses aides à coût maîtrisé : navettes de transport, aides au transport, regroupement des personnes d'une même équipe habitant dans une zone géographique cohérente de façon à favoriser le covoiturage...

Si les facilités de transport et l'accès aux transports en commun sont à la fois des critères d'implantation des entreprises, et des facteurs positifs pour la création d'emplois, d'autres éléments peuvent concourir au développement de l'attractivité économique en matière de services aux entreprises, de formation de la main-d'œuvre potentielle et de cadre de vie ; ce qui passe également par le développement d'une économie résidentielle de qualité et par de bonnes dessertes en transports. Par ailleurs, la mobilité et l'accessibilité sont des leviers de désenclavement économique et social des territoires plus ruraux ou éloignés des grands axes.

III. TENDRE VERS UNE MOBILITE DURABLE

La politique des transports doit favoriser la mise en place d'un système permettant de soutenir le progrès économique, d'accroître la compétitivité et d'offrir des services de mobilité de haute qualité tout en assurant une utilisation plus efficace des ressources. Dans la pratique, les transports doivent utiliser l'énergie de manière plus limitée et plus propre, mieux exploiter des infrastructures modernes et réduire leur incidence négative sur l'environnement et sur des composantes primordiales du patrimoine naturel telles que l'eau, la terre et les écosystèmes.¹¹

1. FAVORISER LA LIMITATION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SANITAIRES DES TRANSPORTS

La région fait face à des problématiques accentuées par les flux qui la traversent : pollution atmosphérique, raréfaction des ressources pétrolières, acceptabilité réduite de nouvelles infrastructures consommatrices d'espace et génératrices de nuisances (sonores, atmosphériques, effets de coupure). Les transports sont fortement émetteurs de gaz à effet de serre (GES), d'oxydes d'azote et de poussières. La route représente près de 95% des émissions de GES du secteur des transports (environ 3/5^{ème} pour les véhicules particuliers, 1/5^{ème} pour les poids lourds et 1/5^{ème} pour les véhicules utilitaires légers). En Hauts-de-France, le secteur des transports (voyageurs et marchandises) est le troisième secteur consommateur d'énergie (4 Mtep en 2014, soit 23% du total régional) et, en termes de gaz à effet de serre, il émet 11,5 Mt eqCO₂ (soit 20%).

Il est indispensable que les transports utilisent l'énergie de manière plus limitée et plus propre, exploitent mieux les infrastructures existantes et réduisent les incidences négatives sur l'environnement. Aussi, il faut concevoir de nouveaux modèles de déplacement, conçus pour amener ensemble à destination davantage de marchandises et de passagers au moyen des modes de transport, ou de combinaisons de modes, les plus efficaces. Les transports individuels sont à réserver de préférence pour les derniers kilomètres du trajet avec des véhicules non polluants (plus économes en énergie et carburants plus propres). Il faut assurer le développement et l'usage de services de transport collectifs (autobus, autocar, tramway, métro, train covoiturage pour les passagers) en favorisant l'intermodalité.

Si la diversification des modes et usages de transports en commun est un défi important, il convient également d'encourager les modes de déplacements doux. En ce sens, la mise en œuvre du Schéma Régional des Vélos Routes Voies Vertes doit notamment faciliter la pratique du vélo, y compris pour les trajets du quotidien permettant d'accéder aux pôles d'emploi et d'activité ou aux réseaux de transport. Il s'agit ainsi d'intégrer les mobilités actives dans une démarche de multimodalités (rabattement vers les gares, stationnement aux abords des pôles d'échanges multimodaux, mobilité urbaine, utilisation dans les transports en commun).

Par ailleurs, l'un des leviers à actionner en faveur de la mobilité durable consiste à favoriser les alternatives à la voiture individuelle et à l'autosolisme en soutenant les pratiques de covoiturage et d'autopartage (expérimentation, accompagnement financiers, infrastructures) sachant qu'on ne compte actuellement en moyenne qu'1,1 personne par véhicule pour les déplacements domicile-travail en Hauts-de-France.

L'enjeu commun est la sécurisation des parcours et la fiabilisation des trajets ou de l'ensemble de la chaîne de déplacement pour les pratiques intermodales. Dans cette optique, la question des mobilités doit s'intégrer dans une

¹¹ En lien avec la Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Commission européenne – Livre Blanc Mars 2011

vision globale de l'aménagement du territoire : urbanisme, habitat, tourisme et développement économique doivent être aujourd'hui pensés en lien avec les possibilités de déplacements au sein des territoires. La gestion intégrée de la demande de mobilité et l'aménagement du territoire peuvent faire baisser les volumes de trafic. Les installations facilitant les déplacements à pied et à vélo doivent devenir une partie intégrante de la mobilité et de la conception des infrastructures.

2. DEVELOPPER LA MOBILITE PROPRE

En milieu urbain, le passage à des transports moins polluants est facilité par des exigences moindres en matière de rayon d'action des véhicules et une densité de population élevée. Les villes offrent un éventail de transports publics et de grandes possibilités de développement de modes doux. Par contre, elles sont victimes de la congestion de la circulation, d'une mauvaise qualité de l'air et de l'exposition au bruit. Les transports urbains sont responsables d'un quart environ des émissions de CO₂ dues aux transports et 69% des accidents routiers se produisent dans les villes.

Le retrait progressif des véhicules utilisant des carburants traditionnels de l'environnement urbain doit contribuer de manière substantielle à réduire sensiblement la dépendance à l'égard du pétrole, les émissions de gaz à effet de serre et la pollution sonore et atmosphérique locale. Il doit être complété par le développement d'infrastructures appropriées pour ravitailler ou recharger les nouveaux véhicules. Si la part des déplacements utilisant des transports collectifs augmente et se combine à des obligations de services publics, il est possible d'accroître la densité et la fréquence du service en créant un cercle vertueux favorable aux modes de transport publics.

Il convient d'encourager l'utilisation de véhicules plus petits, plus légers et adaptés au transport routier de passagers. Les grands parcs d'autobus urbains, de taxis et de fourgonnettes se prêtent particulièrement bien à l'introduction d'alternatives en matière de systèmes de propulsion et de carburants. Ils peuvent jouer un rôle majeur dans la réduction de l'intensité de carbone des transports urbains tout en fournissant un banc d'essai pour de nouvelles technologies et en offrant une possibilité de mise sur le marché accélérée. La tarification routière et la suppression des distorsions fiscales est un moyen d'encourager l'utilisation des transports publics et l'introduction graduelle de systèmes alternatifs de propulsion.

La Région œuvre à la transition du parc automobile vers des véhicules propres et à faible émissions. Visant l'exemplarité sur son parc de véhicule, elle favorisera en outre la transition vers une mobilité décarbonnée et l'usage de nouvelles énergies de manière appropriée et pertinente (GNV, Hydrogène, Electricité). Toutes les mobilités sont concernées par cette évolution, en écho à la démarche Troisième Révolution Industrielle : le fluvial, le routier, le transport de marchandises et de personnes.

A noter que le groupe Engie a inauguré à Dunkerque, en juin 2018, un démonstrateur «Gestion des Réseaux par l'injection d'Hydrogène pour Décarboner les énergies» (GRHYD). Celui-ci a pour objectif d'analyser les possibilités de développement d'une nouvelle filière à destination de l'habitat et des transports. Son rôle est de tester l'injection d'hydrogène, issu d'électricité renouvelable, dans le réseau de distribution du gaz naturel pour le chauffage urbain et la production d'hythane® (hydrogène + gaz naturel) pour l'alimentation d'une cinquantaine de véhicules du réseau de transport en commun dunkerquois.

En matière de transport ferroviaire, le développement des trains à hydrogène permettrait d'accentuer la sortie du diesel ferroviaire sur les lignes non électrifiées. Les premiers prototypes devraient être expérimentés par la SNCF dès 2019.

3. TIRER BENEFICE DES INNOVATIONS TECHNIQUES POUR LIMITER LES IMPACTS NEGATIFS DES TRANSPORTS

Il faut développer un concept de mobilité innovant s'appuyant sur un ensemble de technologies et de comportements plus durables grâce à l'amélioration des performances énergétiques des véhicules pour tous les modes de transport par le développement et le déploiement d'options durables en matière de carburants et de systèmes de propulsion.

L'innovation technologique permet de passer plus rapidement et plus efficacement à un système de transports efficient et durable en agissant sur trois facteurs principaux : une plus grande efficacité des véhicules grâce à des innovations dans les moteurs, les matériaux et la conception, une utilisation plus propre de l'énergie avec les nouveaux carburants et modes de propulsion et enfin une meilleure utilisation des réseaux et un fonctionnement plus sûr grâce aux systèmes d'information et de communication.

Le déploiement des stations de recharge pour véhicules électriques doit se poursuivre pour offrir une couverture complète et équilibrée du territoire. Le développement des stations de recharge GNV et hydrogène doit être engagé dans une logique similaire. Le maillage adapté de ces infrastructures contribue à garantir l'autonomie des usagers et est une condition indispensable au développement de ces nouvelles énergies.

D'autres innovations technologiques sont pressenties et vont très certainement modifier le rapport de l'utilisateur à l'automobile : déploiement des véhicules autonomes et des solutions de mobilité associées (réservation à distance d'un véhicule pour un déplacement donné...), gestion des flux de déplacements par la mise en place de systèmes intégrés

de gestion et d'information pour les transports qui facilitent la prestation de services de mobilité intelligents, gestion du trafic permettant une meilleure utilisation des infrastructures et des véhicules, systèmes d'information sur les passagers et les déplacements ainsi que des systèmes de réservation et de paiement.

A titre d'illustration, la Métropole Européenne de Lille engage une expérimentation de véhicules autonomes, à compter du 17 décembre 2018. Pendant un an une navette 100% électrique circulera en boucle au large du tracé du métro, entre le parc relais et la zone d'activités des 4 Cantons et la Cité Scientifique avec deux arrêts intermédiaire. La navette roule à 25km/h avec 15 passagers et les rotations sont prévues entre 7H30 et 19H30 à des fréquences de 10 ou 20 minutes selon les horaires.

IV. ETRE UNE REGION D'EXCELLENCE DANS LES TRANSPORTS

1. S'APPUYER SUR LES POINTS FORTS IDENTIFIES PAR LA STRATEGIE RECHERCHE INNOVATION

Les Hauts-de-France sont en tête des régions françaises dans le domaine des industries ferroviaire et automobile et, à ce titre, la thématique des transports et de la mobilité est inscrite en tant que domaine d'activité stratégique majeur de la Stratégie Recherche Innovation.

Le pôle ferroviaire, premier pôle européen, est constitué par l'Association des Industries Ferroviaires des Hauts-de-France, de nombreuses écoles d'ingénieurs, universités et centres de recherche (dont l'IFSTTAR). Il est renforcé, dans le Valenciennois par le CISIT (Campus International Sécurité et Intermodalité dans les Transports), le Technopôle Transalley dans le domaine des Transports Durables, le Centre d'Essais Ferroviaires de Petite-Forêt ou encore par la présence de Certifer, agence française de certification ferroviaire et d'évaluation des systèmes de transports guidés urbains et ferroviaires.

Les Hauts-de-France sont également la première région automobile française avec trois constructeurs mondiaux sur sept sites de production, plus de 550 équipementiers automobiles, fournisseurs et sous-traitants et plus de 80 000 salariés (50 000 personnes dans l'industrie automobile et 17 000 personnes sur les sites de construction) sans compter un Centre de Recherche, d'Innovation Technique et Technologiques en Moteurs et Acoustique Automobile (CRITT M2A).

Enfin les Hauts-de-France sont la troisième région française pour l'emploi dans la logistique avec 89 000 emplois (4,8% de l'emploi régional) dont 37% pour le transport routier de fret, 20% pour les activités postales et 16% pour les activités de stockage et d'entreposage. L'économie maritime représente quant à elle 1,2% de l'emploi régional (25 600 emplois en 2012).

2. SOUTENIR LES POLES DE COMPETITIVITE ET D'EXCELLENCE

Les filières économiques et de recherche en matière de transports couvrent un large éventail sur le territoire régional et concernent l'activité portuaire, l'industrie automobile, la filière aéronautique, les secteurs de la logistique et du transport, ainsi que les grands projets.

L'implantation de l'Agence Ferroviaire Européenne (AFE), le pôle de compétitivité de classe mondiale pour les transports durables I-Trans qui a pour objectif d'inventer, concevoir, fabriquer et vendre les systèmes de transports du futur ou encore de l'Institut de Recherche Technologique RAILENIUM témoignent de la vitalité et du rayonnement des filières transports et logistique en région. RAILENIUM vise l'amélioration de la performance des systèmes ferroviaires et du train de demain, le renforcement par l'innovation de la compétitivité du secteur ferroviaire et de son industrie au plan international en pilotant des programmes de Recherche & Développement et d'innovation, en développant une stratégie d'essais et en organisant la formation des acteurs du secteur ferroviaire.

Le pôle de compétitivité PICOM (industries du commerce) et le pôle d'excellence Energie 2020 complètent les activités d'I-Trans. Pour la logistique, le pôle d'excellence régional Euralogistic, situé sur le site Delta 3, est une plateforme collaborative et un cluster économique qui propose un bouquet de services aux acteurs de la logistique, met en réseau les entreprises, contribue à la formation et à la recherche autour de projets concrets et innovants.

3. FAVORISER L'EMERGENCE D'UN TRANSPORT DURABLE

La filière économique génère des dynamiques de rapprochement entre les acteurs concernés, conciliant coopérations de proximité et insertion mondiale, comme le pôle de compétitivité I-Trans qui travaille essentiellement sur la question 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.

Le territoire ambitionne de devenir un acteur central de la recherche dans le domaine des transports. Ce qui se traduit par l'engagement de la Région dans la création du campus international de formation, de recherche et de transfert technologique dans le domaine des transports à Valenciennes. «En matière routière, l'innovation peut être celle des nouvelles motorisations, électricité et hydrogène. La Région peut soutenir leur développement s'il entre en résonance avec des opportunités économiques liées à la filière automobile ou à celle de l'énergie. Toutefois, la Région n'a pas vocation à se substituer au rôle directeur de l'Etat en matière de politique énergétique, ni à celui du secteur privé dans le développement des véhicules et réseaux de recharge¹² ».

Le développement de systèmes de transport intelligents permet de gérer les externalités liées à la mobilité (bruit, pollution, congestion), d'améliorer le confort et la sécurité des biens et des personnes et d'optimiser la gestion des infrastructures et des politiques publiques liées à l'ensemble du système de transport.

Une montée en puissance coordonnée des structures de recherche publique est nécessaire pour accompagner les mutations technologiques à venir, notamment en matière d'environnement et de sécurité. Il s'agit également d'investir plus largement le champ de la sociologie des transports dont celui des stratégies comportementales de manière à identifier les freins aux changements et contribuer à une évolution des choix modaux.

4. ADAPTER LA FORMATION PROFESSIONNELLE

Des efforts particuliers doivent être consacrés à la formation professionnelle des acteurs des secteurs du transport et de la logistique ainsi que dans les domaines des nouvelles technologies de l'information et de la communication appliquées à ces thématiques.

Plus généralement, le Contrat de Plan Régional de Développement des Formations et de l'Orientation Professionnelle (CPRDFOP) signé en mars 2017, identifie la question de la mobilité des publics (incluant l'accessibilité des prestations d'orientation et de formation professionnelles) comme enjeu transversal et l'intègre dans chacun des Plans Stratégiques Opérationnels. Il souligne que le manque de mobilité des jeunes nuit à la diversité, à la continuité et à la sécurisation de leur parcours de formation et qu'il est souhaitable de mener une réflexion partagée sur les freins à la mobilité, en lien avec la politique d'accueil et d'accompagnement en internat qui inclut les aides financières adaptées, mais aussi à travers les réseaux des transports disponibles.

Le Campus régional Euralogistic, quant à lui, offre un panel de services innovants dans le domaine de la formation et de la recherche en logistique.

D. PROPOSER DEMAIN UNE VERITABLE INTERMODALITE EN HAUTS-DE-FRANCE

L'intermodalité, caractérisée par l'usage combiné de plusieurs modes de transports pour un déplacement, est un enjeu clé des politiques de mobilité, segmentées par la répartition des compétences entre différents acteurs. La définition d'une stratégie en la matière doit avant tout porter sur la gestion et le traitement des ruptures de charges entre modes. Si, traditionnellement, les réflexions portaient sur la connexion entre deux modes de transport mécanisés, il convient désormais d'appréhender l'intermodalité en prenant en compte l'ensemble des modes de déplacement, y compris les modes actifs et doux.

Le caractère intermodal de l'usage des transports collectifs peut constituer un frein pour les usagers : des études sociologiques ont montré que, bien souvent, le temps de marche ou d'attente entre modes est ressenti comme deux à cinq fois plus long et contraignant que le temps passé à bord. Les usagers préféreraient réaliser un trajet de 40 minutes sans changement, plutôt qu'un déplacement de 30 minutes avec rupture de charge. La caractéristique intermodale de l'usage des transports collectifs peut représenter un frein pour les usagers, par la multiplicité des combinaisons et le caractère anxiogène, surtout en cas de perturbations. En raison de la complexité potentielle des enchaînements et éventuellement des appréhensions voire des angoisses en cas de perturbations, faciliter l'intermodalité nécessite de travailler au bon enchaînement des modes et à la gestion du temps passé lors des ruptures de charge.

I. L'INTERMODALITE EN HAUTS-DE-FRANCE

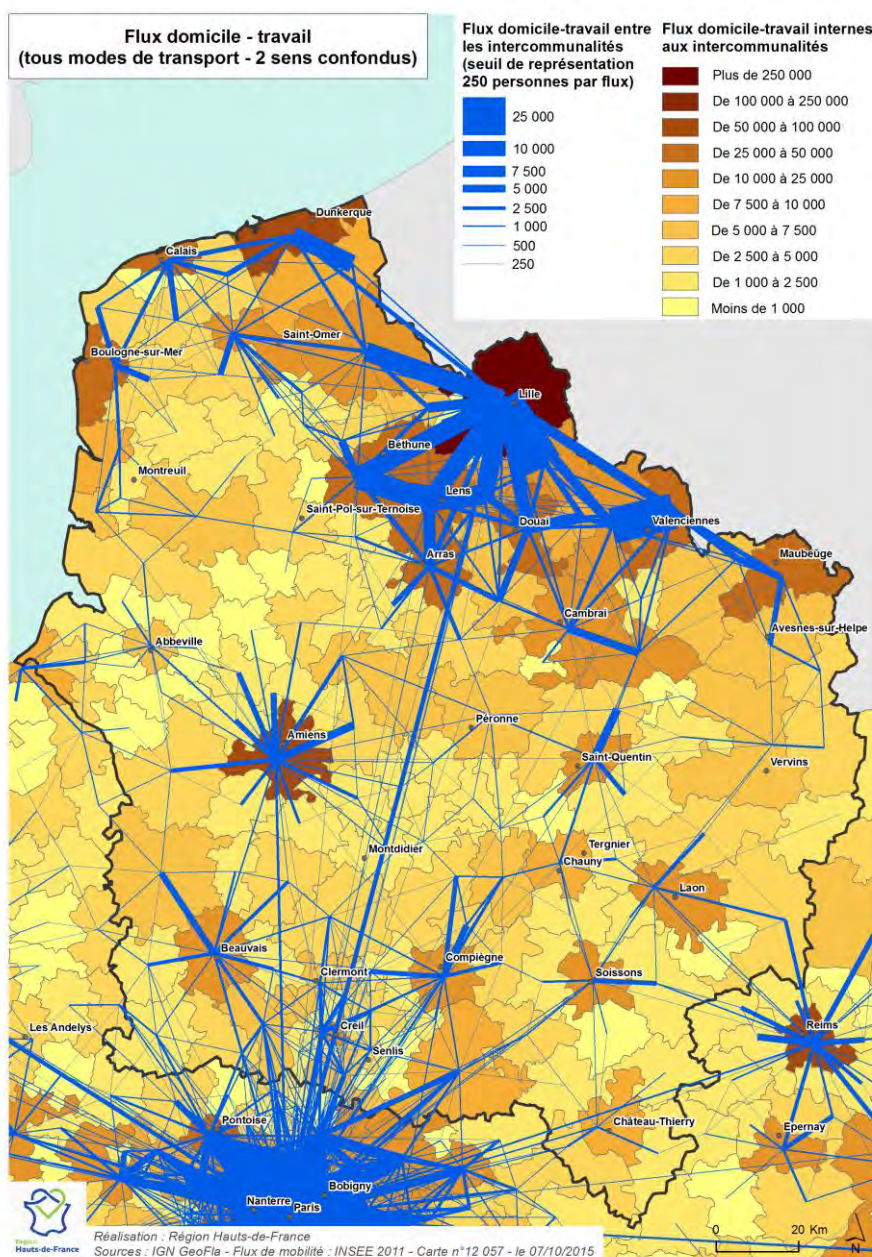
Les déplacements intermodaux ont fortement progressé au cours des dernières décennies, quelle que soit la combinaison des modes et de manière générale leur volume a été multiplié par trois en vingt ans. L'utilisation des transports collectifs associés au vélo a augmenté de 140%, celle des transports collectifs + véhicules particuliers de 66% et l'usage de plusieurs transports collectifs de 45%.

¹² Rapport Prospectif Transports et infrastructures de transport en Hauts-de-France – Juillet 2016

Toutefois, les pratiques intermodales restent minoritaires dans les déplacements du quotidien et les distances parcourues chaque jour par les habitants sont de plus en plus longues, avec une médiane de 15 km (+2 km en 14 ans) au niveau national. En termes de déplacements domicile-travail, les Hauts-de-France sont la première région française : 70,9% de navetteurs parcourent en moyenne 23 km par jour, distance portée à 83 km par jour pour les grands mobiles de la Région (soit 1/3 des habitants qui s'éloignent chaque jour de plus de 10 km du domicile).

La mobilité est un élément clé pour l'emploi et la qualité de vie des habitants de la région en tant que facteur d'intégration sociale et professionnelle : l'intermodalité est, par conséquent, un enjeu majeur d'amélioration du quotidien, surtout pour accéder à l'emploi ou la formation¹³. La nécessité d'encourager le développement de l'intermodalité est renforcée à la fois par l'accentuation des problèmes de congestion routière et d'accessibilité des centres urbains par l'impact financier de la mobilité dans le budget des foyers et par des problématiques environnementales.

En Hauts-de-France, les flux sont fortement concentrés vers les grands pôles d'emploi et de formation constitués par l'aire métropolitaine lilloise et la région parisienne, qui sont de ce fait fortement congestionnés, chacun concentrant 1/3 des flux quotidiens domicile-travail. Cette attractivité de Lille et Paris a une répercussion directe sur la forte part des usagers du train combinant plusieurs modes pour leurs déplacements : près de 40% des clients du TER Hauts-de-France prennent les transports collectifs à la descente du train.



Carte 13 – N°12 057 - Flux domicile-travail

¹³ En France, 1/4 des 18/30 ans ont déjà refusé un emploi pour des réseaux de mobilité, et 1/5 des jeunes ont abandonné une formation pour les mêmes raisons. Cela s'explique notamment par le fait que les habitants se trouvent bien souvent en dehors des périmètres des AOM pour une partie de leur trajet

Au niveau national, on remarque que la mobilité est à deux vitesses : la première «intermodale» est plus développée en milieu urbain dense tandis que la seconde est essentiellement basée sur l'usage de la voiture particulière (plus de 90% dans les espaces les moins densément peuplés) quel que soit le motif de déplacement (emploi, services, lieux de consommation...). Au-delà du seuil de 100 000 habitants (territoires sur lesquels il existe des réseaux urbains denses) la part modale de la voiture dans les trajets domicile-travail ne représente plus que 43% et celle des transports en commun 35%. La voiture reste toutefois le premier mode de déplacement et elle permet de parcourir 83% des distances.

Les enquêtes nationales de déplacement ont mis en avant le lien entre l'utilisation de la voiture individuelle et des transports collectifs et l'urbanisation des territoires. Les enquêtes « grands mobiles » en région Hauts-de-France soulignent la place prépondérante de la voiture comme mode de rabattement vers une gare avec des différences imputables aux caractéristiques des différents territoires : sur le versant nord, la voiture «conducteur» est utilisée à 24% alors que sur le versant sud, elle l'est à près de 35%. A l'opposé, 16% des usagers du train accèdent en transport en commun à la gare de montée dans le versant nord, alors qu'ils ne sont que 10% sur le versant sud. La prédominance de l'accès en voiture à une gare génère des difficultés de stationnement à proximité de celle-ci : 82% des conducteurs doivent faire face à une situation de saturation des parkings, soit 42% des usagers du TER.

Si, en milieu urbain dense, l'intermodalité et l'usage des transports collectifs font partie intégrante de la vie des habitants, la situation diffère en milieu périurbain et rural, soit en raison d'un déficit de transport en commun soit pour des motifs sociologiques (connaissance, anxiété, habitudes de déplacements...). De même, le développement de la périurbanisation et la multiplicité des motifs de déplacement rendent plus complexe la mise en place d'alternatives à la voiture individuelle au moyen de transports collectifs traditionnels.

On constate une diminution des trajets inférieurs à 10 km tandis que ceux entre 20 et 50 km augmentent. Ces derniers concernent principalement les déplacements des populations de territoires ruraux et franges urbaines vers les zones industrielles et d'activités. Cette tranche de distances correspond au segment des mobilités du quotidien où les autorités organisatrices sont les plus dispersées, avec peu de prise en charge par la gouvernance actuelle des transports publics. De ce fait, faute de densité suffisante pour mettre en place des transports en commun réguliers et fréquents, la voiture reste un moyen de déplacement privilégié dont il convient d'encourager l'usage partagé. C'est dans cette direction que les efforts doivent particulièrement se concentrer pour limiter la croissance du trafic routier et la congestion qui en découle aux entrées des grandes agglomérations.

En Hauts-de-France, l'organisation de la mobilité relève de 34 Autorités Organisatrices de la Mobilité (soit 10% des AOM françaises) qui concentrent 65% de la population régionale avec toutefois de très grandes différences suivant les départements : par exemple, si dans le Nord, 80% des habitants sont dans le ressort territorial d'une AOM, ils ne sont que 43% dans l'Oise. L'intégration au ressort territorial d'une AOM ne garantit pas à une commune une desserte régulière par le réseau de transports en commun. A titre d'illustration, sur le territoire d'Amiens Métropole, seules 61% des communes intégrées à l'AOM sont desservies par une ligne de transport collectif urbain (TCU) et pour celui de Cambrai, elles ne sont que 11%. Comme pour les technologies de l'information et de la communication, on peut parler de «zones blanches» de la mobilité, secteurs dans lesquels les populations sont dépendantes de la voiture particulière et en déficit de mobilité.

La notion de «système de transports» doit primer sur la notion de «réseau de transport» : il ne s'agit pas de superposer des réseaux mais de constituer une chaîne de services de transports complète. Par ailleurs, les différents modes de transports collectifs ont chacun un périmètre de pertinence et la seule intervention des autorités organisatrices de la mobilité ne peut répondre à l'ensemble des problématiques, en particulier en milieu rural où dispersion et faible densité de population ne sont pas toujours compatibles avec des transports collectifs «classiques». Il s'agit donc de rechercher de nouveaux services à la mobilité pouvant également résulter d'initiatives privées. La multiplication des combinaisons possibles complexifiant la planification du système des mobilités il est primordial d'organiser l'intermodalité à différents niveaux territoriaux et d'affirmer la place des pôles d'échanges comme points stratégiques offrant une gamme d'équipements et de services.

Ainsi, il s'agit de faciliter non seulement le passage d'un mode à l'autre mais aussi de traiter les problématiques des premiers et derniers kilomètres qui peuvent constituer des freins à l'utilisation des transports collectifs. Pour ce faire, il faut traiter conjointement les différents volets de l'intermodalité : la coordination et l'articulation des réseaux, services et offres de transport, la mise en place de services et d'outils intermodaux, le développement des nouvelles technologies afin d'offrir aux usagers une large gamme d'outils pour les accompagner tout au long de leur parcours ou encore l'aménagement de véritables nœuds de connexion permettant les échanges entre modes et maillant le territoire.

Derrière ces objectifs, apparaît en filigrane la question de la gouvernance de l'intermodalité et des partenariats à mettre en place entre l'ensemble des acteurs concernés avec, au centre des réflexions, le besoin de l'usager. Avec les lois NOTRe, MAPTAM et la LOM, la concentration des compétences «Transports» et le rôle de chef de file de la Région doivent faciliter les pratiques intermodales. En d'autres termes, la Région est désormais en position d'être le véritable chef d'orchestre d'une mobilité globale et intégrée sur une étendue territoriale significative.

II. COORDONNER ET ARTICULER LES OFFRES DES DIFFERENTS RESEAUX

Quel que soit le motif du déplacement, les usagers des transports collectifs utilisent très souvent un autre mode en amont ou en aval de l'accès au mode principal, surtout quand il s'agit du train : pour les grands mobiles, 80% des déplacements ferroviaires sont intermodaux et 36% sont combinés avec deux autres modes mécanisés.

C'est pourquoi, l'un des enjeux en matière de coordination consiste à sécuriser le parcours des usagers par la définition d'une offre de transports adaptée aux besoins réels et dans de bonnes conditions : s'il est difficile d'accélérer les temps de parcours, il s'agit d'optimiser la liaison et les temps d'échanges entre réseaux. Il convient donc de veiller à la robustesse des horaires et à l'amélioration des correspondances pour permettre à l'utilisateur de gagner du temps sur la globalité du parcours.

Les relations entre modes peuvent freiner la pratique intermodale : l'offre ferroviaire n'est pas souple par nature, la combinaison train + train apparaît souvent complexe pour les usagers tandis que la combinaison car + train ou train + bus est souvent limitée, sauf dans les grandes agglomérations où la densité et la fréquence des réseaux urbains rendent plus aisé le passage d'un mode à l'autre.

L'articulation des modes est un sujet prégnant pour les horaires de début et fin de services. Il est nécessaire de veiller à la fois à la coordination des grilles horaires des différents modes et à leur amplitude. Dans cet objectif, des chartes de coordination et d'information peuvent être proposées aux autorités organisatrices pour les informer des aléas, surtout pour les premiers et derniers départs, et pour développer un cadre d'échanges sur la définition et les évolutions des offres de transport. Ces pratiques nécessitent d'impliquer aussi les exploitants et transporteurs.

Il est utile de s'appuyer sur Hauts-de-France Mobilités et le SMTCO, dont l'une des compétences obligatoires imposées par la loi SRU du 13 décembre 2000 est la coordination des offres, afin d'initier des pratiques de travail, d'échanges et d'information pour la définition, la révision et l'adaptation des offres, voire pour une meilleure gestion des situations perturbées, en s'appuyant sur les outils d'information multimodale déjà mis en place.

Il est essentiel, dans la réflexion, de concevoir les offres non pas comme un empilement de dessertes assurées par les différents réseaux et opérateurs mais bien de manière globale et complémentaire afin d'assurer une couverture pertinente de l'ensemble du territoire régional. Il peut être intéressant de construire ces offres globales à l'échelle des bassins de vie ou de bassins de mobilité – dont les contours sont encore à réfléchir - sans toutefois négliger les interactions entre ces derniers, autour du réseau structurant ferroviaire.

En matière de services interurbains, la coordination est à travailler selon les usages des différentes lignes. A ce jour, l'intermodalité car + train reste très limitée et ne s'explique qu'en partie par les problèmes de coordination dans la mesure où la méconnaissance ou la mauvaise image des transports collectifs constituent un des principaux freins à son utilisation. De plus, certaines lignes interurbaines ont une vocation essentiellement scolaire, et si les usagers «commerciaux» peuvent les emprunter, ils n'en sont pas toujours informés. De même, des réflexions globales doivent être engagées sur l'amplitude des horaires de service des différents modes afin d'éviter, par exemple, qu'il n'y ait plus de services urbains à certaines heures où les trains circulent encore.

Ces principes se résument comme suit :

- Premier niveau : le train a son territoire de pertinence et offre en particulier une solution pour les origines-destinations de longue distance ou pour les relations entre les principaux pôles régionaux (par exemple, sur le versant sud de la région, l'enquête déplacements réalisée en 2014 révèle qu'en moyenne les déplacements des grands mobiles sont de 82 km).
- Second niveau : le train ne pouvant assurer une desserte fine de tous les territoires, il convient de proposer en complément une offre routière aux usagers, pour permettre l'accès aux pôles d'emploi, de services et d'enseignement les plus proches ou le rabattement vers les gares.
- Troisième niveau : sur les espaces les moins denses, y compris sur les plus fragiles, il s'agit de trouver les services de transport adaptés et disponibles pour les personnes les plus éloignées de la mobilité et des facilités de transports : transport à la demande (TAD), covoiturage, autostop organisé...

L'organisation de l'intermodalité peut ainsi se construire autour de lignes dites structurantes reliant les principaux pôles générateurs de déplacements, de lignes secondaires permettant un maillage plus fin des espaces les plus urbanisés et enfin de dessertes périurbaines assurant la connexion des zones les moins denses aux pôles d'emploi ou d'enseignement. Pour faciliter l'articulation entre les modes, il faut s'affranchir autant que possible des contraintes administratives liées aux périmètres des différentes autorités organisatrices, notamment en poussant le déploiement de l'intégration tarifaire ou la mise en place de tarifications combinées et adaptées aux pratiques quotidiennes. Pour que cette organisation fonctionne de manière efficace, l'ensemble des autorités organisatrices de transport doivent travailler en partenariat à chaque étape de la vie du réseau : définition, adaptation en période de travaux ou de perturbation, évolution des offres de transport...

III. OFFRIR DES SERVICES INTERMODAUX EQUIVALENTS POUR TOUS LES HABITANTS

Les questions de coordination et d'articulation ne se limitent pas à l'offre et au traitement des correspondances. Elles concernent également la mise en place de services facilitant un enchaînement des modes de transport : il est indispensable de proposer à la population les outils adaptés pour accompagner la préparation de l'itinéraire et pour sécuriser le transport tout en fluidifiant le passage d'un réseau à l'autre.

1. PROPOSER UNE INFORMATION MULTIMODALE RECOUVRANT TOUS LES TYPES DE SERVICES

L'ensemble des informations indispensables à la réalisation d'un parcours dans des conditions optimales est à proposer aux usagers. Dans cet objectif, les acteurs publics doivent travailler en partenariat pour fluidifier les correspondances et sécuriser les trajets. Ce qui passe par une démarche fine en matière d'information multimodale afin d'offrir aux habitants une information pertinente sur chaque mode de transport existant et sur les possibilités d'articulation des différents modes.

Les usagers doivent pouvoir disposer des informations théoriques et également des données en temps réel, circonscrites pour l'ensemble des trajets, sans être affectés par d'éventuelles limites de compétences. Le développement des systèmes d'informations multimodaux permet d'offrir, en un seul endroit, l'ensemble des données des différents réseaux de transport. Ces outils peuvent aller plus loin en proposant des informations sur les modes doux voire sur les conditions de circulation et de stationnement ou sur les nouveaux services à la mobilité (covoiturage, autopartage, services librement organisés...). De plus, compte tenu des spécificités des Hauts-de-France, il est indispensable de proposer une information sur les transports des territoires limitrophes, tout spécialement de l'Île-de-France et de la Belgique. Ces outils, en plus de délivrer des informations sur l'organisation ou le déroulement du voyage, doivent être pédagogiques et assurer la promotion de la mobilité.

Un des principaux objectifs est aujourd'hui de parvenir à la couverture intégrale du territoire avec un niveau de services homogène. Pour l'atteindre, il apparaît opportun de s'appuyer sur les investissements déjà réalisés par les autorités organisatrices, par les exploitants et surtout par les syndicats mixtes de type SRU. Actuellement la région est partiellement couverte par deux outils (la centrale de mobilité PassPass et le SISMO) et la Somme et l'Aisne ne disposent d'aucun système d'information multimodale. Hauts-de-France Mobilités a engagé une démarche d'extension progressive vers ces départements en permettant à de nouvelles autorités organisatrices de rejoindre le syndicat. Cette évolution doit se poursuivre, de même que l'interopérabilité des SIM du SMTCO et de Hauts-de-France Mobilités.

Les acteurs publics doivent œuvrer à l'intégration des données de l'ensemble des réseaux du territoire régional ; travail qui devra être progressivement complété par des informations sur les territoires limitrophes comme par des données relatives aux déplacements nationaux, voire internationaux. Cela passe par des partenariats avec ces territoires à l'image de ce qui a été mis en place entre le SMTCO et l'Île-de-France Mobilités et par des échanges avec des acteurs incontournables comme la SNCF. C'est pourquoi la convention d'exploitation TER peut constituer un socle partenarial pour poursuivre les actions initiées par la Région et les syndicats mixtes, notamment sur la question des données en temps réel.

En parallèle de la collecte et du rassemblement des données, les collectivités ont pour mission de veiller à l'utilisation de l'ensemble des canaux possibles pour diffuser et rendre accessible à tous l'intégralité des informations : d'une part, par l'exploitation des nouvelles technologies (applications, site mobile, site internet, message Push, réseaux sociaux et crowdsourcing¹⁴...) d'autre part, par des circuits traditionnels (centrale d'appels, informations en gare, plateforme de mobilité, présence physique de personnel dans les points d'arrêts...). En effet, même si une grande partie de la population dispose désormais d'un smartphone, seul un tiers est à l'aise avec l'utilisation d'applications tandis qu'un autre tiers ne l'est pas du tout et il ne faut pas négliger les supports d'information plus classiques.

Les nœuds de connexion ont une place importante dans la délivrance des informations. Ces sites constituent en effet un lieu de référence pour l'utilisateur qui s'attend à y trouver toutes les informations utiles. Aussi, les pôles d'échanges doivent offrir une information claire, lisible et accessible permettant à chacun de se repérer et de rejoindre aisément son espace d'embarquement à l'image de ce qui est proposé sur certains sites de l'Oise à l'initiative du SMTCO avec les bornes d'informations voyageurs. De même, des espaces multimodaux méritent d'être développés dans les principaux pôles d'échanges de la région comme dans les gares de Lille-Flandres ou d'Amiens.

La délivrance d'une information claire et adaptée aux personnes à mobilité réduite (PMR) - en particulier, pour celles qui souffrent de handicap visuel ou auditif - est souhaitée : en plus des informations classiques, il est nécessaire d'intégrer des données relatives à l'accessibilité des réseaux et des points d'arrêts et aux solutions de substitution assurant un déplacement dans les meilleures conditions possibles.

¹⁴ Le crowdsourcing est la pratique qui correspond à faire appel au grand public ou aux consommateurs pour proposer et créer des éléments de politique marketing (choix de marque, création de slogan, création de vidéo, idée / co-création produit,...) ou même pour réaliser des prestations marketing.

La disponibilité d'une information de qualité est un enjeu important en termes d'emploi, de formation et d'intégration sachant que certaines personnes sont confrontées à une phobie de la mobilité liée à plusieurs causes telles que la maîtrise insuffisante de la langue, des difficultés de lecture de plan, un sentiment d'incapacité ou une perception biaisée du territoire. Ce type de blocages représente un frein à l'accès à la formation, à la recherche ou au retour à l'emploi. Pour y remédier, les collectivités gagnent à élaborer des partenariats - en particulier avec les organismes de formation, d'orientation ou encore en charge des questions d'emplois - en s'appuyant sur les outils déployés pour que des solutions de mobilité puissent être adaptées et proposées à tous les publics. Les échanges avec les publics sensibles doivent s'enrichir d'éléments relatifs à l'accessibilité et aux déplacements. De manière complémentaire, les plates-formes ou «maison de la mobilité», à l'image de celles mises en place à Saint-Omer ou dans le Cambrésis, offrent d'autres possibilités d'accès aux informations pour les usagers. En ce qui concerne les personnes déconnectées de la mobilité, les questions de réassurance voire d'apprentissage sont essentielles avec le maintien de contacts humains. Ainsi, tout en s'appuyant sur les nouvelles technologies, il convient de conforter les sites d'échanges (centrales d'appel téléphoniques, espaces d'information...) permettant de répondre et d'accompagner tous les publics.

Il faut donc favoriser les interconnexions entre les acteurs des transports et les acteurs sociaux afin de faciliter la mobilité pour tous et pour les publics les plus vulnérables en particulier. Ce qui peut se traduire par un accompagnement individualisé des personnes en difficulté, pour les informer sur les différentes aides à la mobilité comme sur les tarifications sociales adaptées à leur situation. L'intégration de ce type d'informations en complément des données sur l'offre est indispensable.

2. ADAPTER LES GAMMES TARIFAIRES ET LES SUPPORTS BILLETTIQUES ASSOCIES

La tarification est l'un des leviers rendant plus fluide le passage d'un mode à l'autre. En matière d'intermodalité, il existe trois niveaux de tarification :

- La tarification juxtaposée où la billettique permet à l'utilisateur de disposer de tous ses titres sur un seul support.
- La tarification combinée correspondant à la vente simultanée de plusieurs titres pour n'en faire qu'un et permettre de réaliser un déplacement sur plusieurs réseaux avec un seul billet. Ce système s'accompagne en général d'un intérêt financier pour l'utilisateur, le titre combiné étant moins cher que l'addition de plusieurs titres séparés.
- La tarification intégrée avec des tickets permettant la libre circulation sur plusieurs réseaux, dans un périmètre déterminé avec des correspondances comme par exemple la possibilité d'utiliser le train avec un titre urbain au sein de la MEL ou sur le périmètre du Syndicat Mixte Artois-Gohelle. Le retour d'expérience de tarifications intégrées en Hauts-de-France incite à envisager le déploiement de ces dispositifs sur d'autres périmètres urbains.

Proposer à courte échéance à l'ensemble des habitants de la région une carte permettant l'accès à tous les réseaux, comme le Pass Navigo en Ile-de-France, ne semble pas indispensable dans la mesure où la mobilité en Région Hauts-de-France diffère des pratiques en région parisienne où l'essentiel des flux quotidiens sont internes à la région tandis que de nombreux habitants des Hauts-de-France vont travailler hors des limites régionales, principalement en Belgique et en Ile-de-France. De plus, le réseau de transport francilien, beaucoup plus dense que celui des Hauts-de-France, offre des solutions pour réaliser n'importe quelle demande en déplacement (origine-destination) en facilitant l'usage combiné de différents trajets et modes. C'est pourquoi, s'agissant du déploiement d'une billettique commune en Hauts-de-France, il apparaît plus pertinent de travailler par étape de la manière suivante :

- A court terme : travailler avec l'ensemble des AOM pour uniformiser les gammes et les profils tarifaires et faciliter la création de titres intermodaux.
- A moyen terme : proposer un ensemble de produits tarifaires autorisant de nombreuses combinaisons entre autorités organisatrices, notamment en connexion avec les territoires limitrophes.
- A long terme : tendre vers une tarification intégrée, si les premières étapes sont concluantes, pour couvrir l'ensemble du périmètre régional.

Pour y parvenir, les AOM doivent s'appuyer sur les Syndicats Mixtes SRU, leurs canaux de vente des titres et leurs outils d'information. Il convient également de se rapprocher d'Ile-de-France Mobilité pour faciliter les relations avec la région capitale. Enfin une attention particulière doit porter sur la diversification des canaux de distribution et sur la possibilité d'acheter les titres des différents réseaux en un même lieu.

La billettique n'est pas une fin en soi mais simplement le support de déploiement de produits tarifaires intermodaux. Ce support peut également être utilisé pour d'autres services comme, par exemple, le stationnement en gare ou pour les vélos, voire certains péages. Dans la pratique, les services associés à ce support peuvent être élargis à ceux du quotidien via une «carte de vie» (accès à différents services dont les bibliothèques, les piscines...) à l'image des expérimentations prévues par la MEL ou Amiens Métropole.

Comme pour les SIM, plusieurs territoires ont déjà mis en place ou lancé des projets de système billettique assez différents les uns des autres :

- La billettique PassPass, déployée par Hauts-de-France Mobilités sur le Nord et le Pas-de-Calais qui équipera l'ensemble du réseau TER régional. Cet outil rassemble l'ensemble des systèmes billettiques des AOM concernées dans une démarche d'interopérabilité matérialisée par la centrale de mobilité PassPass.
- La démarche SISMO, portée et financée uniquement par le SMTCO, est un système billettique unique couvrant les réseaux des AOM isariennes et les lignes routières régionales de l'Oise. Chaque membre bénéficie d'un niveau de services équivalent sur son réseau et l'interopérabilité est effective par construction entre ces réseaux.
- Dans le cadre du projet Amétis 2.0, Amiens Métropole travaille à la refonte du système billettique pour la mise en service du BHNS en mars 2019. Le nouveau système sera adossé à une carte bancaire sans contact et à une carte de vie du quotidien de la métropole, en post-paiement.
- D'autres systèmes billettique plus légers ont été déployés sur des réseaux moins importants comme ceux de la Communauté d'Agglomération du Saint-Quentinois ou de la Communauté d'Agglomération du Pays de Laon.

Le déploiement de systèmes billettiques interopérables se heurte à des contraintes techniques (échange d'informations et respect de spécificités communes) et financières liées à l'importance des coûts et aux capacités financières des collectivités. Compte tenu des systèmes existants en Hauts-de-France et de l'extension de la billettique PassPass à l'ensemble du TER, les travaux sur l'interopérabilité doivent porter sur le respect des documents communs définis dans le cadre de la démarche PassPass et sur la mise en interopérabilité avec le SISMO dans l'Oise.

Par ailleurs, en lien avec l'évolution rapide des technologies, il ne faut pas limiter les réflexions au seul support de la billettique et intégrer de nouvelles solutions s'appuyant par exemple sur les innovations technologiques (NFC, vente dématérialisée sur le net ou sur mobile). Dans cette optique, il s'agit de suivre de près les travaux menés par l'AFIMB (Agence Française de l'Information Multimodale et de la Billettique) et les expérimentations en cours ou à venir, comme en région parisienne avec l'utilisation de la technologie NFC en remplacement du Pass Navigo pour certains usages ou gammes tarifaires.

3. REPONDRE AU DEFI PARTICULIER DU PARTAGE DES DONNEES

Il est indispensable pour l'utilisateur de disposer d'une information de qualité en adéquation avec ses besoins. C'est pourquoi, l'insuffisance ou la mauvaise qualité des informations risquent d'avoir des impacts sur l'utilisation des outils et sur la pratique des transports en commun. Dans ce cadre, le partage et les échanges d'informations entre partenaires doivent être renforcés pour permettre à chacun d'être informé en temps réel sur les évolutions d'offres, les conditions de circulation en lien avec les travaux planifiés, ou encore les données de trafic et d'exploitation. L'un des premiers enjeux en matière d'échange de données est la définition de formats et de normes partagés par l'ensemble des acteurs de la mobilité en Hauts-de-France, formalisme qui n'existe pas à ce jour à l'échelle régionale.

L'Open Data peut être utilisé par les collectivités comme source de partage d'informations et d'innovation, avec la mise en place de partenariats avec d'autres acteurs afin que l'information sur les moyens de transports soit relayée et accessible au plus grand nombre. S'appuyant sur la loi Macron¹⁵, les AOM ont la possibilité de mettre en place pour les opérateurs «de masse» des redevances en fonction de seuils de requêtes. C'est une opportunité pour les pouvoirs publics, qui peuvent alors stimuler l'innovation et mener une réflexion plus globale sur la question des données et de l'information des habitants. Cette réflexion ne doit pas se limiter à l'ouverture des données mais porter sur les démarches d'open services : les AOM doivent partager leurs démarches d'open data/open services pour définir de manière commune les données à ouvrir et la manière de le faire (utilisation de licence).

La mise à disposition des données facilitera le développement d'outils, de services innovants, voire le positionnement de nouveaux acteurs sur certains marchés, notamment dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du ferroviaire.

L'ouverture des données est un enjeu économique dans la mesure où elles constituent une matière première pour les industries de l'information et de l'économie numérique. Toutefois, il est nécessaire d'être vigilant quant aux conditions de mise à disposition des données pour s'assurer de leur qualité ou encore de leur usage. En effet, l'ouverture des données soulève le point particulier des grands opérateurs type GAFAM (Google, Apple, Facebook et Amazon) dont les capacités techniques et d'ingénierie sont beaucoup plus importantes que celles des collectivités. L'utilisation des données transport interpelle sur la pertinence des réponses fournies, leur complétude et leur neutralité. Il importe donc de travailler à la mise en place de démarches de complémentarité et de partenariat entre AOM et acteurs privés pour cadrer le partage des données et leur utilisation, ce qui est en cours de réflexion au niveau national.

Enfin, compte tenu d'une connaissance des pratiques de mobilité intermodale encore relativement limitée, il semble intéressant de s'appuyer sur les outils intermodaux (SIM et billettique) pour disposer de nouvelles sources de données et d'information majeures pour connaître les pratiques et besoins en déplacements, ces informations pouvant alimenter des observatoires de la mobilité.

¹⁵ Loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015

IV. DEVELOPPER LES POLES D'ECHANGES MULTIMODAUX

Le développement de l'intermodalité impose des réflexions sur la gestion des ruptures de charge, leur perception par les usagers et les améliorations possibles pour les faciliter. Le développement des pratiques intermodales nécessite de s'intéresser à la fois aux services en faveur des usagers et aux aménagements des interfaces physiques entre les réseaux et les modes. A ce titre, l'accompagnement de pôles d'échanges est incontournable et essentiel.

Tous les points d'arrêts des réseaux de transport sont potentiellement des lieux d'intermodalité voire des pôles d'échanges multimodaux. Les pôles d'échanges, espaces de connexion entre plusieurs réseaux et modes peuvent revêtir des fonctionnements très différents, du plus complexe centré sur une gare ferroviaire au simple point d'arrêt en passant par la gare routière. Certains PEM importants sont constitués de plusieurs espaces distincts : gare ferroviaire et ses quais, espaces de stationnement voiture, gare routière, ensemble des cheminements permettant de passer d'une zone à l'autre... Chacun de ces espaces pouvant relever d'une maîtrise d'ouvrage différente, il convient alors de traiter les problématiques spécifiques à chacun des modes.

Deux types de pôles d'échanges multimodaux, les gares routières et les parking-relais méritent un zoom particulier :

- L'ordonnance du 29 janvier 2016 (2016-79) a refondu le cadre applicable aux gares routières et aménagements de transport public routier en mettant en place un dispositif de régulation de l'accès confié à l'ARAFER. Le décret 2017-107 du 30 janvier 2017 précise la nature des équipements que doivent nécessairement comporter ces aménagements. Il est proposé que, dans le cadre du SRADDET, le terme de gare routière recouvre les infrastructures destinées à accueillir des services réguliers de transports en commun routiers de voyageurs, avec plusieurs quais hors voirie. Par conséquent, les gares routières relèvent des mêmes exigences en matière d'aménagement, de services et d'intermodalité que les gares ferroviaires et il s'agit aussi de travailler à la gouvernance et aux modèles économiques des infrastructures de transport. Sur certains sites, des propositions de mutualisation d'espaces d'attente et d'information ou d'exploitation pourront être envisagés, en lien avec la présence de gare ferroviaire à proximité.
- Face aux problèmes de congestion routière dans les centres urbains, des collectivités proposent des espaces de stationnement en entrée d'agglomération, les parkings-relais, à proximité d'une liaison permettant l'accès rapide au centre-ville. Ces lieux d'intermodalité doivent être pensés de manière à assurer l'enchaînement des modes de manière rapide, efficace et simple avec des aménagements sécurisés pour les véhicules, des services performants et un niveau d'offres suffisant pour minimiser la rupture de charge. En outre, l'efficacité de ce type de nœuds n'est optimale que si les aménagements s'inscrivent dans une stratégie globale de mobilité intégrant nécessairement la question du stationnement sur l'ensemble du territoire.

Cependant, même si tous les points d'arrêts sont considérés comme des lieux d'échanges, il est proposé de les regrouper en grandes catégories, ce qui permet de distinguer les problématiques particulières auxquelles ils sont confrontés. A titre d'exemple, une bonne articulation entre le train et les réseaux de transport urbain est essentielle dans les principaux PEM régionaux alors que pour certains points d'arrêt en zone rurale, ce sont plutôt les conditions d'accès en voiture qui doivent faire l'objet d'une attention particulière.

Il n'est pas question ici de hiérarchiser les différents sites mais plutôt d'afficher un référentiel des pôles d'échanges permettant pour chaque catégorie de faire varier le curseur suivant les ambitions à atteindre autour des principales finalités suivantes :

- Favoriser l'intermodalité et les correspondances avec les transports en commun. Pour chacun des sites, les aménagements doivent faciliter les correspondances et porter à la fois sur la proximité entre les modes (privilégier le quai à quai entre services de transport en commun), la lisibilité des cheminements et la mise en place d'une signalétique claire, lisible et facilement compréhensible. L'organisation du pôle est à envisager de part et d'autre des grandes coupures physiques (faisceau ferroviaire, cours d'eau, etc.) afin de faciliter le fonctionnement du site et son intégration dans l'espace. Le positionnement s'apprécie, non seulement au regard des pratiques et des flux, mais aussi de la faisabilité technique et financière.
- Faciliter l'accès aux sites par les modes doux et actifs, en particulier pour les cyclistes. Pour ce faire, il s'agit de créer des cheminements d'accès sécurisés et confortables et d'offrir, pour l'accès vélo, des stationnements adaptés et sûrs (localisation ou type d'équipement) à proximité du réseau de transports en commun.
- Maintenir une accessibilité voiture en intégrant les nouvelles pratiques automobiles : quels que soient le site et ses dessertes en transports en commun, la voiture conserve un rôle qui doit être pris en compte dans les projets d'aménagement de PEM. Il ne s'agit pas systématiquement de réduire la place de la voiture mais de rationaliser et d'améliorer la dépose-reprise et le stationnement par des actions sur la voirie et l'aménagement de l'espace. Les projets doivent désormais intégrer les pratiques de type covoiturage ou autopartage et encourager les modes alternatifs.

- Proposer une information claire, continue, multimodale et multi-transporteurs, aussi bien en temps normal qu'en situation perturbée. Cela nécessite de s'appuyer sur les différents canaux possibles : écran dynamique, annonce sonore, bandeaux lumineux, affichages...
- Créer une attente confortable et donner un sentiment de sécurité aux usagers sur chaque site. Afin de favoriser la fréquentation du PEM, il est nécessaire d'offrir aux usagers de bonnes conditions d'attente, grâce essentiellement à l'aménagement d'abris ou d'espaces d'attente au sein de gares ferroviaires ou routières. Les sites doivent être traités de manière à donner un sentiment de sécurité, lors de l'attente ou des déplacements sur site, en travaillant sur l'éclairage, l'entretien ou le déploiement d'équipements spécifiques (exemple : vidéo protection).
- Veiller à la bonne intégration du site dans son environnement et dans son bassin de mobilité. De manière plus large, les PEM sont à considérer comme des instruments d'aménagement du territoire à différentes échelles, que ce soit pour participer au renforcement de l'armature régionale en assurant le lien entre les principaux pôles, pour rayonner au sein d'un territoire ou d'un bassin de mobilité, pour connecter les centres villes et certaines zones commerciales au réseau de transport ou encore pour participer au fonctionnement des quartiers de gare où la densité et la mixité des fonctions doivent être recherchées, plus particulièrement dans les grands pôles régionaux.

Ces objectifs génériques concernent l'ensemble des points d'arrêts des réseaux de transport en région et ils doivent être adaptés et déclinés selon les spécificités et usages de chaque site : tous ne proposent pas le même niveau de service, la même complexité d'usages ou ne jouent pas le même rôle au sein de leur bassin de mobilité. Il convient donc d'identifier différents types de nœuds de connexions au travers d'un référentiel des points d'arrêts en fonction de leurs caractéristiques, de leurs usages ou encore de leur rôle dans le territoire régional. Cette typologie permet de définir de manière partagée et partenariale une stratégie en matière d'aménagements des pôles et lieux d'échanges, avec pour point de départ l'utilisateur et ses pratiques en matière de mobilité. La question de l'accessibilité aux réseaux de transport pour les personnes à mobilité réduite (PMR) est transversale à l'ensemble des finalités. Elle doit particulièrement être réfléchie sur toute la chaîne de déplacements, en passant d'un mode à l'autre, et porter sur les aspects « physiques » permettant les cheminements comme sur des aspects plus qualitatifs pour rendre par exemple les informations plus lisibles.

Aussi, il est proposé de regrouper les pôles d'échanges multimodaux et points d'arrêts en sept catégories :

Catégorie	Caractéristiques
PEM régionaux	<p>Pôles d'échanges les plus fréquentés et offrant le plus de services transport, à la fois lieu de réception vers les zones d'emplois, de formation et services, et lieu d'émission vers d'autres pôles dont les métropoles de Lille et de Paris</p> <ul style="list-style-type: none"> - Situés dans les pôles principaux et les pôles d'envergure régionale identifiés dans le SRADDET. - Offre ferroviaire structurante et multi-transporteurs permettant une relation importante pôle à pôle et avec les territoires limitrophes (notamment la région parisienne), voire au national et à l'international. - Fréquentation et offre importante. - Situés en zone urbaine très dense, desservant les principaux pôles d'emplois, de formation et de services. - Nœuds de connexions entre plusieurs réseaux et plusieurs modes, lieu de rencontre entre les différents niveaux d'autorité organisatrice.
PEM de rabattement vers les métropoles.	<p>Pôles d'échanges très fréquentés et offrant une bonne desserte, lieu de départ permettant d'accéder aux métropoles et à l'ensemble de leurs services</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fonctionnement type « gare de banlieue », essentiellement de départ avec une fréquentation et une offre importante aux heures de pointe. - Gare ferroviaire ou routière proposant une offre régionale, voire longue distance. - Permettant un accès aux principaux pôles d'emplois et de formation de la région, voire de la région parisienne. - Principalement dans des espaces urbains (des espaces multipolarisés ou des grands pôles), avec une forte utilisation de la voiture pour y accéder. - Saturation du stationnement voiture, avec un potentiel report sur la voirie adjacente entraînant des conflits d'usage. - Pouvant être desservis par un réseau urbain proposant une offre moins dense.
Point d'arrêt	<p>Ensemble des points d'arrêts peu fréquentés, avec une offre faible et un niveau de service de base</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gares ou haltes avec une offre et une fréquentation très faibles. - Situés dans des espaces peu denses. - Offre limitée à de l'omnibus ferroviaire ou interurbain. - Accès essentiellement par les modes actifs ou la voiture. - Pas de desserte par transport collectif urbain. - Site émetteur uniquement.
Pôles relais	<p>Sites avec une fréquentation et une offre moyenne permettant d'accéder aux pôles les plus proches</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sites uniquement de départ avec une fréquentation plutôt faible et une offre limitée. - Servant principalement de point de rabattement vers les pôles les plus proches. - Situés en milieu périurbain peu denses ou dans des petits pôles. - Dans certains cas, sites pouvant se trouver dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité mais non desservis par du transport collectif routier, parfois seulement par du transport à la demande. - Accès essentiellement par les modes actifs ou la voiture.
Pôle d'entrée urbain	<p>Sites de réception donnant un accès rapide à des zones d'emplois, de formation ou de services situés dans les grands pôles de la région</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sites essentiellement de réception. - En milieu urbain dense. - Permettant un accès à des zones d'emploi ou de formation particulière. - Disposant d'une offre de transport et une fréquentation moyenne, se rapprochant d'une fonction de desserte urbaine. - Desservis par d'autres réseaux de transport collectif.
Pôle d'interconnexion intra-urbain	<p>Nœuds de connexion internes à un réseau urbain, présentant pour les plus importants une articulation avec plusieurs lignes de bus (possibilité d'avoir des gares urbaines) ou avec des transports collectifs en site propre</p> <ul style="list-style-type: none"> - P+R ou aire de covoiturage connecté à un réseau de transport en commun. - Usage à vocation locale permettant un rabattement vers le cœur d'agglomération.
Point d'arrêt urbain	Points d'arrêts urbains classiques avec peu ou sans connexion avec d'autres lignes urbaines.

Au travers de ce référentiel, les grands objectifs peuvent être déclinés selon les caractéristiques de chaque site. Ce détail est donné dans le plan d'actions (Partie III).

Le SRADDET n'a pas vocation à qualifier l'ensemble des points d'arrêts routiers et ferroviaires présents en Hauts-de-France. Il permet toutefois préciser dans quelle catégorie il convient de rattacher les gares situées dans les principaux pôles afin de renforcer l'armature régionale. Ces gares sont des PEM régionaux ou des PEM de rabattement vers les métropoles. Pour les autres sites, il revient aux acteurs locaux, en association avec la Région, de préciser le rôle des pôles d'échanges situés sur leur territoire, en particulier lors de l'élaboration des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), Plans Locaux d'Urbanisme intégré (PLUi), Plans de Déplacements Urbains (PDU) ou encore Plans de Mobilité Rurale (PMR).

V. PRIVILEGIER DES PARTENARIATS SUR-MESURE POUR FACILITER LA MISE EN OEUVRE DES PROJETS INTERMODAUX

Le développement de nouveaux services à la mobilité et l'essor de nouvelles pratiques obligent à considérer l'intermodalité sous un spectre très large pour ne plus se concentrer uniquement sur les réseaux de transports collectifs. A une multiplicité d'acteurs et de services s'ajoutent différentes échelles de projets qui se traduisent par autant de configurations de discussion et de mise en œuvre des actions correspondantes : les partenaires à mobiliser ne sont pas forcément les mêmes si l'on souhaite créer un pôle d'échanges, élaborer un plan de mobilité ou encore développer un système d'information multimodal. Ainsi, mettre en œuvre des projets intermodaux nécessite l'intervention de nombreux acteurs aux profils différents (usagers, institutionnels, transporteurs, structures publiques et privées), ce qui complexifie les partenariats à mettre en place. Pour autant, la Région, dont le chef de filât en matière « d'intermodalité et de complémentarité entre les modes de transport » a été renforcé et précisé par la loi d'orientation des mobilités (LOM), se retrouve au centre de ces projets afin de coordonner les diverses actions sur l'offre, la tarification et l'information multimodale en lien avec les autorités organisatrices présentes en Hauts-de-France. Cela invite à réfléchir aux différents modes partenariaux qui doivent avant tout faciliter le montage et la mise en œuvre des projets tout en veillant à proposer des services et un accompagnement des acteurs homogène sur l'ensemble du territoire régional. Aussi, les autorités organisatrices de la mobilité et la Région doivent nécessairement être sur la même ligne stratégique.

Aux échelles les plus fines et dans les territoires, sans parler de « gouvernance », les cadres partenariaux doivent être adaptés à la dimension des projets et au contexte local. En particulier, ils gagnent à intégrer tous les acteurs de la mobilité à l'image des comités de partenaires à mettre en place par chaque AOM et qui devront associer des représentants d'employeurs, d'usagers et d'habitants. Ils doivent avant tout permettre de dégager des solutions et d'en faciliter la mise en œuvre. Cela vaut pour le développement de PEM, pour le travail de coordination des offres et des services le long d'un axe, autour d'une étoile ferroviaire ou à l'échelle d'un bassin de mobilité, etc. Les formules partenariales peuvent alors être multiformes, voire très souples et plus « raccourcies », pour proposer par exemple une tarification intégrée à l'échelle d'une agglomération comme c'est déjà le cas sur la MEL, en Artois-Gohelle ou dans le Dunkerquois. La LOM offre toutefois un cadre à privilégier à travers les « contrats opérationnels de mobilité » qui devront être élaborés à l'échelle de chaque bassin de mobilité. Ces contrats auront ainsi pour but de rendre pleinement opérationnelle l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), notamment en ce qui concerne :

- Les différentes formes de mobilité et l'intermodalité en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil de tous les publics ainsi que de répartition territoriale des points de vente physiques.
- La création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité, notamment en milieu rural, ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aires.
- Les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité des services au quotidien ;
- Le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale.
- L'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transport ou de services de mobilité par les AOM.

Pour les travaux et services relevant du niveau régional, la Région et les AOM peuvent en confier la réalisation à un syndicat mixte de type SRU qui doit à terme être unique et couvrir les Hauts-de-France. Comme souligné dans le rapport prospectif « Transports et infrastructures de transports en Hauts-de-France », présenté en juillet 2016, il convient de viser la mise en place d'un seul syndicat de transports, puissant, capable de se faire entendre face à Ile-de-France Mobilités, à la SNCF et face aux autres organisations de transports et sociétés spécialisées dans ce domaine. Ce syndicat devra travailler à l'échelle de la Région à une billettique, une tarification, une information unique et commune. C'est de ce lieu unique, qui regroupera toutes les autorités organisatrices de transports, que s'inventera la mobilité intelligente de demain.

La Région Hauts-de-France présente la particularité de disposer actuellement de deux structures de type syndicat mixte SRU : Hauts-de-France Mobilités et le SMTCO. Ces deux structures, bien que de même nature, présentent un fonctionnement, une assise budgétaire, des moyens, des politiques et des projets différents. Prenant acte de cette réalité, il convient de s'inscrire dans des stratégies d'évolution de ces syndicats mixtes convergeant vers une structure unique et visant à couvrir totalement le territoire régional, en proposant un mode d'organisation qui permette de conserver transitoirement des différences dans les politiques menées et les ressources perçues, tout en instituant dès à présent une coordination et une complémentarité dans la gouvernance.

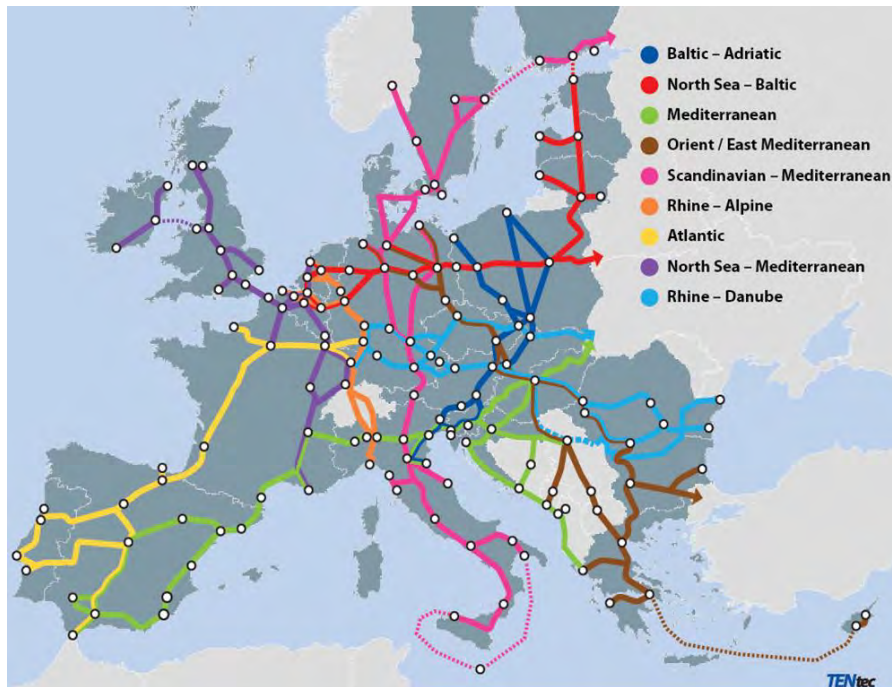
A terme, l'objectif est de disposer de politiques et de services unifiés à l'échelle des Hauts-de-France, synonymes d'un accompagnement homogène des partenaires locaux pour les projets intermodaux structurants, comme les pôles d'échanges multimodaux, et d'un effort des entreprises comparable sur l'ensemble du territoire au travers du versement de transport additionnel. Concernant les services à destination des usagers, leurs évolutions doivent s'imaginer en plusieurs étapes afin de construire avec l'ensemble des partenaires et des syndicats existants une politique intermodale partagée et harmonisée, tout en obtenant l'adhésion de l'ensemble des autorités organisatrices de la région à une future structure unique. Par conséquent, ces différentes étapes portent à la fois sur l'évolution des structures de syndicats mixtes et sur le développement progressif des dispositifs intermodaux à destination des usagers des transports publics.

PARTIE 2 – TRANSPORT DE MARCHANDISES



Grâce à son positionnement géographique, la région Hauts-de-France figure parmi les zones où les flux d'échanges de marchandises sont les plus intenses d'Europe. Elle se situe au cœur des corridors européens de transport identifiés dans les réseaux transeuropéen de transports (RTE-T).

Cette position, à la jonction de l'Europe du Nord et de l'Europe du Sud lui permet d'intégrer plusieurs corridors internationaux importants : d'une part, l'Euro-corridor Mer du Nord - Méditerranée relie la péninsule ibérique aux pays scandinaves et, d'autre part, le second corridor via le Tunnel sous la Manche constitue l'un des principaux axes de communication entre la Grande-Bretagne et le reste de l'Europe.



Carte 14 – Réseaux transeuropéens de transport (source : Union Européenne)

Les Hauts-de-France sont également en relation directe aux corridors Atlantique via le Bassin Parisien et Mer du Nord-Baltique, et Rhin-Alpes via les connexions avec les réseaux belges. La proximité des grands pôles européens de production et de consommation conforte cette position exceptionnelle.

La région dispose d'un réseau d'infrastructures dense et performant et occupe de ce fait une position centrale dans le triangle Iles Britanniques-Ports du Range nord-européen-Bassin Parisien autour de deux axes majeurs pour le transport de marchandises : l'axe est-ouest, au débouché du trafic transmanche, et l'axe nord-sud, connecté aux ports belges et hollandais, que complètera le canal Seine-Nord-Europe.

Le littoral de la région s'insère dans le grand ensemble portuaire fluvio-maritime qui, du Havre à Hambourg, constitue la porte d'entrée maritime de l'Europe avec en particulier le Grand Port Maritime de Dunkerque qui bénéficiera des opportunités liées à la réalisation du canal Seine-Nord-Europe pour élargir son hinterland.

Ce réseau dense d'infrastructures est complété par un ensemble diversifié de plates-formes intérieures (ports fluviaux, équipements ferroviaires et de transport combiné) générant un développement multimodal et intermodal des flux de marchandises en permettant la massification. Cet ensemble, associé à une façade portuaire maritime majeure dotée de trois ports principaux aux activités complémentaires et du terminal du tunnel sous la Manche compose un système logistique performant et attractif.

Au niveau des échanges avec l'Union Européenne, le transport routier est le mode dominant et absorbe plus de la moitié des volumes échangés dans les importations comme dans les exportations. L'un des enjeux principaux de la montée en puissance du hub logistique régional est par conséquent la croissance des modes alternatifs à la route, déjà sensiblement plus développés qu'au niveau national, pour l'acheminement du fret, par voie fluviale ou ferrée.

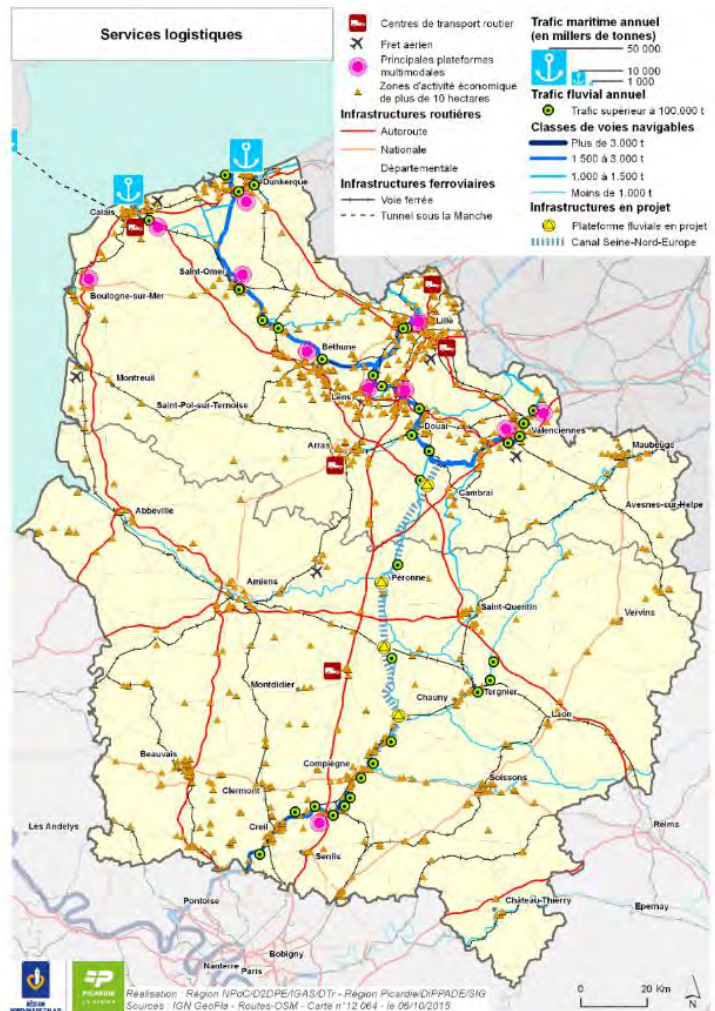
%	Rail	Fluvial	Route
Hauts-de-France	15,0	5,7	79,4
France	9,8	2,4	87,8

Parts modales du transport terrestre de marchandises, hors oléoducs.

Source : SOeS (2014) pour la France, Observatoire Climat-Air-Énergie pour la région Hauts-de-France

Enfin, les Hauts-de-France ont d'autres atouts comme :

- un savoir-faire régional en transport logistique, avec 150 000 emplois pour le territoire, ce qui place la région en troisième position en termes d'emploi derrière l'Île-de-France et la région Auvergne-Rhône-Alpes,
- des filières économiques pour lesquelles la fonction logistique est primordiale, pour leur activité, leur organisation industrielle et commerciale : entreprises de distribution, usines d'assemblage automobile, sidérurgie, matériaux de construction, agro-industries, vente à distance, filière halieutique...



Carte 15 – N°12 064 - Services logistiques en Hauts-de-France

A. UNE STRATEGIE POUR REUSSIR LE HUB LOGISTIQUE

I. CONTRIBUER A L'ACHEVEMENT DU RESEAU D'INFRASTRUCTURES FRET EN HAUTS-DE-FRANCE

On constate aujourd'hui que la Région, à l'exception de quelques infrastructures complémentaires, possède un système d'infrastructures de transport de marchandises opérationnel et fonctionnel et qui doit monter en puissance : axes fluviaux à grand gabarit, axes ferroviaires, routiers et autoroutiers, ports maritimes et intérieurs, plates-formes multimodales. La stratégie hub logistique régional s'appuie sur la nécessité de passer d'une logique d'infrastructures à une logique de services, de coopération, de promotion et de bonne gouvernance du système.

Les différentes opérations engagées dans le cadre des derniers Contrats de Plan Etat-Région (CPER) concourent à l'amélioration de la robustesse du réseau ferroviaire en permettant l'articulation des différents services TER, TGV et Fret. Ces contractualisations (Nord-Pas-de-Calais et Picardie) ont permis d'investir dans de grands projets décisifs pour l'économie régionale en favorisant le report modal. Par conséquent, il semble essentiel de veiller au positionnement de futurs investissements sur des projets très ciblés, au potentiel avéré, dans l'optique de concentration des interventions publiques, tout en maintenant un objectif de juste consommation foncière.

1. RENFORCER LES ITINERAIRES FERROVIAIRES FRET

Les opérations sur l'infrastructure ferroviaire doivent concourir à améliorer la robustesse du réseau ferroviaire et permettent une nécessaire articulation des services TER-TGV-Fret. Les travaux programmés lèvent notamment des contraintes d'exploitation sur des nœuds importants du réseau.

Le port de Dunkerque, premier port ferroviaire de France est situé sur l'axe ferroviaire fret majeur de la région qui relie le port au bassin lorrain, via la plateforme de Dourges Delta 3 et s'ouvre vers le Luxembourg et l'Europe de l'Est.

SNCF RÉSEAU TRAFIC FRET

Légende

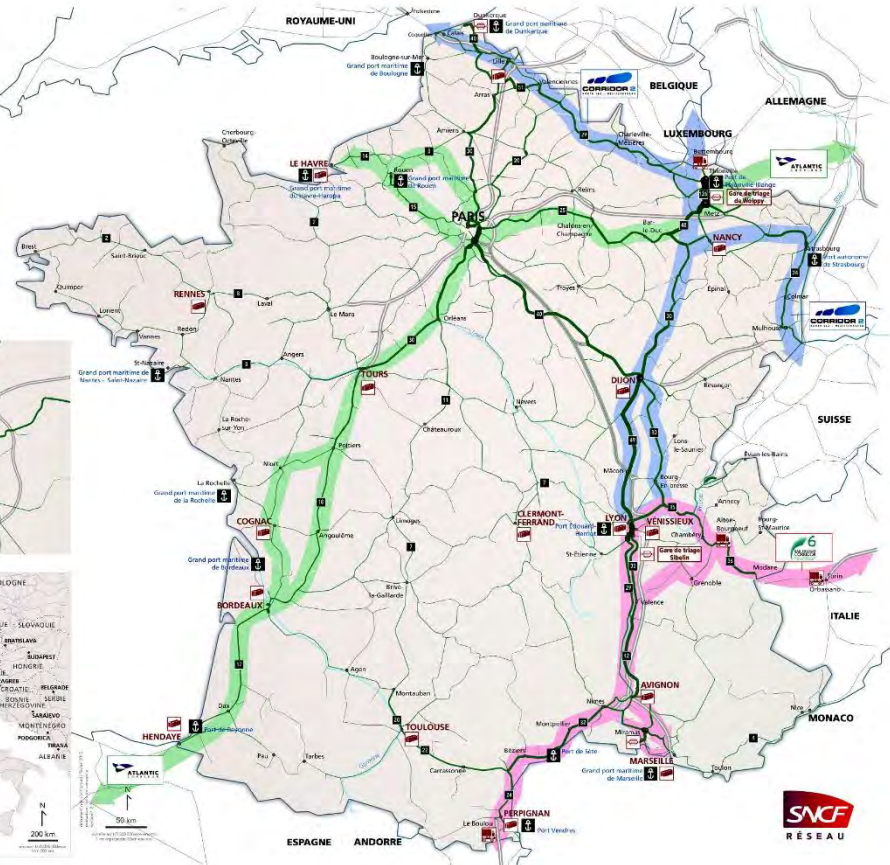
- 1 10 20 40 80 100 120 TMJA (2013)
- TMJA : Trafic moyen journalier annuel
- Ligne à grande vitesse
- Réseau classique
- Port
- Grande gare de triage
- Terminaux de transport combiné
- Plateforme autoroute ferroviaire
- Corridor européen de fret

Le TMJA correspond au nombre de trains circulant par jour (nombre de trains annuel / 365 jours). Sources : données issues de la base Loris (2013) pour les informations de trafic régulier, voir prochain bilan 2013.

Zoom Ile-de-France



Les corridors européens



Carte 16 – SNCF Réseau – Trafic fret

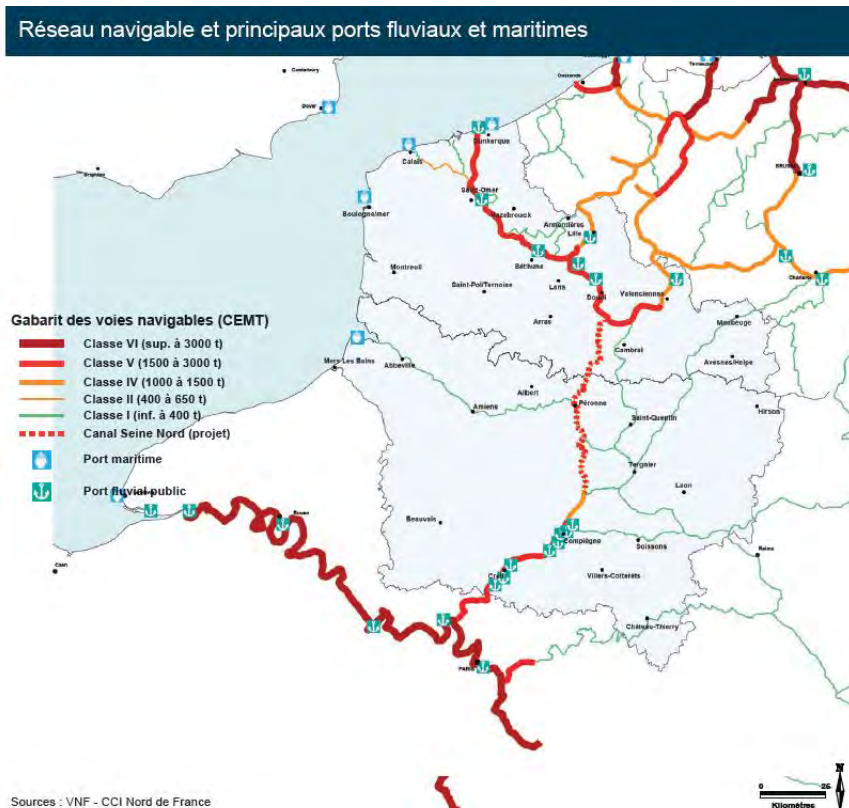


Carte 17- Trafic fret moyen journalier 2016

Les axes de transport nord-sud pourraient être renforcés pour offrir des alternatives à la circulation des poids lourds sur l'autoroute A1 : axe littoral par Abbeville-Amiens puis vers Reims ou Paris, axe central via Amiens ou Tergnier puis Creil. Il convient également de favoriser les contournements des grands pôles, à l'image de ce qui a été réalisé sur Lille où les circulations de transit sont reportées sur l'axe Hazebrock-Valenciennes par Béthune, Lens, Douai et Somain.

2. COMPLETER LE RESEAU FLUVIAL GRACE A LA REALISATION DU CANAL SEINE-NORD-EUROPE, MAILLON MANQUANT

Le réseau fluvial des Hauts-de-France est partagé entre le bassin Nord-Pas-de-Calais, connecté aux grands réseaux européens, et le bassin Sud Seine-Oise que le Canal Seine-Nord-Europe à grand gabarit permettra de relier, tout en ouvrant de nouvelles opportunités économiques, en particulier pour le Grand Port Maritime de Dunkerque.



Carte 18 – Les enjeux du transport de marchandises par le mode fluvial en Hauts-de-France – Septembre 2016

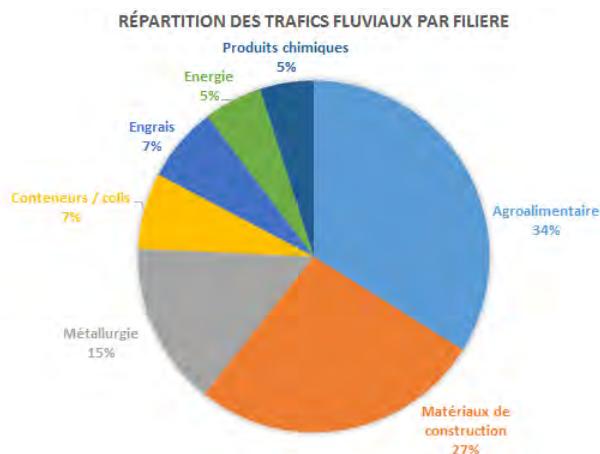
Le réseau fluvial Hauts-de-France compte environ 1100 km de canaux et rivières accessibles à la navigation.

Le bassin nord comprend 503 km de canaux et rivières accessibles à la navigation commerciale dont certains comme le canal de la Sambre à l'Oise, le canal du Nord ou le canal de Saint-Quentin s'étendent également sur le versant sud de la région.

Le versant sud compte un peu plus de 597 km de canaux et rivières accessibles à la navigation.

L'utilisation de la voie d'eau est importante pour de nombreuses activités :

- la métallurgie et la sidérurgie en lien avec l'activité du Grand Port Maritime de Dunkerque (15% du trafic).
- l'industrie automobile nécessitant le transport de pièces par conteneurs (Toyota Onnaing sur le port de Saint-Saulve par exemple).
- l'énergie en lien avec la raffinerie du GPMD.
- le transport de produits charbonniers (houille, coke de houille...)
- la chimie.
- la principale filière utilisant la voie d'eau reste toutefois l'agro-alimentaire (34%). La filière céréalière, préexistante, permettra avant tout au canal Seine-Nord Europe de se développer.

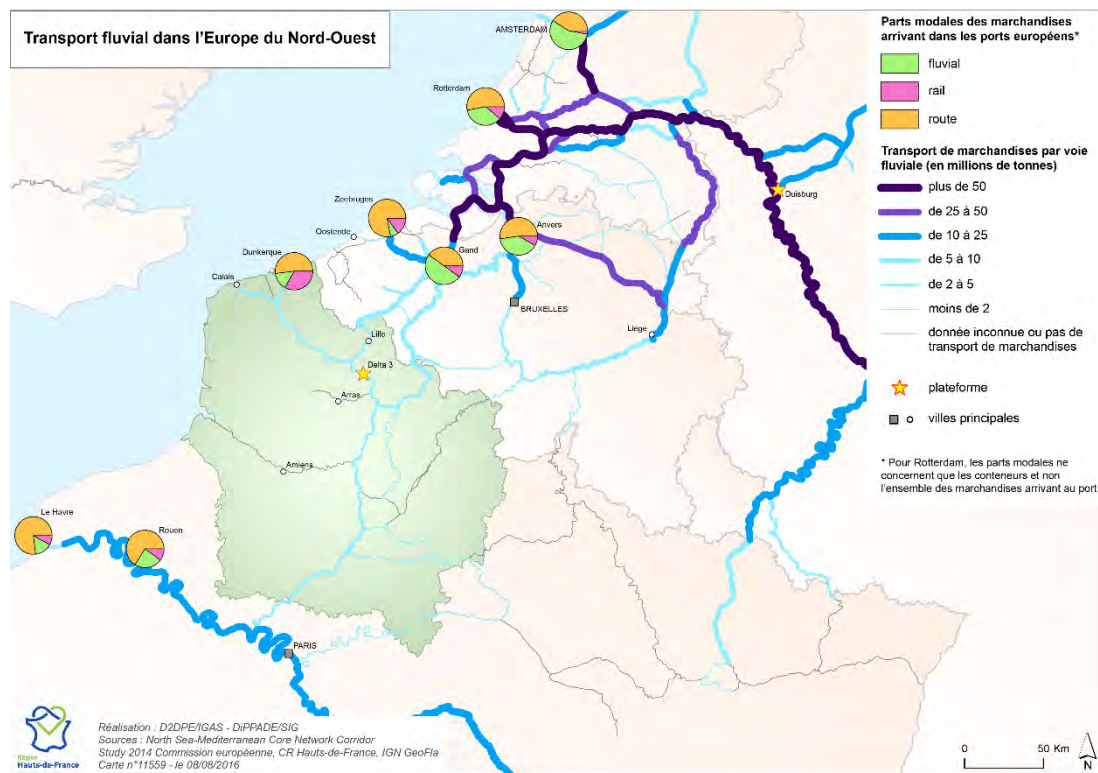


Source : VNF – 2017

On constate depuis plusieurs années un développement du trafic conteneur, et les perspectives de croissance sont bonnes pour le transport de matériaux de construction avec les chantiers du Grand Paris et la préparation des Jeux Olympiques de Paris en 2024.

Il convient néanmoins de relativiser le poids du transport fluvial en région comparativement aux trafics observés dans les ports du Range nord-ouest européen, ou sur l'axe Seine.

Les 2/3 du trafic fluvial des Hauts-de-France sont liés à des échanges intracommunautaires avec la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne. Les trafics internes à la région ou avec le reste de la France, comme ceux de transit restent modestes. Il existe donc un potentiel interne, de courte et moyenne distance, à exploiter. Voies Navigables de France (VNF) considère par ailleurs que le trafic fluvial sur le réseau régional peut aisément doubler sans poser de problème majeur sur les ouvrages.



Carte 19 - Transport fluvial dans l'Europe du Nord-Ouest

Sur le volet fluvial des Contrats de Plan Etat-Région actuels, les interventions sont principalement concentrées sur les travaux d'achèvement de la liaison à grand gabarit Seine-Escaut : mise au gabarit du réseau, modernisation des ouvrages (allongement - doublement d'écluses, relèvement des ponts...) et opérations techniques nécessaires aux trafics futurs (zone d'attente ou de virement en particulier). Plusieurs opérations fluviales ont été initiées dans le cadre des contractualisations précédentes comme le recalibrage de la Deûle et de la Lys mitoyenne, la réouverture du canal de Condé-Pommeroeul et les études sur le canal de Bourbourg. Les travaux se concentrent également sur l'Oise avec la mise à grand gabarit de l'Oise entre Compiègne et Creil (MAGEO), le dragage entre Creil et Conflans, l'aire de virement de Longueil-Sainte-Marie ou l'écluse de Venette, afin d'améliorer le gabarit au débouché sud du canal Seine-Nord Europe.

Les opérations de fiabilisation de l'axe vers Dunkerque sont indispensables pour doter le Grand Port Maritime des atouts nécessaires au renforcement de sa position face aux ports du Range nord européen.

Le réseau comprend également des points durs ponctuels dont les principaux sont :

- Le pont-rail de Mours sur l'Oise qui nécessite l'accroissement de la hauteur libre sous pont.
- L'écluse de Quesnoy-sur-Deûle.
- Le canal de Condé-Pommeroeul dont la réouverture, attendue par le tissu économique de Valenciennes et les territoires transfrontaliers belges, doit permettre le gain d'une demi-journée de navigation.
- Le canal du Nord.



Carte 20 – N°581-6 - Points durs sur le réseau navigable Hauts-de-France

Le réseau fluvial à grand gabarit Hauts-de-France est en cours de mise à niveau et sera pleinement achevé vers 2027 avec la construction du canal Seine-Nord Europe et la mise au gabarit européen de l'Oise entre Compiègne et Creil.

La réalisation du Canal Seine-Nord Europe créera les conditions d'une offre fluviale d'envergure en reliant les Hauts-de-France par voie fluviale à grand gabarit au bassin parisien et au réseau nord-européen. Elle confortera la position de la région au sein de l'axe européen Mer du Nord-Méditerranée, en développant les itinéraires fluviaux vers Paris et l'axe Seine, vers Anvers et Zeebrugge, vers la Wallonie et Bruxelles (via le canal du Centre et le canal de Bruxelles-Charleroi) et vers la façade maritime des Hauts-de-France (Grand port maritime de Dunkerque).

Cette infrastructure fluviale de dimension internationale, couplée à la création et au renforcement de plates-formes multimodales, permet d'affirmer pleinement la dimension européenne du réseau portuaire régional et d'élargir son hinterland, tout en contribuant à la réindustrialisation du territoire régional. A cette fin, le positionnement des plates-formes multimodales situées le long du canal est déterminant, en particulier en termes de spécialisation, modèle économique ou gouvernance.

Le Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII) des Hauts-de-France distingue cinq dynamiques stratégiques dont «Euro Hub : une région commerçante, leader de la distribution et hub logistique européen» qui concerne plus particulièrement la logistique. La réalisation du canal Seine-Nord Europe y est considérée comme «projet majeur à dimension européenne», permettant, outre le développement du transport fluvial de marchandises, de soutenir le développement économique dès la phase chantier en générant près de 10 000 emplois directs et de nombreux emplois induits (entre 30 000 et 50 000). Par ailleurs, l'insertion de clauses d'insertion ambitieuses dans les différents marchés de travaux aura des conséquences directes sur les bassins d'emploi à proximité du chantier.

Au-delà des performances économiques globales attendues, la mise en service du Canal Seine-Nord Europe permet de répondre aux enjeux climatiques de report modal des marchandises vers la voie d'eau, l'infrastructure pouvant assurer le transport de trois fois plus de marchandises, dont 1/3 chargées ou déchargées le long du canal. La réalisation du CSNE s'accompagne de réflexions sur divers aménagements tels que la mise en valeur des voies d'eau régionales, les potentialités de développement touristique et l'amélioration du cadre de vie...

3. POURSUIVRE LA MODERNISATION DU RESEAU ROUTIER

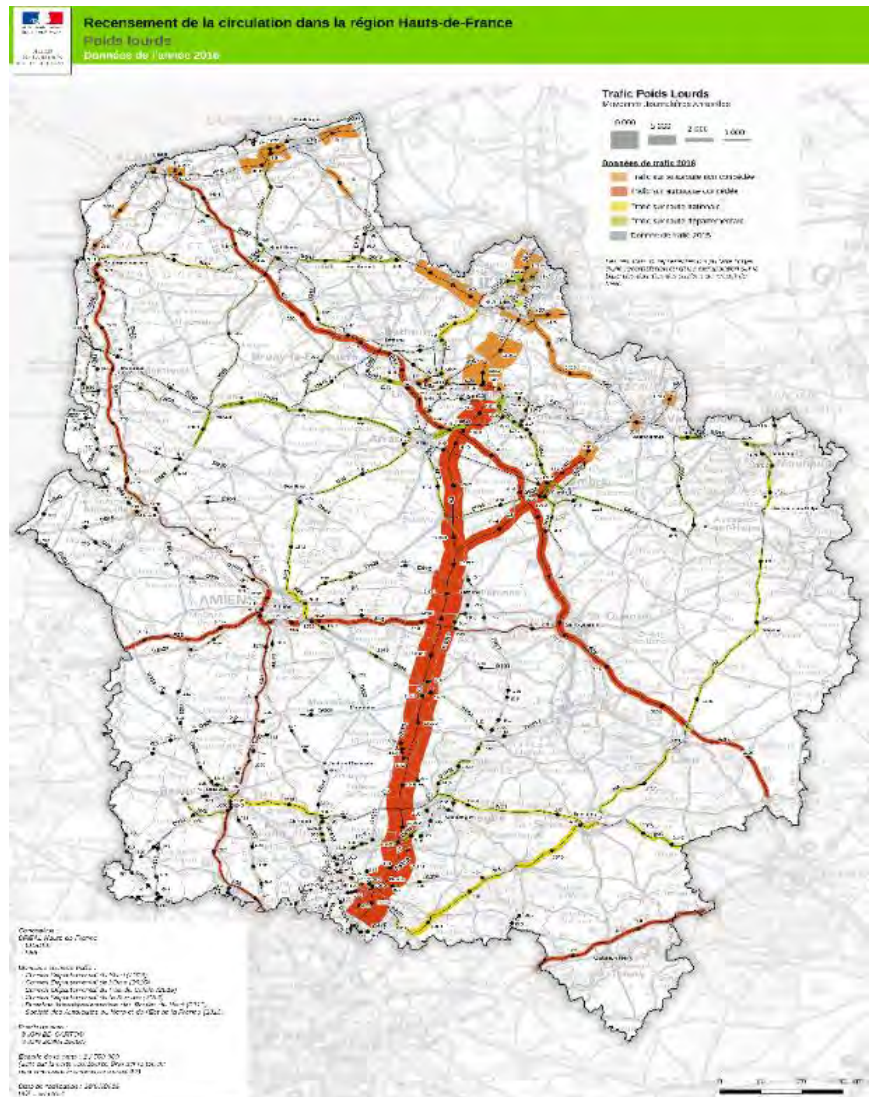
La route reste le mode le plus utilisé pour le transport des marchandises. Si sa position est majoritaire dans les flux européens et de transit, elle devient prépondérante (88%) dans les flux infrarégionaux français. Le réseau autoroutier dense et d'excellente qualité, structuré par les autoroutes A1, A25 et A26 permet des trajets compétitifs vers Paris, Lyon, Strasbourg et donne accès aux grandes zones d'activités du couloir Rhodanien, du sud de l'Allemagne et au-delà de l'Italie.

En termes de trafics, l'autoroute A1 est le second axe le plus fréquenté des Hauts-de-France par les poids lourds après l'A16, dans les sections proches de Belgique. Ces deux axes connaissent régulièrement des situations d'engorgement routier.

Le trafic concerne essentiellement les échanges entre l'Espagne et le Benelux et les flux de transit depuis la Belgique et les Pays-Bas via l'A16 pour rejoindre le tunnel sous la Manche ou l'A1 vers la région francilienne.

La fermeture de l'autoroute de la mer Bilbao-Zeebrugge en 2014 a entraîné une nette augmentation des flux : 80% des transporteurs ont repris la route (17 000 conteneurs et 13 000 semi-remorques manutentionnés en 2014).

De façon générale, le transport routier se fait en majorité sur des distances de 100 à 200 km. En matière de flux de marchandises, les Hauts-de-France sont d'abord une région d'échanges internes (80% du transport routier).



Carte 21 – Trafic moyen journalier des poids lourds en 2016 (DREAL)

Les CPER 2015-2020 ont permis de prioriser, sur les deux versants de la région, l'axe RN2 avec la programmation des contournements de Maubeuge et d'Avesnes-sur-Helpe au nord et les déviations de Vaumoise et Péroy-les-Gombries au sud. La mise à 2x2 voies de la RN2 permet de fluidifier le trafic sur un axe majeur pour l'est de la région, de préserver les populations de la traversée des poids lourds et de désenclaver le département de l'Aisne et la Sambre-Avesnois.

Le Pacte pour la réussite de la Sambre – Avesnois – Thiérache signé le 7 novembre 2018 souligne l'importance de la RN2 pour le désenclavement et le développement économique de l'est de la région. Les partenaires s'engagent à poursuivre les aménagements engagés lors des contractualisations précédentes pour aboutir à la mise à 2x2 voies de l'ensemble de la RN2 et valident l'inscription des premières opérations.

II. GARANTIR LA QUALITE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT : FLUIDITE, SECURITE, SOUTENABILITE

Le hub logistique des Hauts-de-France est une opportunité économique et environnementale, dont la réussite est liée au report modal du trafic de marchandises. Il est essentiel de garantir que, quel que soit le mode utilisé, il répond aux critères de fluidité (respect des délais), de sécurité et de soutenabilité (réversibilité, respect de l'environnement). L'entreprise qui opte pour une chaîne modale alternative au tout routier attend que le bien transporté bénéficie de bonnes conditions de fluidité, c'est-à-dire avec des ruptures de charge performantes.

Dans cette optique, les travaux d'entretien régulier des infrastructures de transport régionales (et particulièrement des ouvrages d'art), de modernisation, voire d'augmentation des capacités (mise à 2x2 voies), de sécurisation du transport (doublement d'écluses), d'évitement (contournements routiers et ferroviaires...) sur l'ensemble des réseaux sont des garanties pour que les entreprises puissent pérenniser leur activité et se développer en Hauts-de-France.

1. OPTIMISER L'USAGE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

Concernant plus spécifiquement les infrastructures routières, la recherche de solutions permettant de décongestionner le réseau routier et d'améliorer les conditions de circulation est au cœur des réflexions actuelles sur l'accessibilité de la métropole lilloise. Dans ce cadre, une stratégie d'intervention sur le réseau routier structurant de l'agglomération lilloise (Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion du Trafic – SDAGT – mis en œuvre par Direction Interdépartementale des Routes Nord et la MEL) est développée et porte à la fois sur l'exploitation et la gestion intelligente des trafics et sur le traitement ponctuel des points noirs de congestion.

D'autres expérimentations sont également menées comme le déploiement de mesures de régulation dynamiques des vitesses sur le littoral et en particulier sur l'A16, à l'image de ce qui est mis en place sur le réseau métropolitain (information en temps réel, adaptation des vitesses aux conditions de circulation, déviation des flux sur des itinéraires alternatifs identifiés...)

Dans le cadre européen, le projet InterCor¹⁶ vise à l'interopérabilité de l'ensemble des systèmes embarqués des véhicules et des infrastructures des pays traversés (Pays-Bas, Belgique, France, Royaume-Uni) afin de permettre la continuité des flux d'informations en temps réel (statut des cargaisons, aléas routiers ou aux portes du terminal de destination, imprévus affectant le parcours des marchandises...). Ce projet concerne potentiellement 200 kilomètres du réseau national et prévoit l'expérimentation d'un démonstrateur fin 2018 avec le Terminal des Flandres du port de Dunkerque, les ports de Lille, Delta 3, Getlink¹⁷ et des entreprises de transport.

Enfin, la dynamique Rev3 ou Troisième Révolution Industrielle, impulsée par la Région et la CCI Hauts-de-France, a identifié une dizaine de grands projets structurants dont «Faire de l'autoroute A1 une infrastructure de mobilité durable et connectée». Le projet a pour objectif de permettre le développement de nouveaux modes de déplacements grâce au déploiement d'infrastructures de recharge pour différents types de motorisation : électrique, hydrogène, GNC (gaz naturel comprimé) voire bio-méthane ou bio-GNV (Bio Gaz Naturel Véhicule) et d'infrastructures numériques indispensables à la gestion des données puis au développement de véhicules autoguidés. Il sera complété par le déploiement de systèmes de production d'énergies renouvelables. En matière de logistique, il s'agit d'expérimenter le concept de platooning où les camions sont regroupés en convoi pour augmenter la fluidité routière par un système autoroutier automatisé.

2. AMELIORER LA FIABILITE DES OFFRES FLUVIALES ET FERROVIAIRES

Au niveau des infrastructures ferroviaires et fluviales, les possibilités offertes par les modes alternatifs manquent souvent de fiabilité, de souplesse et d'adaptabilité. Les travaux d'entretien du réseau ferroviaire, réalisés de préférence la nuit pour ne pas perturber le trafic voyageurs, impactent la qualité des sillons fret et les temps de parcours. De même, les périodes de «chômage» des canaux, constituent des handicaps pour l'attractivité des modes alternatifs à la route.

Le Plan d'Action pour la Relance du Fret Ferroviaire (2016) souligne la nécessité d'améliorer la qualité de service, «pierre angulaire de l'équilibre du fret ferroviaire», et prévoit plusieurs dispositifs incitatifs dont le développement de sillons prédéfinis adaptés aux besoins, l'amélioration de la coordination en amont de la programmation de travaux et la régulation des demandes d'adaptation des sillons. Pour que les services alternatifs à la route soient fiables et attractifs, il est en effet indispensable de prévoir des itinéraires alternatifs compatibles avec les exigences des entreprises tout en sécurisant les sillons ferroviaires.

¹⁶ Interoperable Corridors dans le cadre du programme européen Connecting Europe Facility

¹⁷ Getlink : anciennement Groupe Eurotunnel

3. MONTER EN QUALITE POUR L'ACTIVITE LOGISTIQUE

La montée en qualité de l'activité logistique implique de mieux prendre en compte les impératifs sociaux et environnementaux dans le développement des infrastructures de stockage, de traitement et de transport des marchandises. Les certifications et labellisations environnementales peuvent contribuer à cette montée en gamme.

Différents moyens contribuent à l'amélioration des services logistiques et sont d'ores et déjà pris en compte par certains acteurs :

- Pour les nouvelles implantations, il s'agit d'analyser les potentialités de sites en friches et d'envisager les possibilités de reconversion comme, par exemple, la transformation de l'ancienne base aérienne 103 en pôle d'activités logistiques «E-valley » dans le Cambrésis.
- De la même manière, il convient de veiller à la préservation et aux possibilités de réutilisation d'anciens triages et embranchements ferroviaires ou de quais fluviaux.
- Afin de limiter les impacts négatifs sur le climat, il faut encourager la prise en compte d'enjeux environnementaux tels que les continuités écologiques, le respect des normes environnementales, l'intégration des équipements, l'utilisation d'énergies propres, la promotion des circuits courts et de la consommation locale... et inciter à la labellisation des nouvelles constructions.
- Enfin, chaque projet de développement d'activités logistiques doit intégrer des réflexions sur l'accessibilité des implantations par les salariés et la promotion de comportements individuels écoresponsables.

A titre d'illustration, en mars 2014, le Conseil de Surveillance du GPMD a validé un Plan d'Aménagement et de Développement Durable ¹⁸(PA2D) dont les orientations visent à mettre en œuvre une économie portuaire verte et socialement responsable autour de l'écologie industrielle et l'économie circulaire concrétisée par :

- l'implantation d'une société spécialisée dans le traitement des résidus chlorés qui travaille en synergie avec d'autres entreprises (production d'acide chlorhydrique ou de vapeur valorisable),
- la valorisation des sédiments issus des dragages d'entretien,
- des actions en matière d'assainissement et de qualité des eaux,
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre ou le transport des matières dangereuses,
- l'adaptation aux changements climatiques en particulier en s'attachant à la réduction des émissions industrielles.

Autre exemple avec Ports de Lille dont les nouveaux bâtiments logistiques construits à Santes en 2019 visent la certification BREEAM¹⁹ «very good» et le label BiodiverCityTM²⁰.

III. ASSURER LA MIXITE DES USAGES SUR LES AXES FERROVIAIRES

1. OPTIMISER LA CO ACTIVITE VOYAGEURS ET FRET

Le développement de la part du ferroviaire dans le transport de marchandises n'est possible que si la capacité du réseau ferré national (RFN) permet d'accueillir les niveaux de services envisagés, principalement depuis les ports et les plates-formes multimodales. L'enjeu est de maintenir et de développer les sillons ferroviaires fret en garantissant la fiabilité de la desserte voyageurs, l'écoulement des trafics fret est étroitement lié à l'évolution des plans de transports voyageurs et aux opérations d'entretien sur les voies. Un renforcement de l'offre de services voyageurs en heures creuses est par exemple susceptible de limiter les possibilités de circulations fret.

Le plan d'action pour la relance du fret ferroviaire initié par l'Etat en 2016 et concrétisé dans le Contrat pluriannuel 2017-2026 entre l'Etat et SNCF Réseau met en avant l'amélioration de la qualité de service des circulations fret et voyageurs avec des actions ciblées sur la définition de sillons mieux adaptés aux besoins, une coordination anticipée avec la programmation de travaux et la régulation des demandes d'adaptation des sillons.

L'ARAFER a mis en place un mécanisme d'incitations réciproques des différents partenaires - entreprises ferroviaires comme Euro Cargo Rail, Voies Ferrées Locales et Industrielles (VFLI), Europorte, T3M et SNCF Réseau - en vue d'une meilleure utilisation du réseau ferré national. Le système²¹ instaure les principes suivants :

¹⁸ Issu des travaux d'un groupe technique rassemblant les services de l'Etat, de la région Nord-Pas-de-Calais, du département du Nord, de la Communauté Urbaine de Dunkerque, des représentants d'associations de défense de l'environnement, des professionnels portuaires et des personnes qualifiées.

¹⁹ BREEAM ou Building Research Establishment Environmental Assessment Method est un standard mondial de certification environnementale des bâtiments avec un référentiel adapté à chaque type d'activité.

²⁰ BiodiverCityTM est un label international pour la prise en compte de la biodiversité dans les projets immobiliers.

²¹ Décision 2017-062 du 5 juillet 2017 de l'ARAFER relative à l'établissement de mécanismes incitatifs à la bonne utilisation des infrastructures.

- Fournir à SNCF Réseau les incitations nécessaires pour garantir aux différents candidats les sillons attribués et limiter le nombre et l'impact des modifications pour les utilisateurs.
- Inciter les entreprises à mieux calibrer leurs demandes en ne réservant que le nombre de sillons utiles à l'activité.

La planification des sillons réservés au fret se déploie dans un calendrier contraint, structuré par les besoins du transport de voyageurs. Elle nécessite la définition, par axe, de stratégies globales d'amélioration combinant des mesures d'exploitation et d'investissements permettant une meilleure cohabitation des trains de voyageurs et de marchandises.

Dans la région, il convient d'être vigilant sur les possibilités de desserte ferroviaire des différentes plates-formes multimodales et des ports comme sur les capacités de développement de trafic fret, vers l'Île-de-France en particulier, tout en intégrant l'ensemble des usages actuels et à venir. A cet effet, le maintien d'un itinéraire entre le nord de la région et l'Île-de-France, soit à l'ouest par Longueau et Creil, soit à l'est par Tergnier et le raccordement d'Ormoy-Villers est incontournable.

Il faut également prendre en compte les projets de Calais Port 2015 et Dunkerque Cap 2020 qui affichent des objectifs volontaristes de développement de la part modale du fer pour les acheminements continentaux avec pour conséquence des surcroûts de trafic sur plusieurs mailles du réseau dont le Contournement Ferroviaire de Lille (CFL) mis en service en 2015.

Dans cet objectif, le Contrat pluriannuel 2017-2026 souligne l'importance des corridors européens fret et de la desserte des ports avec un engagement «à prendre en compte les objectifs de performance pour les trafics des corridors de fret européens dans la planification des opérations travaux consommatrices de capacité et dans la construction des graphiques de circulation.»

2. INTEGRER LES CONTRAINTES D'INSERTION URBAINE DES TRAFICS FRET PAR LA RECHERCHE D'UNE COHABITATION HABITANTS - FRET

Le réseau ferré régional est fortement enchâssé en milieu urbain densément peuplé avec pour conséquence de nombreux bâtiments classés en points noirs du bruit ferroviaire²² (PNBf) et une forte sensibilité des riverains à l'accroissement des niveaux de services, que celui-ci soit rendu possible par la réalisation d'investissements infrastructurels ou non, particulièrement lorsqu'il s'agit de fret. La faisabilité et le coût des investissements (investissements capacitaires, effacement de passages à niveau...) sont également notablement impactés. Il convient donc de prendre en compte cette situation dans les réflexions sur le développement du report modal par une utilisation plus intensive des infrastructures ferroviaires tout en étant à l'écoute des populations.

C'est pourquoi, lors des études préalables à chacun des projets d'ouverture, de réouverture, d'augmentation de capacité d'infrastructure ou de lancement d'un nouveau service de transport de marchandises, il est nécessaire de prendre en compte différents facteurs tels que les entraves à la circulation induites par la fermeture de passages à niveau ou par l'intensité des flux à proximité des sites de transfert modal, les nuisances sonores et vibrations sources de dépréciation de la valeur du bâti comme les risques d'incidents ou accidents de trains de fret ou ceux liés au transport de matières dangereuses au sein de zones fortement urbanisées. La connaissance des risques potentiels permet d'envisager et de mettre en place des mesures visant à réduire au maximum les effets négatifs de la croissance de l'activité fret.

B. S'APPUYER SUR LES RESEAUX SECONDAIRES POUR ALIMENTER LES PRINCIPAUX CORRIDORS DE FRET ET ASSURER UNE DESSERTE FINE DES TERRITOIRES

La réussite du hub logistique régional repose également sur le principe que «les petits ruisseaux font les grandes rivières» et que, par conséquent, tous les réseaux secondaires irriguant les territoires et connectant les entreprises constituent un atout majeur pour les Hauts-de-France. Toutefois, certains sont aujourd'hui en difficulté en raison d'entretien et d'investissements limités avec des risques de fermeture à court terme, en particulier sur le réseau ferroviaire.

²² Un point noir bruit est un bâtiment sensible (habitation, établissement d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale), ou un ensemble de bâtiments sensibles distants de moins de 200 mètres les uns des autres, localisé dans une zone de bruit critique avec des niveaux sonores en façade supérieurs à des valeurs limites et la construction est antérieure à celle de l'infrastructure.

I. ASSURER LE DEVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE

1. SAUVEGARDER LES LIGNES CAPILLAIRES

Le plan d'action pour la relance du fret ferroviaire²³ souligne que celui-ci est un «moteur de l'irrigation des territoires [...] un enjeu de développement économique et d'aménagement avant d'être une question de transport». Au niveau national, 20% des trains de fret circulent sur une voie capillaire pour assurer une desserte fine d'entreprises. La dégradation des voies dédiées au fret risque d'impacter l'activité économique dans certains territoires. Le fonctionnement des services dépend également des possibilités de circulation de trains de marchandises sur le réseau principal, priorité étant donnée aux trains de voyageurs.

De nombreuses lignes faiblement fréquentées du réseau ferré national (RFN) sont dans un état de vétusté parfois très avancé. L'état de ces voies classées par l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) dans les catégories 7 à 9 sans voyageur – c'est-à-dire au niveau le plus bas dans la logique de priorisation de SNCF Réseau – nécessite aujourd'hui de s'interroger sur leur devenir en l'absence de régénération lourde alors que seule une maintenance à minima est assurée.

En région, dix lignes capillaires fret connectées au réseau ferroviaire principal assurent la desserte de sites industriels importants (industrie chimique, agroalimentaire, matériaux, métallurgie...) et la pérennité de certaines lignes est menacée si des investissements lourds ne sont pas programmés afin d'assurer la circulation des trains de fret.

La suppression de lignes peut conduire à la disparition d'activités économiques et d'emplois associés alors que leur régénération pourrait favoriser l'expansion des entreprises, voire l'ouverture à de nouveaux marchés, comme par exemple dans le cadre de la réalisation du Grand Paris.

D'autres infrastructures comme les voies mères et les voies de service peuvent également être concernées par des nécessités de régénération sans que pour l'instant un état des lieux n'ait été réalisé.



Carte 22 – N°581-7 - Lignes UIC 7 à 9 en Hauts-de-France en 2017

Le contrat de performance 2017-2026 entre SNCF Réseau et l'Etat acte que «SNCF Réseau ne participera au renouvellement au maximum qu'à hauteur des économies de maintenance attendues sur une durée d'exploitation pertinente et que des financements des parties prenantes seront nécessaires». Il prévoit également la réalisation de diagnostics approfondis et partagés avec les différentes parties prenantes avant l'engagement de travaux de rénovation. Des contre-expertises sont envisagées pour identifier des points d'optimisation sur les travaux à mener et les économies substantielles sous-jacentes. La recherche de contractualisation avec l'Etat doit être privilégiée pour assurer la régénération de ces voies.

²³ Issu de la 5^{ème} conférence ministérielle pour la relance du fret ferroviaire le 6 octobre 2016.

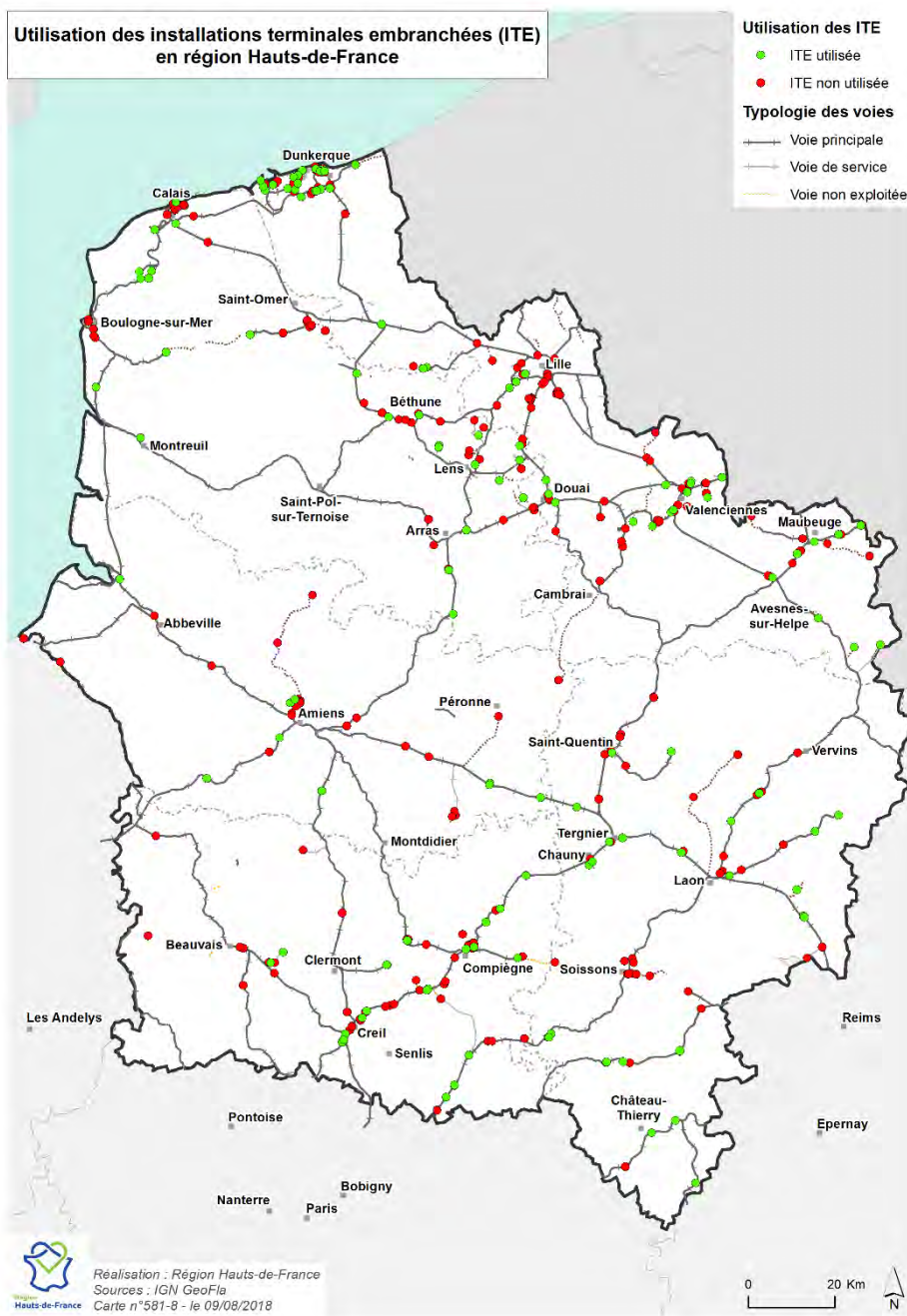
Conformément à la loi NOTRe, deux lignes fret régionales ont été transférées à la Région le 1^{er} janvier 2017, il s'agit de la ligne Saint-Quentin-Origny-Sainte-Benoîte et de celle de Berry-au-Bac – Guignicourt dans l'Aisne. Leur gestion est actuellement déléguée à une société privée. Compte tenu de leur mauvais état, des investissements importants seront nécessaires à moyen terme pour garantir les circulations. Comme pour les capillaires fret du réseau national, la question de la pérennité des trafics sur ces lignes doit être analysée avant d'engager de lourds investissements.

2. SOUTENIR LA MODERNISATION ET LA CREATION DES INSTALLATIONS TERMINALES EMBRANCHEES

En France, 80% du fret ferroviaire est lié à une installation terminale embranchée (ITE).

En Hauts-de-France, une enquête a été menée par le CEREMA en partenariat avec l'Etat et la Région pour recenser les ITE existantes, actives ou non. Il a permis de dénombrier environ 500 ITE dont près de 80% sont géolocalisées. La base de données permet d'identifier les sites actifs source de trafics et ceux pouvant faire l'objet d'une relance du trafic ferroviaire. L'enquête montre également que plusieurs entreprises envisagent soit de développer leur trafic ferroviaire actuel soit de réactiver l'embranchement avec des besoins en matière de financement, d'où la recherche de dispositifs adaptés.

La Commission Européenne a approuvé le 3 janvier 2018²⁴ un régime français d'aides en faveur de la création et de la modernisation d'installations terminales embranchées doté de 60M€ sous forme de subventions non remboursables. Le dispositif porte sur «le soutien au financement d'investissements concourant à la création, la réactivation, la rénovation ou l'extension de la seconde partie d'une ITE appartenant à une entité privée». Il est limité à cinq ans avec une entrée en vigueur en mars 2018.



Carte 23 – N°581-8 - Utilisation des ITE en Hauts-de-France

Pour l'Europe, la mesure permet le report modal du fret de la route vers le rail, en accord avec les objectifs de la politique commune des transports visant à encourager les modes de transport moins polluants. Le régime d'aides est par ailleurs compatible avec le marché intérieur (article 93 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne).

L'aide octroyée au cas par cas directement aux entreprises privées par les collectivités territoriales concerne les entreprises raccordées au réseau ferré national disposant d'une ITE dont la remise à niveau est indispensable pour l'exploitation et celles qui souhaitent développer le transport ferroviaire de marchandises grâce à la création d'une ITE.

²⁴ Journal officiel de l'Union européenne C 102 – Aide SA.48483 (2017/N)

II. MAINTENIR LE RESEAU FLUVIAL SECONDAIRE

Le réseau Freycinet complète le réseau fluvial régional avec une forte capillarité qui lui permet de pénétrer profondément au sein des territoires. Son trafic se concentre essentiellement sur les céréales et les matériaux de construction à destination de l'Île-de-France. C'est un des maillons majeurs pour la filière agricole dont l'entretien doit être assuré. De plus, la préservation du réseau fluvial secondaire permet de développer les filières d'avenir comme la valorisation des déchets ou d'en faire un vecteur d'expérimentation pour la logistique urbaine.

L'exploitation de ce réseau se heurte toutefois à des difficultés économiques liées au manque d'adaptabilité des bateaux et des canaux : les péniches Freycinet ne peuvent transporter que des produits en vrac et en quantité limitée du fait d'un tirant d'eau réduit tandis que la continuité du trajet est ralentie par un grand nombre d'écluses.

Aujourd'hui, si le système logistique fonctionne avec des trafics constants, la flotte de bateaux Freycinet diminue en raison d'une maintenance et d'opérations d'entretien minimum des bateaux d'une part, et de la transformation pour d'autres usages (habitation, restaurant...), d'autre part. L'offre de cale devient insuffisante pour répondre aux besoins.

Sur le versant sud de la région, le transport fluvial de marchandises se fait majoritairement sur des voies de petit gabarit. Toutefois, avec l'arrivée du canal Seine-Nord Europe, les pratiques d'acheminement et d'expédition de marchandises sont amenées à évoluer : le CSNE est un axe majeur de massification des flux dans le corridor nord-sud et ses connexions avec le réseau à petit gabarit des trois bassins (Nord-Pas-de-Calais, Seine-Oise et Champagne-Ardenne) auront un impact notable sur les flux d'échanges avec les territoires et plus particulièrement au niveau du département de l'Aisne.

Le réseau secondaire représente une opportunité de développement des flux en assurant la desserte des entreprises locales et il a vocation à assurer la capillarité de l'ensemble du réseau. C'est pourquoi, il convient de réfléchir à la mise en place de nouvelles activités permettant de le préserver et de le valoriser. Les projets à développer doivent présenter une faisabilité, une acceptabilité, une rentabilité et une efficacité suffisantes.



Carte 24 – N°581-9 - Gabarit Freycinet en Hauts-de-France

Au niveau de la filière matériaux de construction, les acteurs développent des idées pour pérenniser l'usage du transport fluvial, y compris dans la perspective de diminution de la cale Freycinet disponible et de l'arrivée du canal Seine-Nord Europe. Cela laisse penser qu'une logistique articulant les différents gabarits est envisageable et économiquement viable. Par contre, l'insuffisance d'infrastructures capillaires fluviales de bonne qualité pour la desserte fine des territoires risque de reporter vers la route des marchandises pour éviter les ruptures de charge. L'entretien, voire la remise en état du réseau Freycinet circulé, est donc un préalable au maintien de la préservation de la chaîne logistique à long terme.

III. PRESERVER ET VALORISER LE FONCIER BORD A QUAI OU EMBRANCHE

La prise en compte de la problématique foncière est un élément majeur pour que le hub logistique Hauts-de-France puisse monter en puissance. Le foncier joue un rôle déterminant dans les projets d'aménagement où l'urbanisation ne doit pas limiter les possibilités de développement économique. Il convient donc de préserver à la fois les disponibilités foncières aux abords des grands axes de transports et particulièrement le long des rivières et canaux et des espaces indispensables à l'extension de plates-formes multimodales.

L'approche stratégique à moyen et long termes doit tenir compte de l'ensemble des possibilités et opérer des choix, qui pourront être déterminant pour le devenir des territoires :

- Maintenir des réserves foncières autour de sites multimodaux de grande envergure pour soutenir une politique de report modal ou limiter la consommation foncière au risque de voir se développer ailleurs des zones logistiques routières.
- Préserver et entretenir les sites bord à quai ou ferroviaires embranchés, parfois inutilisés aujourd'hui qui constituent une opportunité pour la montée en puissance de l'activité logistique dans certains territoires plutôt que de les abandonner ou les reconvertir.
- Céder à une opportunité économique et disposer rapidement du foncier ou réserver les emprises situées à proximité immédiate d'une voie d'eau, d'un embranchement ferroviaire qui pourraient à terme accueillir une activité pour laquelle la multi modalité est indispensable.

Les documents locaux de planification doivent défendre la préservation d'espaces fonciers proches de quais, de plates-formes multimodales ou d'ITE même si ceux-ci entrent en concurrence avec les potentialités de développement urbain dans les secteurs les plus denses.

Il convient donc, en matière de transport durable de marchandises, de créer des outils de maîtrise, de valorisation, et de hiérarchisation du foncier à haute valeur logistique, à proximité des axes fluviaux ou ferroviaires et des bassins d'emplois dans l'objectif de favoriser le développement d'une logistique durable et de créer les conditions d'accueil favorables à l'implantation d'activités directement intéressées par la présence de l'eau et de préserver à long terme le potentiel du réseau ferroviaire.

La stratégie nationale France logistique 2025 suggère «d'engager un programme de préservation des espaces fonciers stratégiques, connectés aux grands réseaux d'infrastructures pour y développer les fonctions logistiques terrestres». La mission Axe Nord²⁵ propose de mobiliser l'Etablissement public foncier d'Etat, présidé par la Région, pour accompagner les collectivités concernées dans la réalisation de leurs projets de plates-formes portuaires, l'apport d'ingénierie spécialisée en négociation, acquisition et portage foncier en amont de la finalisation des projets constitue un véritable atout, ce qui pourrait aboutir à une extension du périmètre de l'EPF Nord-Pas-de-Calais à l'ensemble des Hauts-de-France est proposée (Proposition 8 du rapport parlementaire).

Le rapport des sénateurs préconise à la fois «une articulation des différents outils du foncier et de l'aménagement que développent la société de projet, VNF, l'EPF et la SAFER dans le cadre du SRADDET et de la bonne mise en œuvre du projet du canal Seine Nord Europe» et de prendre exemple sur la Belgique où «pour optimiser le foncier en bord à canal et de préserver des perspectives d'implantation d'activités industrielles et logistiques fortement utilisatrices de la voie d'eau, le gouvernement flamand donne à la société du Canal Albert des possibilités de préemption dans une bande d'un kilomètre de part et d'autre du canal sur les terrains à vocation d'activité». De telles mesures limiteraient les risques de spéculations foncières aux abords des grands projets comme le CSNE en permettant la constitution de réserves foncières par VNF.

IV. GARANTIR LES POTENTIALITES DE LA ROUTE

1. CONSOLIDER LE ROLE ECONOMIQUE DU RESEAU ROUTIER

Le transport des marchandises par la route est prépondérant, voire incontournable, pour la diffusion fine au sein des territoires, pour assurer les derniers kilomètres comme pour la desserte d'espaces non connectés au ferroviaire ou au fluvial. Il ne peut y avoir d'armature logistique régionale viable sans un réseau routier approprié et adapté à l'intensité des circulations de poids lourds. Cela peut se traduire par la nécessité de réaliser des contournements utiles au fonctionnement logistique dans une logique de continuité des grands itinéraires du réseau structurant et d'améliorer la desserte des grandes polarités logistiques, en particulier celle des ports.

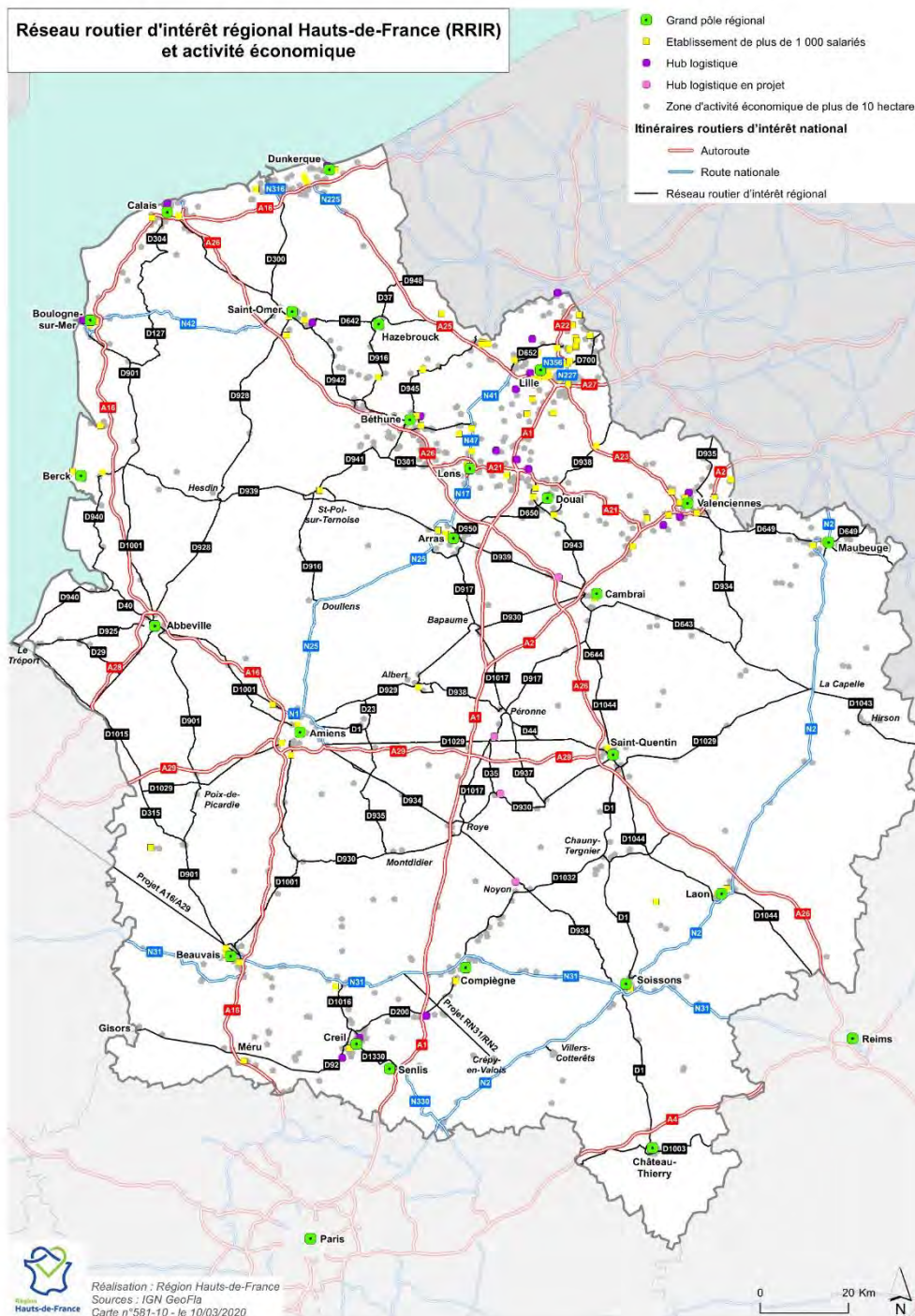
Dans une économie à flux tendu, certaines marchandises ne peuvent être transportées que par camion. Les logiques de transport différent selon la longueur des flux et les ruptures de charges sont dissuasives sur courtes distances. C'est

²⁵ Mission confiée aux Sénateurs Jérôme Bignon et René Vandierendonck qui a donné lieu en juillet 2016 à la publication du rapport «Hauts-de-France-sur-Mer : comment rendre attractive et compétitive la Porte Nord de la France ?»

pourquoi le réseau routier secondaire a un rôle important pour la chaîne logistique dans la mesure où il assure les liaisons avec des sites multimodaux (plates-formes ferroviaires, ports fluviaux...) et permet l'accès aux entreprises ne disposant pas de connexion directe aux infrastructures de transport alternatives. Le réseau routier permet également d'assurer le désenclavement de territoires en particulier pour la desserte de pôles économiques.

Avec près de 80% des tonnages transportés par voie routière, la région est confrontée à des problèmes de congestion et de nuisances environnementales qui nécessitent de rechercher une alternative au mode routier à chaque fois que la pertinence de l'usage d'un mode de grande capacité est avérée.

La définition d'un réseau routier d'intérêt régional contribue au renforcement de l'attractivité économique et participe à la mise en cohérence de l'offre de mobilité et de l'activité économique pour permettre aux entreprises de relier plus efficacement les grands corridors de transport et de réduire ainsi les distances et les temps de déplacement.



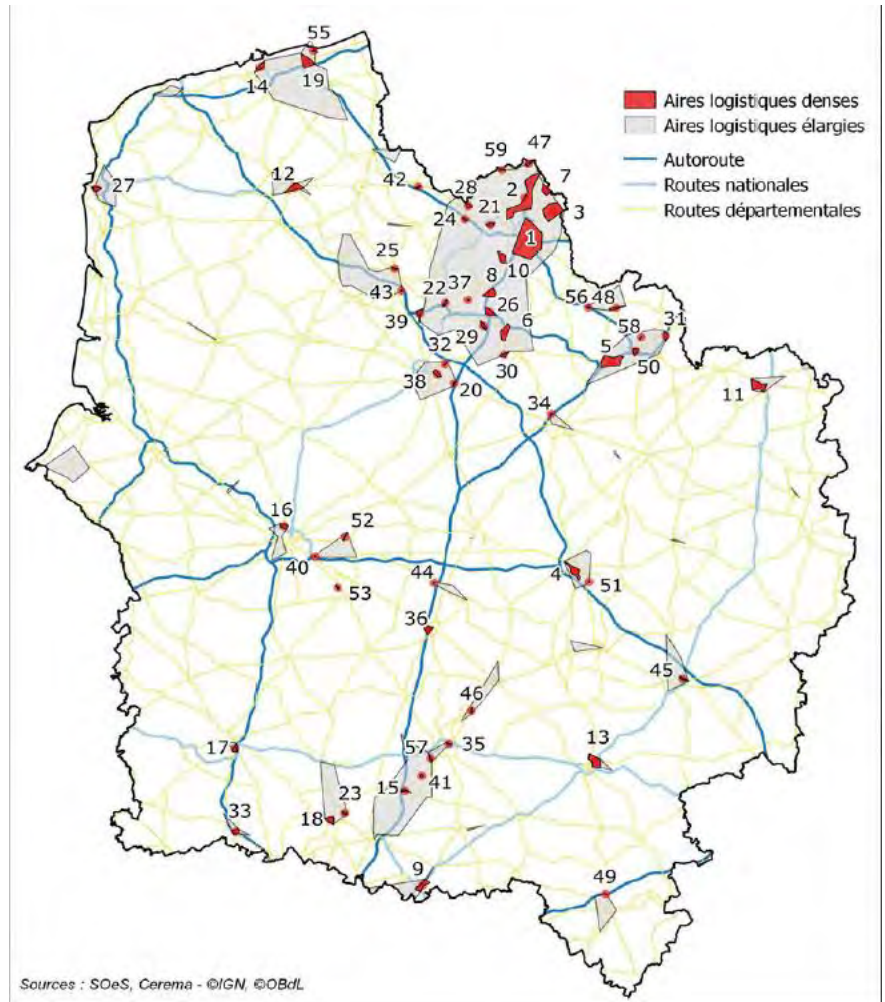
Carte 25 – N°581-10 - RRIR et activité économique

2. ASSURER L'ACCESSIBILITE ROUTIERE DES ZONES D'ACTIVITES ET DES ENTREPRISES

Le développement économique des territoires est fortement lié aux possibilités d'implantation des entreprises. Si l'offre et la disponibilité foncière sont des critères majeurs d'attractivité, il convient également d'analyser les potentialités de dessertes routières, ferroviaires ou fluviales pour les marchandises comme l'accessibilité en transport en commun et modes doux pour les salariés. La stratégie économique doit prendre en compte les enjeux urbains pour attirer et pérenniser les entreprises tout en garantissant une bonne insertion dans leur environnement : il est indispensable que les principales zones logistiques soient connectées de la meilleure façon possible au réseau routier structurant afin de réduire les nuisances liées au trafic sur des voiries secondaires en milieu urbanisé inadaptes au trafic poids lourds.

Il s'agit donc d'une part de relier des pôles d'activités déjà existants aux réseaux routier principal et autoroutier en remédiant aux insuffisances en matière de desserte pour les implantations économiques et d'autre part, pour les projets d'extension comme les nouvelles implantations économiques de veiller à la prise en compte de :

- l'accessibilité routière pour la desserte du site et la diffusion en aval par les poids lourds et ainsi que les caractéristiques techniques de gabarit pour faciliter les manœuvres des poids lourds (possibilités de giration, stationnement...),
- des possibilités de desserte par des transports collectifs ou modes doux pour les salariés.



Carte 26 – Atlas des entrepôts et aires logistiques en France en 2015 – DATALAB Transport – Mars 2017

Les documents locaux de planification peuvent prévoir les modalités de prise en compte de la logistique en particulier en matière de desserte et veiller à la préservation d'espaces nécessaires. L'attention portée à la qualité de desserte routière et à l'amélioration de l'accessibilité permet de limiter les situations de saturation d'axes routiers peu adaptés à la densité du trafic poids lourds, les éventuels conflits d'usage entre camions et véhicules légers, tout en garantissant une meilleure accessibilité pour les salariés quel que soit leur mode de transport.

Une observation fine du développement des grandes zones logistiques permet de garantir un développement équilibré des territoires en cohérence avec les capacités de desserte multimodale - et principalement routière - tout en veillant à limiter la consommation foncière. Les réflexions en matière d'implantation d'entreprises doivent s'élaborer à une échelle supra communale, dans une logique d'adaptation aux besoins de mobilités des biens et des personnes. Elles doivent prendre en considération les volumes de trafics et leur évolution prévisible au rythme de l'activité des entreprises et être intégrées dans les programmes d'amélioration ou de modernisation des réseaux d'infrastructures.

C. VALORISER LE SYSTEME PORTUAIRE MARITIME

Les Hauts-de-France, bordés par la Mer du Nord et la Manche sur 210 km sont dotés de trois ports majeurs : le Grand Port Maritime de Dunkerque (troisième port de commerce français) et les deux ports régionaux de Calais (tourné vers le trafic transmanche) et Boulogne-sur-Mer (spécialisé dans la pêche et ses industries de transformation). La région a des relations privilégiées avec le Royaume-Uni par la route maritime la plus fréquentée au monde ou par le tunnel sous la Manche, ce dernier pouvant être considéré comme le quatrième port du littoral. Elle bénéficie ainsi de l'accès le plus court aux îles britanniques.

Les ports jouent un rôle fondamental dans l'économie régionale en créant des synergies avec l'activité locale incluses dans leur hinterland. Les ports sont un maillon clef de la chaîne logistique même si, de plus en plus, la compétition porte sur l'accessibilité terrestre sur laquelle les efforts doivent être faits pour améliorer fiabilité, compétitivité, flexibilité et qualité de l'information.

L'activité portuaire régionale s'inscrit également à l'échelle du Range Nord ou «Northern Range», façade littorale nord-ouest européenne entre Hambourg et Le Havre où les ports régionaux sont en concurrence directe avec les grands ports du nord de l'Europe (Rotterdam, Amsterdam, Hambourg ou Anvers) et, à ce jour, totalisent moins de 8% du trafic de marchandises hors conteneurs et moins de 1% du trafic conteneurisé. Pour renforcer la place des ports régionaux, il est indispensable de faciliter le gain de productivité et d'encourager la mise en œuvre d'innovations en lien avec tous les acteurs concernés.

I. MISER SUR LA COMPLEMENTARITE DES PORTS REGIONAUX

Les ports de Calais, à vocation transmanche, et de Dunkerque, aux trafics diversifiés, réalisent ensemble le quart du trafic maritime national. La complémentarité des trois ports constitue un atout dans un contexte international fortement concurrentiel, notamment face aux ports d'Europe du nord. (INSEE Analyses Hauts-de-France n°47 – Mars 2017)

Le Grand Port Maritime de Dunkerque

Le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD), troisième port français, est un établissement public administratif, industriel et commercial, port d'Etat. Sa position centrale au cœur du triangle Londres-Paris-Bruxelles, un marché de plus de 100 millions de consommateurs et sa proximité de la métropole lilloise lui permettent de développer des activités de logistique-distribution en site portuaire. Dunkerque est un centre majeur pour la distribution des fruits et autres marchandises importées par voie maritime et pour la distribution transmanche.

Le trafic repose principalement sur les vrac solides industriels (plus de 45% du trafic), l'accueil de conteneurs, le roulier transmanche vers le Royaume-Uni, les produits agricoles et agroalimentaires... En septième position au sein du Range nord européen, le GPMD est le premier port français pour l'importation des minerais et du charbon, des fruits en conteneurs, le premier pôle de fret ferroviaire français, et le second pour les échanges avec la Grande-Bretagne. Il est par ailleurs le premier port fluvial des Hauts-de-France.

L'activité du Grand Port Maritime de Dunkerque a généré en 2017 un trafic de 50,2 Mt dont 20,6% de marchandises diverses, 20,5% de minerais et charbon, 4,7% d'autres vrac solides et 5,1% de vrac liquides. Le trafic conteneurisé atteint 373 423 EVP²⁶ et est amené à évoluer avec les travaux d'extension du quai Terminal des Flandres et la réalisation d'un nouveau poste à quai sur celui-ci.

Le port a pour objectif de développer les transports massifiés et les services de transport combiné. En 2017, les parts modales du fluvial et du ferroviaire atteignent respectivement 12% (soit 2,4 Mt et plus de 20 000 EVP) et 33% (soit 13 Mt), la route restant le mode prioritaire avec 46% des trafics. A ces trafics s'ajoutent ceux du terminal méthanier mis en service début 2017 où 1 Mt emprunte les canalisations.

Les services combinés concernent les axes Dunkerque-Lille-Dourges (4 convois par semaine), Dunkerque-Valenciennes (2 convois par semaine), Dunkerque-Béthune (2 convois par semaine) et Dunkerque-Bonneuil-sur-Marne (2 à 3 convois par semaine).

Le port de Boulogne-Calais

Les deux ports régionaux de Boulogne-sur-Mer et Calais ont été transférés à la Région en 2006 et leur gestion commune est confiée dans le cadre d'une délégation de service public de 50 ans, à la Société d'Exploitation des Ports du Déroit (SEPD) depuis juillet 2015. Celle-ci rassemble la Caisse des Dépôts, Méridiam, les CCI de Région Nord de France et de la Côte d'Opale ainsi que le Grand Port Maritime de Dunkerque.

²⁶ EVP = équivalent vingt pieds (mesure de conteneur)

Pour Calais, jumelé avec le port de Douvres dans le Kent, le trafic transmanche fret a retrouvé une dynamique après le démantèlement du principal camp de migrants avec une progression de plus de 4% en 2017 (soit près de 2 M de poids lourds transportés et 49 Mt). Si ce trafic n'atteint pas encore le niveau d'avant la crise migratoire, il représente près de 50% de l'activité portuaire.

Boulogne est le premier port de pêche français avec plus 30 000 tonnes de poissons débarquées. Il est labellisé pôle de compétitivité national (AQUIMER) et concentre toutes les activités de la filière produits de la mer (capture, transformation, commercialisation, distribution jusqu'à la formation et la recherche et développement).

Pour les deux sites, en 2017, l'activité commerciale est en nette progression avec pour Calais 1,34 Mt manutentionnées (matériaux de construction, produits pétroliers, sucre...) et pour Boulogne 0,66 Mt (matériaux de construction, produits d'alimentation pour bétail, trafics auxquels il faut ajouter l'expérimentation du transport de chaux vive).

Le développement des autoroutes ferroviaires, concrétisé par le redémarrage de la ligne Calais-Le Boulou et l'inauguration de la ligne Calais-Orbassano est encourageant pour le trafic de remorques non accompagnées.

L'une des priorités du port de Boulogne-Calais est, grâce à une position privilégiée sur le détroit du Pas-de-Calais, le développement du transport de fret transmanche ; ce qui nécessite une garantie de maintien de fluidité de trafic sur l'axe Calais-Douvres, celle-ci pouvant être impactée de manière plus ou moins sensible par la sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne.

Les ports régionaux, spécialisés dans des domaines d'activités différents sont donc complémentaires et c'est un atout majeur dans un secteur particulièrement concurrentiel. L'union des ports maritimes, et au-delà des acteurs de la filière, doit permettre de contribuer au renforcement de l'intégration logistique de la région dans les réseaux de transport nationaux et européens, en particulier par le déploiement de nouveaux services de transport bénéficiant à l'économie régionale. Les principaux enjeux sont :

- pour le port de Dunkerque, en lien avec la vaste zone industrialo-portuaire, il s'agit d'attirer de nouvelles industries intéressées par les espaces, les dessertes, le potentiel humain, le poids démographique de la région, ainsi que de développer de nouvelles lignes régulières et des escales de grands services mondiaux,
- pour le port de Calais, situé sur le détroit du Pas-de-Calais et proche de la Grande Bretagne, mais en concurrence avec Eurotunnel, il s'agit d'accompagner une demande croissante en mettant en place les capacités nécessaires pour le maintien d'un service de qualité.

Il convient de structurer un écosystème performant entre les différents acteurs pour concrétiser la coopération interportuaire qui peut s'appuyer sur le renforcement d'alliances commerciales entre les ports, les gestionnaires de réseaux et de plates-formes, les logisticiens et les chargeurs, en lien avec Norlink Ports qui regroupe aujourd'hui une vingtaine de partenaires²⁷ comme sur les travaux du Conseil de Coordination interportuaire de l'Axe Nord²⁸ en vue de construire une coopération interrégionale entre la Normandie, l'Île-de-France, les Hauts-de-France et Grand-Est pour une stratégie partagée.

II. ELARGIR L'HINTERLAND DES PORTS MARITIMES

Le rapport prospectif Transports et infrastructures de transports en Hauts-de-France adopté par la Région en juillet 2016 précise que «Le transport maritime, intra-européen comme intercontinental, devrait s'accroître dans les années à venir. La façade portuaire des Hauts-de-France dispose de nombreux atouts dont l'accès le plus court à l'Angleterre et des disponibilités foncières importantes. Néanmoins, contrairement à ses concurrents français, belges et hollandais, son hinterland est limité par l'efficacité des réseaux navigables et ferroviaires existants. Pour accéder à un niveau logistique de rang européen, il est indispensable d'augmenter la performance des ports maritimes de Dunkerque, Calais et Boulogne par l'aménagement de leurs dessertes routières, ferroviaires et fluviales. Cela permettra de valoriser leur position sur les grands flux internationaux.»

Dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie Nationale Portuaire, orientée sur trois axes (logistique, industrie et aménagement), le GPMD a dès 2014 engagé des actions en vue de renforcer les transports massifiés, la fluidité du passage portuaire, le développement des capacités d'accueil de nouvelles activités, en particulier de niches (logistique marchandises dangereuses, conteneurs...) et, sur le plan industriel, de poursuivre le développement de la filière énergétique et de nouvelles activités industrielles orientées vers l'économie circulaire.

²⁷ Dont la CCI de région Hauts-de-France, le Grand Port Maritime de Dunkerque, la Société d'Exploitation des Ports du Détroit, le Syndicat Mixte Docks Seine Nord Europe-Escaut, les CCI Grand Lille, du Grand Hainaut, de l'Oise, de l'Aisne, d'Amiens-Picardie, Artois et Côte d'Opale, Delta3 etc.

²⁸ Issu de la mission confiée en février 2018 au préfet de région Hauts-de-France pour formaliser une stratégie collective, il rassemble les ports maritimes, Getlink, les ports fluviaux (représentés par Norlink Ports et la Société du CSNE), les gestionnaires d'infrastructures (VNF, SNCF, DIR Nord et SANEF), la CCI de région, l'Etat, la Région et les EPCI de Boulogne, Calais et Dunkerque.

L'orientation 3 «Mettre en œuvre une stratégie portuaire durable par un hinterland élargi et un report modal renforcé» du Plan d'Aménagement et de Développement Durable Dunkerque Port se décline de la manière suivante :

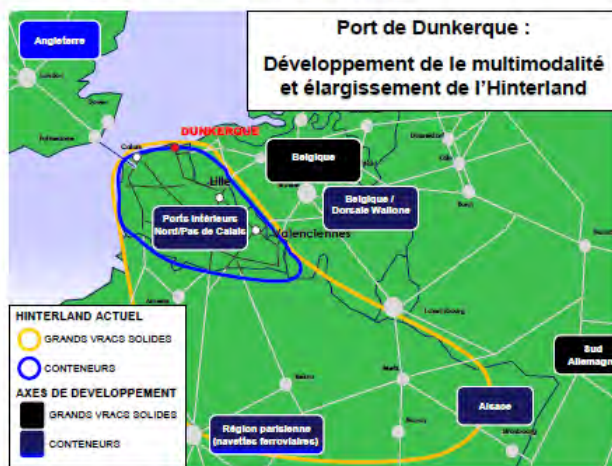
- Favoriser un élargissement de l'hinterland et la complémentarité des ports régionaux et transfrontaliers grâce, d'une part au développement des échanges avec les plates-formes portuaires intérieures (solutions multimodales innovantes, mise en place de navettes fluviales et ferroviaires...) et à l'affirmation du port comme hub européen de distribution de marchandises par voie maritime à courte distance, d'autre part.
- Privilégier la massification et le report modal avec pour principal objectif de positionner le port sur les différents corridors de fret ferroviaire du RTE-T pour élargir son hinterland. Cet axe vise aussi à développer les relations avec VNF et SNCF Réseau pour soutenir le transport massifié par conteneur et optimiser l'efficacité des infrastructures.

Le projet stratégique Dunkerque CAP 2020, «dédié à l'activité conteneur, vise à doter le port de nouvelles infrastructures adaptées à la taille des plus grands porte-conteneurs transcontinentaux, à proposer des services logistiques intégrés ainsi que des pré et post-acheminements multimodaux performants». La réalisation du nouveau terminal conteneur a pour objectif de multiplier par quatre la part de cette filière dans l'activité portuaire entre 2016 et 2035 (de 7% à 28%) en augmentant considérablement les volumes traités (de 0,34 EVP à 2,5 EVP). Le port verra également sa part de marché dans le trafic conteneur du Range Nord doubler.

Il est donc indispensable de soutenir la stratégie de consolidation et d'élargissement de l'hinterland du port envisagée comme suit :

Mise en place de nouveaux liens de transports massifiés : Plusieurs opportunités à développer :

- Nord-Pas de Calais (conteneurs – mode fluvial)
- Région parisienne (conteneurs – mode ferroviaire)
- Angleterre (conteneurs – mode ferroviaire)
- Est de la France (conteneurs – mode ferroviaire)
- Belgique (vracs secs et conteneurs – mode ferroviaire et fluvial)
- Allemagne (vracs secs – mode ferroviaire)



Carte 27 – Développement de la multimodalité et élargissement de l'hinterland du GPMD

La stratégie «Calais Port 2015 : bâtir aujourd'hui le port transmanche de demain», portée par la Société d'Exploitation des Ports du Détroit et soutenue par la Région et l'Union Européenne, vise à doubler les capacités du port grâce à la création d'un nouveau bassin permettant ainsi au port de consolider sa position de maillon essentiel pour les échanges commerciaux européens au sein du RTE-T. L'amélioration des équipements ferroviaires doit offrir de nouvelles opportunités de report modal pour le trafic combiné et les autoroutes ferroviaires et la construction de terre-pleins en arrière des postes RoRo²⁹ permet d'encourager le développement de nouvelles lignes de remorques non-accompagnées vers le Royaume-Uni, la Mer du Nord et la Baltique.

Pour accompagner ces évolutions, après la modernisation de la ligne ferroviaire Calais-Dunkerque, il convient de travailler à l'amélioration de la circulation des trains de marchandises vers le port de Calais.

²⁹ RoRo = Roll on / Roll off – Technique de manutention depuis une rampe adaptée au transport de conteneurs

III. CONSOLIDER LES FLUX TRANSMANCHE DANS LA PERSPECTIVE DU BREXIT

La place des Hauts-de-France dans le trafic transmanche

Le trafic de transit de la région vers le Royaume-Uni est dense et se concentre majoritairement sur le Calaisis (port et tunnel). Le transport de fret par le tunnel sous la Manche est en hausse constante avec, en 2017, plus de 1,6 millions de poids lourds transportés par navettes dans les deux sens et 2 012 trains opérés par les entreprises ferroviaires (1,20 Mt transportées). Depuis le 1er janvier 2018, près de 1,41 millions de camions ont traversé la Manche avec le Shuttle Freight.

Selon l'étude menée par Ernst & Young sur les «Retombées économiques du Tunnel sous la Manche dans l'UE» en juin 2018, «Plusieurs secteurs industriels clés dépendent du Tunnel sous la Manche pour obtenir un accès fiable et rapide aux marchés, depuis les secteurs automobile et pharmaceutique jusqu'à l'agroalimentaire, alors que les marchandises acheminées vers le marché britannique proviennent de France ou de plus loin, comme la Turquie. [...] Le Brexit sera certainement synonyme d'un bouleversement des relations économiques et politiques entre le Royaume-Uni et l'UE mais le Tunnel sous la Manche conservera un rôle clé de facilitateur des liens économiques et culturels entre les deux». Cette étude confirme le rôle du tunnel sous la Manche dans le processus «juste-à-temps», «juste en séquence» en tant qu'infrastructure de transport sécurisée, fiable, rapide et ponctuelle pour optimiser les chaînes d'approvisionnement et maintenir les entreprises dans un système concurrentiel.

En ce qui concerne les autres sites générateurs de flux, l'activité fret transmanche est également en progression pour le port de Calais avec près de 2 millions de camions et 49,2 Mt transportées en 2017, toutefois, corrélativement à la hausse du trafic dans le lien fixe transmanche, la part de marché maritime n'atteint plus que 47%. Le port de Dunkerque est, quant à lui, le second port français après Calais pour les échanges avec le Royaume-Uni et le terminal du Port Ouest a enregistré un trafic de 0,57 millions de poids lourds.

Les impacts potentiels du Brexit pour la région

Le 29 mars 2019, le Royaume Uni sortira de l'Union Européenne, ce qui risque de peser fortement sur la fluidité du trafic en l'absence d'accord (Hard Brexit), seront en effet rétablis :

- Des contrôles sanitaires et phytosanitaires pour les animaux vivants et les produits d'origine animale et végétale ce qui nécessite des installations spécifiques et du personnel dédié. Le nombre de lots à contrôler peut atteindre 970 000 par an à Calais et Dunkerque.
- Des contrôles douaniers sur les personnes et les biens empruntant les ports ou le lien fixe transmanche. Sarah Louadi (European Policy Manager de la FTA - Freight Transport Association) estime que «deux minutes d'attentes supplémentaires à Douvres ou Calais, c'est 27 kilomètres de bouchons assurés».
- D'éventuels droits de douane : les marchandises en provenance du Royaume-Uni seraient taxées en fonction du Tarif Douanier Commun (TDC) de l'Union européenne, soit de la même manière que celles en provenance des Pays tiers, qui n'ont pas signé d'accord de libre-échange avec l'UE.

Les Hauts-de-France sont la région la plus impactée par le Brexit, d'où la nécessité de rester vigilant afin de limiter les risques potentiels et tirer profit de toutes les opportunités en matière d'aménagement de sites logistiques, de création d'emplois et de développement de prestations logistiques liées aux ruptures engendrées par la nouvelle frontière. Le port de Calais, contrairement au port de Douvres, dont le développement est arrivé à terme, dispose d'importantes réserves foncières, ce qui est un atout majeur dans la perspective d'un hard Brexit.

Le Conseil de coordination interportuaire mis en place suite à la mission sur la coopération interportuaire de l'axe Nord (confiée au Préfet de la région Hauts-de-France en février 2018) souligne plusieurs défis à relever pour améliorer la fluidité et la sécurité des trafics dont la nécessité de prévoir la dématérialisation et les moyens techniques adaptés pour une gestion rapide des flux et l'intérêt pour les ports régionaux de «se positionner en tant que ports techniques qui favorisent la fluidité des flux et commerciaux avec des offres logistiques pertinentes sur les bases arrières des liaisons transmanche³⁰».

La création d'installations et de locaux dédiés nécessite des financements complémentaires, ce qui impactera sensiblement les collectivités et entreprises. Dans cette perspective, des solutions mutualisées sont d'ores et déjà recherchées comme, par exemple, sur la zone de la Turquerie à Calais, où une implantation commune proposera à terme vingt-deux quais pour les contrôles vétérinaires et phytosanitaires et une station animalière.

Le Brexit pourrait donc modifier fortement les schémas logistiques de part et d'autre du détroit avec des délais de livraisons plus longs, des besoins d'entreposage et des coûts supplémentaires. La compétitivité des ports au niveau européen peut également être impactée par la durée des contrôles, même si les trois ports sont déjà dotés de moyens de contrôle des marchandises en provenance de pays tiers à l'Union Européenne. L'enjeu, selon l'union des entreprises de transport et logistique TLF, est «d'adapter les moyens au volume des procédures douanières à traiter et de chercher

³⁰ Comité de Pilotage du conseil de coordination interportuaire du 10 avril 2018

une automatisation maximale de ces contrôles». L'une des solutions pour les entreprises est de solliciter une certification OEA (Opérateur Economique Agréé) qui permette d'accélérer les procédures de dédouanement. Les Douanes travaillent sur le développement d'un logiciel gratuit de dématérialisation de celles-ci.

Par ailleurs, le déploiement d'un Cargo Community System (CCS) unique répondrait aux besoins de fluidité, de sécurité et de traçabilité de la marchandise pour les professionnels et les administrations (Douane, Grand Port Maritime, services vétérinaires et phytosanitaires) et permettrait de fluidifier la circulation des marchandises destinées à être importées, exportées ou transbordées : c'est un guichet unique pour les entreprises qui facilite leurs démarches auprès des autorités administratives, il organise, pilote et sécurise l'ensemble des processus de la supply chain et intègre en temps réel les prévisions, annonces, réalisations et contrôles du passage des marchandises tant à l'entrée qu'à la sortie. C'est donc un atout majeur pour le maintien des trafics transmanche, même en cas de renforcement de contrôles aux frontières.

Les perspectives d'évolution du Mécanisme d'Interconnexion Européen (MIE)

L'Union Européenne a annoncé le 1^{er} août 2018 des modifications dans le tracé du corridor mer du Nord-Méditerranée par l'ajout de liaisons entre les ports irlandais de Dublin et Cork et les ports de Zeebrugge, Anvers et Rotterdam sans passer par les ports français. Hors, plus de 80% du transport maritime entre l'Irlande et l'Europe se fait aujourd'hui autour de lignes régulières et de lignes feeding³¹ et la majeure partie des liaisons se situe sur l'axe maritime Dublin-Holyhead (Pays de Galles) puis routier vers Douvres et le continent. Selon le Central Statistical Office Ireland près de 70% des marchandises en roulier entre l'Irlande et le Royaume Uni transitent par l'Irlande du Nord et empruntent les lignes maritimes les plus courtes : le trajet Dublin-Holyhead-Douvres ou Folkestone-Calais est de 14h en moyenne, durée doublée pour la route maritime longue vers les ports belges et néerlandais.

Suite aux négociations menées par la Région et le gouvernement français, les commissions Transports et Industrie-Energie du Parlement européen ont voté le 22 novembre 2018 le nouveau Mécanisme d'Interconnexion européen (MIE), principal programme de financement européen pour les infrastructures de transports, énergie et télécommunications. La Présidente de la Commission des Transports et du Tourisme du Parlement Européen précise que cette décision entérine «l'ajout de nouvelles liaisons pour les ports de Calais et Dunkerque dans le corridor RTE-T Mer du Nord-Méditerranée [...] créant de ce fait des liaisons directes entre les ports irlandais et français, enjeu crucial dans le cadre de la sortie du Royaume-Uni de l'Union». Elle précise que «les projets sur le maritime, ferroviaire et fluvial bénéficieront de taux de co-financement plus élevés, 50% au lieu du taux standard de 30%, enfin un signal concret en lien avec l'objectif climatique du programme MIE et la sortie du tout routier». Cette proposition devra être délibérée par le Parlement Européen en séance plénière d'ici début 2019.

Vers une nouvelle organisation des instances ?

Lors du Conseil interministériel de la mer du 15 novembre 2018, le Premier ministre Edouard Philippe a annoncé qu'en raison de l'importance de l'axe nord, premier point de passage européen entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni, un "conseil de coordination interportuaire" associant les ports et Eurotunnel serait mis en place afin que les structures portuaires "travaillent mieux ensemble" dans l'objectif de disposer d'une "instance de dialogue constante entre les ports sur la sécurité et les systèmes de suivi des marchandises".

D. DEVELOPPER LES OUTILS ET SERVICES POUR INCITER AU REPORT MODAL

I. CONSOLIDER LE RESEAU DES PLATES-FORMES MULTIMODALES

1. FAVORISER LA COMPLETUDE DU RESEAU ET LA MUTUALISATION DES INSTALLATIONS MULTIMODALES

Les propositions issues du rapport parlementaire «Hauts-de-France-sur-Mer : comment rendre attractive et compétitive la Porte Nord de la France» soulignent l'intérêt d'élaborer «un schéma directeur de développement des plates-formes portuaires et logistiques [...] dans le but d'objectiver les investissements envisagés, de mettre en cohérence les différents projets en cours de définition et de veiller à la cohérence de leur phasage de réalisation.»

De plus, suite à la mission sur la coopération inter-portuaire de l'axe Nord confiée en février 2018 par le gouvernement à Michel Lalande, préfet de Région, un conseil de coordination a été mis en place avec pour missions de formaliser la stratégie collective de développement, d'investissement et de promotion des ports de l'axe Nord.

³¹ Action de transbordement entre grands navires de lignes ou navires-mères qui font escale dans les grands ports et petits navires ou feeders qui acheminent les marchandises vers des ports plus petites et assurent des rotations de courte distance complémentaires.

Plusieurs sites présentent un intérêt majeur au regard de leur positionnement sur les grands corridors fret et forment une offre régionale multimodale (ports maritimes de Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer, ports fluviaux de Lille, Béthune et Valenciennes, plateforme de Dourges) qu'il est nécessaire de mutualiser voire de compléter par d'autres lieux qui sont d'ores et déjà identifiés compte tenu d'un équipement en infrastructures (quais, triage, foncier...) associé à une proximité avec les grands chargeurs, marchés et bassins de population. Il s'agit des sites ferroviaires de Somain, Longueau, Tergnier, des ports et quais fluviaux de Pont-Sainte-Maxence, Harnes, Arques, Languuevoisin-Quiquery, Nogent-sur-Oise, Saint-Leu-d'Esserent, Guarbecque, Noyon, Longueil-Sainte-Marie, Marquion, Douai...

D'autres sites, dont les plates-formes du Canal Seine-Nord Europe sont en cours de réflexion en vue de développement et calibrage. L'enjeu est d'identifier les potentialités de l'ensemble des sites pour assurer leur complémentarité, en particulier en termes de services (entreposage, réparation, entretien véhicules et caisses mobiles, sécurité, bassins de virement, zones de stationnement...) pour garantir une mise en réseau efficace : «il ne s'agit pas seulement de déployer des plates-formes logistiques mais également des aménagements permettant l'implantation de projets industriels créateurs d'emplois et de valeur ajoutée pour le territoire. L'objectif est de faire en sorte que la Région soit celle où on s'arrête et on produit, pas simplement celle où l'on passe».

Il convient à cet effet de hiérarchiser l'ensemble des sites à enjeux (plates-formes multimodales ou ferroviaires, ports, quais, zones d'activités logistiques...) afin d'organiser le plus efficacement possible un système permettant l'accès aux modes massifiés. L'enjeu porte plus sur la montée en puissance d'un système quasi achevé et qui fonctionne que sur la multiplication de plates-formes multimodales en région. On constate l'absence de plateforme logistique importante au sud de l'Oise entre le complexe Ports de Lille-Delta 3 et l'Île-de-France (Bonneuil ou Valenton), ce qui nécessite de conduire des réflexions sur le réemploi de friches (en particulier ferroviaires) pour le développement d'activités logistiques comme par exemple sur le site de la gare de triage de Petit-Thérain à proximité de Creil.

2. CONTRIBUER AU DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT DES CONTENEURS PAR VOIE D'EAU

Le transport par conteneur est l'un des leviers de croissance du transport fluvial dans la mesure où il permet la massification des flux et la fluidification du passage dans les ports maritimes sans impacter la circulation sur les réseaux routiers. Les Hauts-de-France, dans l'hinterland des principaux ports conteneurs du Range Nord, disposent d'un réseau portuaire maritime et fluvial doté des équipements nécessaires au traitement des flux conteneurisés (Dunkerque, Béthune, Dourges, Lille, Valenciennes...) qui sera complété par les plates-formes du CSNE.

Actuellement, le trafic conteneur au départ de Dunkerque est essentiellement routier alors que pour Rotterdam et Anvers, plus du tiers emprunte la voie fluviale. La prédominance du transport routier est liée à une grande flexibilité et des coûts relativement bas, ce qui le rend très compétitif dans une région où les distances ports maritimes-hinterland sont courtes. Le maillage du territoire par des services massifiés de proximité participe également à la décarbonation des systèmes logistiques et à la décongestion du réseau routier.

En Hauts-de-France, trois plates-formes sont déjà positionnées sur l'activité conteneurs :

- Le site Delta 3 à Dourges où la société Lille Dourges Conteneur Terminal (LDCT) exploite un terminal de 60 hectares avec 14 voies ferrées qui a permis le traitement de 3 231 trains en 2016. Plusieurs entreprises opèrent des liaisons ferroviaires régulières tandis que de nouveaux projets de liaison sont en cours avec le Royaume-Uni, l'Europe de l'Est et la Chine.
- Lille Conteneurs Terminal (LCT) au sein du port de Lille, connecté au réseau ferroviaire sur Lille et Santes grâce à deux opérateurs principaux, offre 4,5 km de voies ferrées sur 12,5 hectares avec une vingtaine de trains par semaine.
- Le Syndicat Mixte Docks Seine Nord Europe / Escaut a pour vocation de développer l'aménagement d'espaces économiques bord à voie d'eau et a aménagé à ce titre un terminal conteneurs Escaut Valenciennes Terminal (EVT) sur le quai public de Bruay-sur-l'Escaut / Saint-Saulve d'une capacité annuelle de 85 000 EVP, opéré par Contargo North France. En 2017, 76 000 EVP ont été manutentionnés. L'extension sud, en cours de réalisation, doublera la surface actuelle et permettra un traitement de 140 000 EVP par an.

Le renforcement et le développement de liaisons entre les plates-formes et les sites portuaires est en plein essor en région. Par exemple, Nord Ports Shuttle, association qui regroupe les terminaux conteneurs de Dunkerque, Lille et Dourges, développe de nouveaux services fluviaux entre Dunkerque et Béthune ou Valenciennes. Pour le terminal conteneurs des Flandres, «l'axe fluvial Dunkerque-Dourges permet d'offrir aux chargeurs de cette très importante zone logistique un service fluide, rapide et parfaitement cadencé avec les principales lignes régulières qui escalent en direct au terminal».

On peut également signaler que depuis l'abolition des quotas sucriers en Europe en octobre 2017, la production de sucre régionale et, par là-même, le développement des activités d'exportation sont en augmentation avec pour la société Téréos (second producteur mondial de sucre) une production en hausse de plus de 30 % sur un an. Pour accompagner cette croissance et conquérir de nouveaux marchés à l'international, l'entreprise s'est dotée d'un centre logistique export à Escaudœuvres et cette installation est désormais le premier site national d'emportage avec une capacité d'ensachage de 1 700 tonnes et de chargement de 70 conteneurs par jour. Les conteneurs chargés sont acheminés par route

jusqu'au port intérieur de Valenciennes puis transbordés sur des barges fluviales à destination d'Anvers et de Dunkerque.

II. CONTRIBUER AU DEVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE

Pour le gouvernement, «le fret ferroviaire représente un levier essentiel pour le dynamisme économique de notre pays et pour une mobilité propre, un seul train de fret représentant 50 camions en moins sur les routes. Pourtant, le fret ferroviaire est aujourd'hui en mauvaise situation, sa part modale ayant été divisée par deux depuis 1990, au profit de la route³²». Il convient donc aujourd'hui d'en assurer la croissance et d'amplifier le report modal.

1. OPTIMISER LES SILLONS FRET ET AUGMENTER LA CAPACITE DU RESEAU

Le réseau ferroviaire est un levier majeur pour le développement portuaire et le transport combiné mais les utilisateurs potentiels et les ports ont besoin de visibilité à moyen terme sur la capacité ferroviaire disponible. Actuellement, seules les entreprises ferroviaires et les candidats autorisés (opérateurs de transport combiné de marchandises, personnes publiques organisant un service de transport de fret sur le RFN et collectivités publiques pour leurs propres besoins) peuvent réserver des sillons à SNCF Réseau, qui doit connaître les besoins pour les intégrer le plus en amont possible dans la répartition capacitaire. Le processus d'attribution des sillons impose aux transporteurs de prévoir leurs demandes entre 7 et 19 mois en amont du trajet sans avoir de garantie immédiate sur la disponibilité effective. Le manque de souplesse du système ne permet donc pas aux différents opérateurs d'être réactifs quand des opportunités économiques se présentent.

Le Plan d'action pour la relance du fret ferroviaire, issu de la conférence nationale du 6 octobre 2016, souligne la nécessité d'améliorer la qualité des sillons par le développement de sillons prédéfinis adaptés aux besoins des opérateurs, une meilleure coordination avec la programmation des travaux pour limiter les modifications et annulations de réservation. Il préconise également la régulation des demandes d'adaptation des sillons et le déploiement d'un nouveau système d'information. L'un des objectifs de «faire des ports français des points d'entrée du fret européen et inscrire le mode ferroviaire dans la politique nationale portuaire» s'est traduit par des actions plus concrètes comme à Dunkerque. En effet, le PA2D du port prévoit de développer les services et infrastructures ferroviaires et d'améliorer les interfaces avec le réseau ferré national. Le GPMD s'est par ailleurs engagé dans un partenariat avec SNCF Logistics pour développer sa zone de distribution et pérenniser son référencement de grande place logistique. Le port a également engagé des démarches de réservation de sillons et développé, dès 2011, une navette ferroviaire vers Bonneuil-sur-Marne.

Dans cette optique, permettre, d'une manière plus large à Norlink Ports³³ d'accéder à la réservation de sillons, au même titre que les entreprises ferroviaires, pourrait encourager le développement de solutions de transport par voie ferrée à partir des différents sites portuaires.

La feuille de route régionale pour la filière ferroviaire, issue de la mission confiée à Philippe Vasseur par le Préfet et le Président de Région en 2017, souligne l'importance du développement du fret ferroviaire et préconise :

- L'identification d'un opérateur capable de fédérer l'ensemble des acteurs en vue de la constitution d'une offre fret compétitive, de promouvoir le système auprès des clients potentiels ainsi que de proposer le déploiement de nouvelles lignes pour développer le trafic vers les régions voisines et anticiper l'intermodalité liée au futur CSNE.
- La mise en œuvre rapide des mesures prévues par l'engagement national 2010-2020 pour le fret ferroviaire dont le développement des autoroutes ferroviaires, la mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) ou l'amélioration de la qualité de service.
- Le développement de la desserte fret ferroviaire grâce à la rénovation du réseau régional, le développement de nouvelles liaisons internationales comme Dourges-Londres ou Dourges-Lyon pour permettre à la région de pénétrer dans le système chinois One Belt, One Road (OBOR ou route de la soie). A titre d'exemple, depuis fin 2017, Décathlon dans le cadre de sa « Rail'volution » a lancé une liaison de Wuhan en Chine à Dourges, avec un convoi ferroviaire de 41 wagons conteneurs pour 630 000 produits. Le trajet de 10 800 km ne dure que 19 jours à travers sept frontières (41 jours par voie maritime). Les fréquences devraient passer de un train par mois à un train par semaine.

2. TIRER PARTI DE LA DIGITALISATION DU FRET

³² Communiqué de presse du 16 avril 2018 : Le gouvernement s'engage pour la relance du fret ferroviaire

³³ Association des acteurs du transport de marchandises et des gestionnaires d'infrastructures portuaires maritimes et fluviales de la région des Hauts-de-France qui réunit la CCI de région Hauts-de-France, le Grand Port Maritime de Dunkerque, la Société d'Exploitation des Ports du Détroit (SEPD), le Syndicat Mixte Docks Seine Nord Europe-Escaut et les CCI Grand Lille, du Grand Hainaut, de l'Oise, de l'Aisne, d'Amiens-Picardie, Artois et Côte d'Opale

Dans un contexte de développement de la digitalisation, les exigences des clients portent sur la rapidité des livraisons pour des envois dont la taille décroît. Le fret ferroviaire, dont l'atout majeur réside dans la capacité de transport de trafics massifiés, est ainsi confronté à un challenge difficile que la digitalisation croissante peut toutefois lui permettre d'aborder de façon favorable. Il doit tirer parti de toutes les opportunités de la digitalisation et des gains possibles en matière de productivité et de qualité de service pour la clientèle : suivi des envois, informations sur l'état de la marchandise, planification rapide des transports, massification des envois, simplification de la facturation... Il doit aussi maîtriser ces nouvelles possibilités pour optimiser conjointement ses cibles commerciales et le remplissage des trains sans pénaliser les autres trafics. Ce qui suppose que la fiabilité des services soit assurée en particulier par la mise à disposition d'itinéraires alternatifs compatibles avec les exigences de la clientèle.

La digitalisation permet d'optimiser le transport de marchandises. Deux exemples en sont l'illustration :

- S'il est essentiellement dirigé vers le transport routier, le projet européen InterCor, dont l'objectif est d'interopérer les systèmes d'information des infrastructures routières et les véhicules de transport de marchandises, impacte également le fret ferroviaire, le transbordement et le report modal. Les informations en temps réel sur les trajets permettent notamment d'anticiper les flux et de limiter les temps d'attente sur les plates-formes logistiques.
- FretLink est une start-up qui a développé une application de mise en relation entre expéditeurs et transporteurs composé d'un logiciel SaaS³⁴ et d'une application mobile à destination des chauffeurs en vue de mutualiser les envois et d'exploiter les retours à vide pour en faire bénéficier tous les acteurs :
 - ✓ Pour les transporteurs, il s'agit de préciser les capacités de transport disponibles afin de recevoir des ordres de transport au juste prix, ce qui permet d'augmenter la rentabilité des trajets et de pérenniser l'activité.
 - ✓ Les expéditeurs précisent les caractéristiques de leurs besoins afin qu'un transporteur adapté puisse les prendre en charge. Ils peuvent suivre en temps réel l'acheminement des marchandises.

3. ACCOMPAGNER LE DEVELOPPEMENT DES AUTOROUTES FERROVIAIRES

Les différents corridors de marchandises traversant la région contribuent à une saturation du réseau routier. Dans un contexte de prédominance du mode routier et face aux défis de la transition énergétique, les autoroutes ferroviaires constituent une alternative performante au transport routier longue distance et un enjeu majeur des politiques de transport. En acheminant, sur le réseau ferré existant, des ensembles routiers et des semi-remorques sur des wagons spéciaux, elles renforcent les possibilités de transport combiné rail-route. Le développement de services d'autoroutes ferroviaires permet en outre de diminuer les émissions de GES issues du fret routier, et donc d'organiser le territoire régional de manière efficace en termes de mobilité durable des marchandises

Les états européens développent les services d'autoroutes ferroviaires pour assurer en particulier le transit d'une partie du transport de fret routier entre l'Europe du sud et du nord en connexion avec les grands corridors de fret situés au nord de l'Europe. Un appel à manifestation d'intérêt (AMI) «Services d'autoroute ferroviaire/ferroutage sur l'axe Atlantique» a par ailleurs été lancé en avril 2018, pour le développement d'une autoroute ferroviaire entre la France et l'Espagne.

Le projet axe Atlantique est complémentaire au réseau d'autoroutes ferroviaires actuel, il est essentiel pour le développement durable des échanges de marchandises et le report modal, à l'image de l'autoroute ferroviaire de l'Est (Luxembourg/Perpignan). C'est également un enjeu majeur pour la région qui doit accueillir le terminal nord. La ligne reliera le nord-ouest de l'Espagne au nord de la France. A ce jour, les sites et le niveau de service proposé restent à définir.

La région est desservie par plusieurs services :

- De Calais au Boulou depuis 2016 (1 500 km).
- De Calais à Orbassano (1 150 km) inaugurée en novembre 2018 avec cinq allers et retours par semaine et d'ici 2020 deux allers et retours quotidiens.
- A ces autoroutes ferroviaires s'ajoute le service transmanche entre Coquelles et Folkestone (50 km) grâce au lien fixe depuis 1994.

³⁴ SaaS = Software as a service ou logiciel en tant que service ou tout type de logiciel ou d'application mis en place par un fournisseur à distance pour être utilisée via internet. Le service hébergé loué au mois ou à l'usage avec des mises à jour automatiques.

III. OPTIMISER ET PROMOUVOIR L'OFFRE DE TRANSPORT ET LES NOUVEAUX SERVICES

1. INITIER DE NOUVEAUX MODES DE GOUVERNANCE DES INFRASTRUCTURES LOGISTIQUES

Les ports intérieurs sont des éléments essentiels du développement du trafic fluvial et les possibilités de liaison au Grand Port maritime de Dunkerque via le canal à grand gabarit en font des maillons importants du système de transport. Connectés au réseau routier, voire pour une part au réseau ferroviaire, ils sont en mesure de favoriser l'interconnexion entre les modes massifiés et l'intégration du transport fluvial dans la chaîne logistique.

L'article 22 de la loi NOTRe prévoit que la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des ports relevant du Département peuvent être transférés aux autres collectivités territoriales ou à leurs groupements dans le ressort géographique desquels sont situées ces infrastructures à compter du 1er janvier 2017. Plusieurs modalités de gouvernance et de réalisation peuvent ainsi être envisagées pour les ports publics :

- Société Publique Locale (SPL) ou société publique Locale d'Aménagement (SPLA) à dominante publique
- Société d'Economie Mixte (SEM) ou Société d'Economie Mixte à Opération Unique (SEMOP) combinant public et privé : la loi NOTRe permet à un syndicat mixte incluant un établissement public de l'Etat disposant d'un domaine public fluvial de créer une SEMOP (CGCT – Article L1541-1).
- Société ou groupement de société à dominante privée.

Si la constitution d'un syndicat mixte ouvert associant VNF apporte de nombreuses réponses aux enjeux portuaires (foncier, capacité d'investissement, vision partagée des acteurs, mobilisation des financements, partage des risques publics-privés), d'autres formes de gouvernance sont offertes aux collectivités. Il convient donc d'apprécier la création de structures de gouvernance au cas par cas en prenant en compte la typologie des situations et la volonté de l'échelon local.

Le trafic fluvial des Hauts-de-France concerne essentiellement les ports publics concédés et les quais VNF bénéficiant d'une autorisation. Les principaux ports intérieurs publics sont les Ports de Lille (7 sites), Valenciennes (5 sites), Béthune, Harnes, Arques, de Douai, Guarbecques, Longueil Sainte-Marie, Nogent-sur-Oise, Noyon, Pont-Sainte-Maxence, Saint-Leu-d'Esserent et de Languuevoisin-Quiquery. Ils sont majoritairement concédés aux Chambres de Commerce et d'Industrie. Cependant, de nombreuses conventions signées dans les années 1960 arrivent à échéance ; ce qui peut limiter le développement de nouvelles activités en fin de contrat avec le ralentissement des investissements pour rendre la concession sans engagement, sans amortissement en cours et avec une trésorerie positive. Voies Navigables de France souligne les faiblesses du système concessif où les concessions ont été modifiées par de nombreux avenants sans prise en compte de l'évolution de la législation depuis 50 ans avec un autofinancement des ports insuffisant et une implication faible des collectivités territoriales qui interviennent sur les accès routiers et sur l'aménagement du territoire. Le système reste ainsi fermé, sans vision multimodale et peu ouvert aux opérateurs privés.

De plus, en région, trois ports sont gérés par des syndicats mixtes associant plusieurs collectivités (Delta 3, Longueil-Sainte-Marie et Valenciennes) et, dans une optique de fonctionnement similaire, VNF en tant qu'autorité concédante, envisage la création de Syndicats Mixtes Ouverts (SMO) en charge de l'aménagement, de la gestion et de l'exploitation des ports publics sur les différents axes pour répondre aux enjeux de compétitivité des plates-formes intérieures et au développement du transport fluvial grâce à une meilleure synergie entre les acteurs et la concentration des moyens financiers. Des démarches sont engagées en ce sens sur l'axe Artois autour des sites de Béthune-Beuvry-Essars, Douvrin et Guarbecque.

La constitution de structures de gouvernance élargies à différents acteurs (CCI, collectivités publiques, VNF...) avec un pouvoir d'autorité concédante permet de développer une vision stratégique, d'intégrer les ports dans les choix d'aménagement locaux et régionaux, de favoriser la gestion multi-sites et d'ouvrir des opportunités de constitution de réserves foncières. Dans une telle configuration, l'association d'acteurs, ouverte aux industriels et intégrateurs logistiques, permet une capacité d'investissements plus importante et offre une visibilité renforcée, indispensable pour maximiser les possibilités de financements européens, attirer les investisseurs et les générateurs de trafic et d'emplois. Elle favorise également le développement de partenariats aux différentes échelles régionale, interrégionale ou transfrontalière en garantissant une vision stratégique, en permettant de renforcer la pertinence et la complémentarité de l'offre et en assurant la mobilisation du foncier pour les activités créatrices de ressources, le développement des ports et du transport fluvial.

Ces réflexions sur la gouvernance des plates-formes fluviales pourront être étendues à la plateforme ferroviaire du sud des Hauts-de-France mentionnée plus haut ainsi qu'aux capillaires fret.

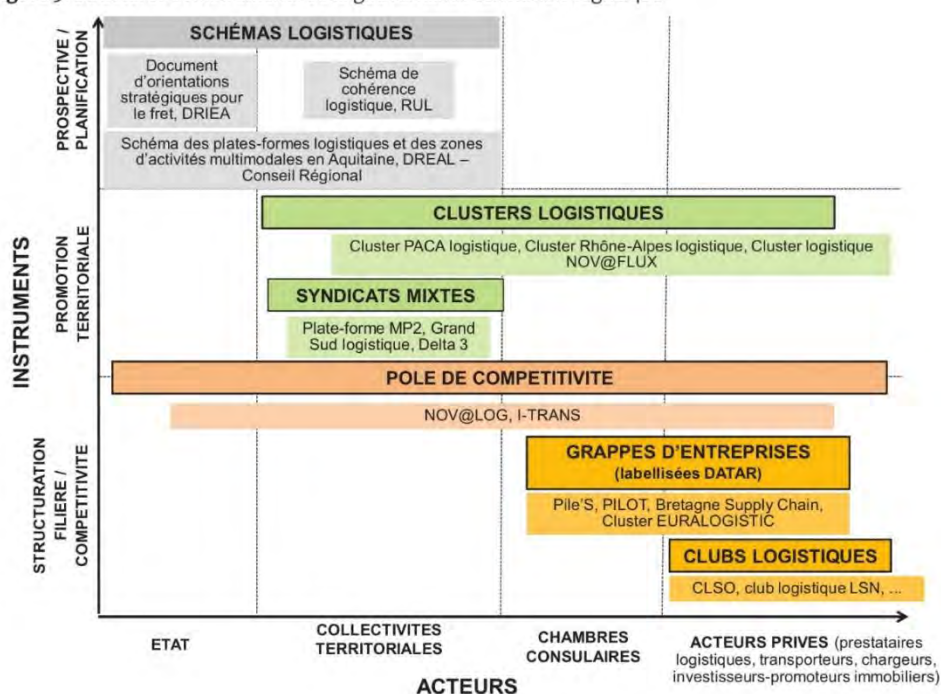
2. PARTICIPER A L'ANIMATION DE LA GOUVERNANCE DE LA LOGISTIQUE

Les implantations logistiques sont étroitement liées à des enjeux territoriaux majeurs et elles impliquent de nombreux acteurs publics et privés à des échelles géographiques variables avec une multiplicité d'échelons institutionnels à l'origine d'une certaine dissolution des compétences. En effet, le développement logistique est porteur d'enjeux en termes d'acceptabilité sociale, d'aménagement du territoire et de développement durable, en particulier en matière de :

- Gestion foncière avec des sites fortement consommateurs d'espace et une multiplication d'entrepôts, favorisée par l'obsolescence rapide des bâtiments.
- Développement économique dans la mesure où la logistique est à la fois source d'emplois et de recettes fiscales pour les territoires mais aussi de problèmes d'accessibilité spatiale pour une main d'œuvre souvent peu qualifiée.
- Lutte contre les nuisances comme le bruit lié au transport et aux opérations de manutention, les émissions polluantes ou la surconsommation foncière...

La gouvernance territoriale de la logistique doit être mixte avec, au-delà des intérêts publics locaux, la prise en compte de ceux des usagers des sites (chargeurs, prestataires...) et des stratégies des promoteurs-investisseurs. Plusieurs types d'instruments de gouvernance territoriale peuvent être mobilisés par les acteurs locaux tels que des outils de prospective et de planification, de promotion territoriale de la logistique ou encore ceux qui relèvent de la structuration de la filière et de compétitivité du secteur.

Figure 3. Structures et instruments de la gouvernance territoriale logistique

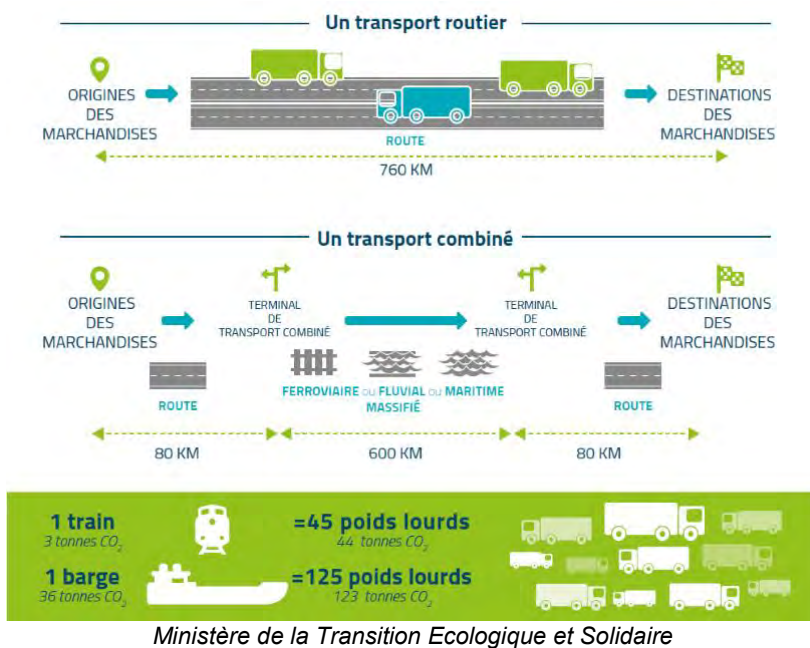


Sophie Masson – La gouvernance territoriale de la production des espaces logistiques : enjeux, rôle des innovations territoriales et limites – Réflexions à partir de l'exemple français – Janvier 2017

La Stratégie Nationale France Logistique 2025 préconise l'instauration et l'animation d'une gouvernance intégrée, souple et opérationnelle associant l'Etat, les collectivités territoriales, les acteurs économiques, les associations et fédérations de professionnels et les acteurs sociaux. L'objectif principal est d'engager une organisation de filière en proposant aux acteurs de la logistique d'installer un comité de filière pour favoriser la mise en réseau, en lien avec un Haut Conseil de la logistique chargé du suivi de la stratégie nationale, en incitant au dialogue interbranches pour encourager la croissance de l'emploi et la montée en compétence et en mettant en place des outils d'observation fixant des indicateurs de performance et précisant les sources de données.

3. ACCOMPAGNER LES ACTIONS EN FAVEUR DU REPORT MODAL ET DE LA MASSIFICATION

Le transport routier de fret demeure aujourd'hui le mode dominant, surtout sur de courtes distances, et les possibilités de report modal restent encore méconnues alors que le transport intermodal représente une solution logistique sobre en énergie et pertinent sur longue distance.



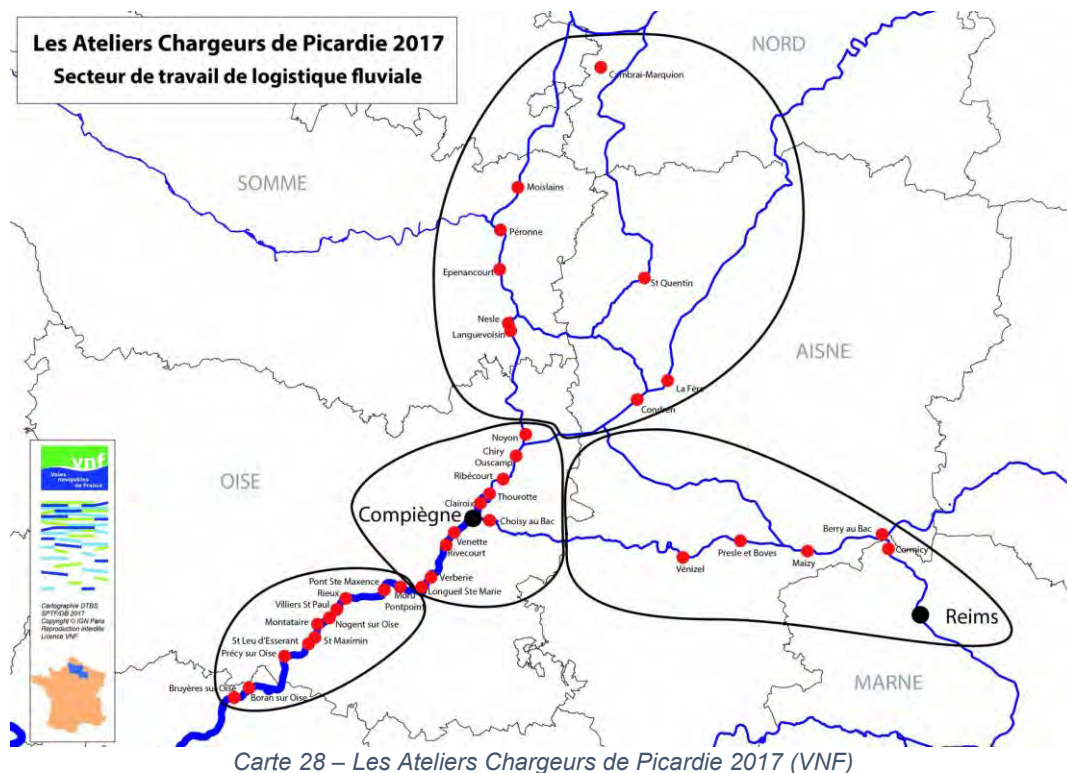
Il convient de définir une stratégie régionale de soutien au report modal et à la massification des flux. Pour cela, il est indispensable de développer le partage de connaissance sur les pratiques et projets des chargeurs industriels en matière de logistique afin de répondre aux enjeux de massification pour les secteurs phares de l'économie régionale (agroalimentaire, automobile, sidérurgie, métallurgie, grande distribution, chimie...), d'identifier les besoins et d'inciter à la mutualisation des moyens par le repérage d'opportunités de massification. Il importe donc de poursuivre les initiatives en matière de promotion du transport par voie fluviale et ferroviaire.

L'Association Activer des Solutions Nouvelles pour le Fret Ferroviaire en Nord de France (2A2F) réunit de nombreux acteurs et œuvre à l'impulsion d'une nouvelle dynamique régionale autour du partage de connaissances, du développement de formations adaptées pour «faire du fret ferroviaire un moteur d'attractivité et de compétitivité des territoires et construire au travers de services et de démarches innovantes le fret ferroviaire de demain».

Le Consortium Fluvial Hauts-de-France qui rassemble autour des Chambres de Commerce et d'Industrie, des collectivités territoriales (Région et Départements Nord, Pas-de-Calais, Somme et Oise, ville de Lille...) des représentants de la filière transport fluvial (Comité des Armateurs Fluviaux (CAF), Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA), les ports de Lille, le GPMD, VNF, ainsi que des privés (chargeurs utilisateurs de la voie d'eau, armateurs, logisticiens...) encourage les actions visant à soutenir et favoriser l'amélioration et la modernisation du réseau navigable et promeut le transport fluvial par la sensibilisation des acteurs voire grâce à des prêts d'honneur.

De son côté, Voies Navigables de France organise annuellement une grande rencontre ou rivedating à destination des acteurs européens du transport fluvial multimodal, la dernière ayant eu lieu le 28 novembre 2018 à Strasbourg, sur des thématiques variées telles que le Canal Seine Nord Europe, la logistique urbaine, les évolutions en matière de verdissement de la flotte... Le rivedating permet des échanges entre acteurs et le partage d'information, c'est aussi une vitrine du savoir-faire des opérateurs et l'occasion de développer des solutions adaptées aux différentes problématiques des chargeurs tout en créant des liens commerciaux entre opérateurs et transporteurs.

Différentes actions de promotion sont également menées comme l'organisation d'ateliers chargeurs en partenariat avec la Région, les CA de Creil, Compiègne, Saint-Quentin et Soissons et Voies Navigables de France. Les rencontres sont organisées sous forme d'ateliers de travail en quatre secteurs stratégiques et ont pour objectif de proposer des solutions de logistique fluviale adaptées aux entreprises locales et de renforcer la complémentarité des entreprises et des gestionnaires de quais ou de ports fluviaux.



Au-delà de l'organisation de forums, il importe de favoriser tous les outils, en particulier le développement d'aides permettant de promouvoir le report modal et la massification des flux. Des mesures d'amélioration de la compétitivité du transport maritime, fluvial et ferroviaire sont, par exemple, envisagées dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités avec en particulier un dispositif en faveur du fret ferroviaire «visant à prendre en charge une part des coûts de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire par des opérateurs de service de transport de fret, permettant de favoriser ce mode de transport par rapport à d'autres modes qui présentent des externalités négatives plus importantes, tel que le transport routier de marchandises³⁵».

Pour attirer de nouveaux chargeurs vers la voie d'eau, le gouvernement souligne l'importance des dispositifs de soutien comme les plans initiés par Voies Navigables de France et dont la Commission européenne a autorisé la prolongation pour une période de 5 ans en mai 2018 :

- Le Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation de la flotte fluviale³⁶ (PAMI) qui permet d'adapter l'offre de cale aux besoins de transport de marchandises en accompagnant les acteurs dans la modernisation de la flotte et la construction de nouvelles unités : des bateaux plus économes en énergie, plus sûrs et plus compétitifs. Le plan vise à l'amélioration de la performance de la flotte et l'intégration du maillon fluvial dans les chaînes logistiques et au développement de solutions innovantes.
- Le Plan d'Aide au Report Modal³⁷ (PARM) qui accompagne les entreprises dans leurs projets de logistique fluviale en apportant des aides à la réalisation d'études logistiques, à l'expérimentation en matière de transport fluvial ainsi que des possibilités de financement d'équipements de manutention.

En ce qui concerne l'aide à la pince permettant de financer le surcoût du transbordement des conteneurs, bénéficiant d'un accord de l'Union européenne jusqu'en 2017, les futures modalités ne sont pas encore connues et devaient être intégrées dans la Loi d'Orientation des Mobilités.

4. DEVELOPPER LES SERVICES DE CARBURANTS ALTERNATIFS

Le développement d'un réseau régional d'avitaillement en énergies propres (électrique, GNL, GNV...) est nécessaire en région. L'objectif est d'assurer le maillage du territoire en stations de ravitaillement à la fois sur les principaux sites multimodaux, les grands axes et à proximité des entreprises logistiques régionales afin de favoriser l'émergence des nouvelles motorisations pour les poids lourds.

Le biométhane carburant est un levier de réduction des émissions de CO2, les véhicules au gaz émettent peu de particules fines, d'oxydes d'azote ou de carbone et constituent une bonne alternative aux motorisations essence ou diesel.

³⁵ Article 26 – Projet du 27 novembre 2018

³⁶ Aide d'Etat SA.488804 (2017/N)

³⁷ Aide d'Etat SA.48332

L'ADEME a lancé en 2016, dans le cadre du Programme Investissements d'Avenir (PIA) un appel à projets « solutions intégrées de mobilité GNV » pour permettre l'émergence d'offres innovantes en matière de déploiement de stations GNV et de flottes de véhicules. Plusieurs projets régionaux ont été retenus dont :

- Pour les nouvelles stations, les projets V GAS2 sur Dourges et Calais, TOTAL GNV à Tilloy-lès-Mofflaines et INNOV'TRANSPORT AIR sur Carvin, Saint-Quentin et Aire-sur-la-Lys.
- Pour les stations existantes INNOV'TRANSPORT AIR à Lens et Amiens.

Un second appel à projet a été lancé en 2018 «GNV/bioGNV» pour développer les stations d'avitaillement ouvertes au public distribuant du GNV ou du bioGNV. Ces stations doivent être équipées pour accueillir tous les types de véhicules à condition de fonctionner au gaz naturel. Il permet de poursuivre le développement initié par le premier appel à projet en permettant à la fois une implantation à l'échelle locale des stations à destination des flottes captives d'un territoire et une disponibilité de stations pour les transporteurs de fret moyenne distance. Deux types de projets ont été retenus en Hauts-de-France :

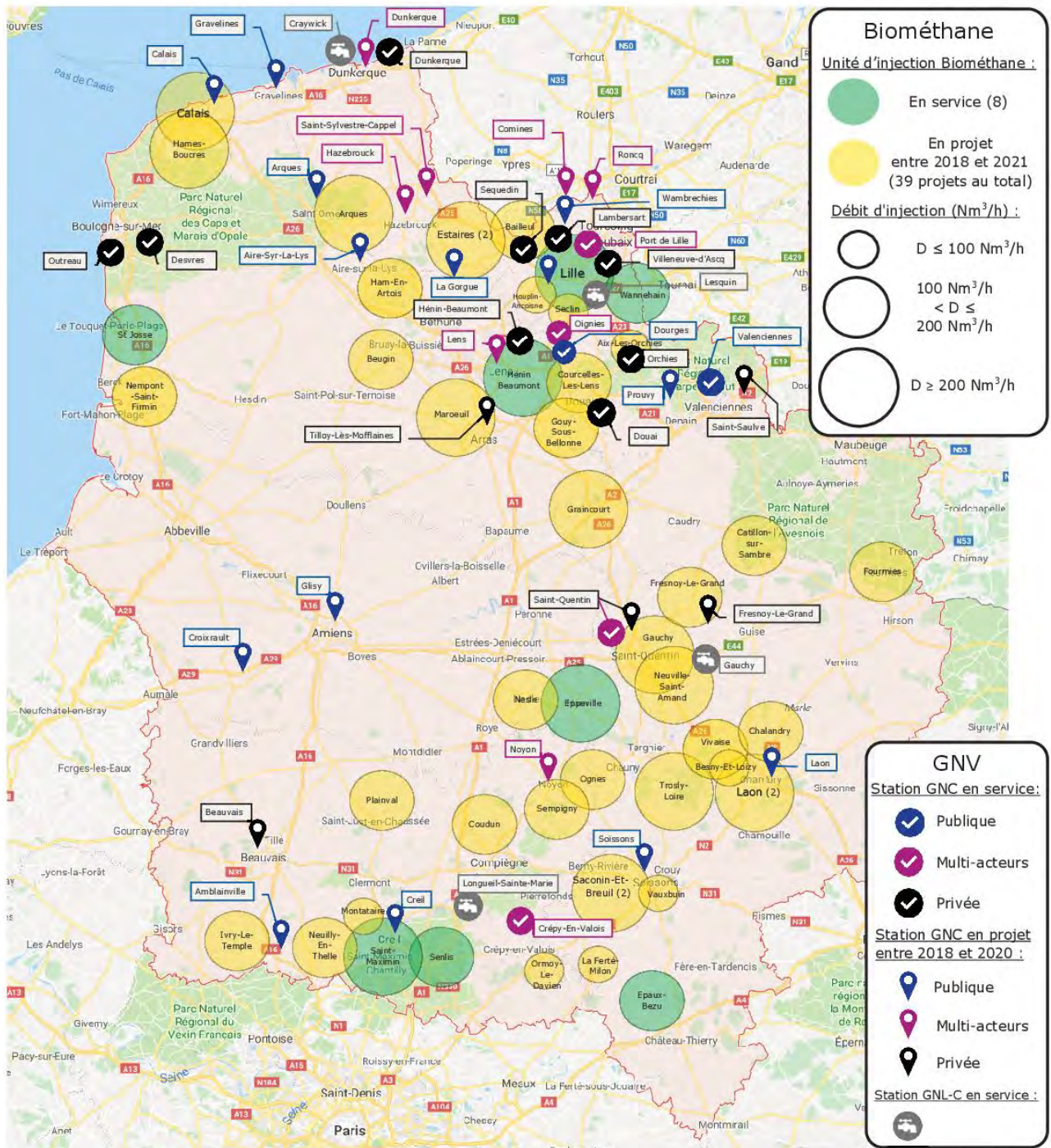
- Le déploiement d'un nouveau modèle de location de véhicules GNV pour les professionnels par PITPOINTSoluGaz sur Laon et Beauvais.
- L'installation d'une station GNV à destination des professionnels et des particuliers à l'intersection des autoroutes A26 et A29 à Saint-Quentin.

Le déploiement des points d'avitaillement GNV et bioGNV évolue très rapidement : actuellement huit stations sont ouvertes en région (Argoeuves, Crépy-en-Valois, Fretin, Hénin-Beaumont, Lens, Lesquin, Saint-Quentin et Valenciennes), huit sont en cours de réalisation pour une ouverture fin 2018-2019 (Arques, Dourges, Dunkerque, Gauchy, Glisy, Laon, Longueil-Sainte-Marie et Tilloy-lès-Mofflaines) tandis que d'autres projets font l'objet de réflexion (Beauvais, La Sentinelle, Marq-en-Calais et Roye par exemple).

Sur le Port de Dunkerque, le gaz naturel liquéfié (GNL) maritime et routier enregistre des progrès notables, à la fois en matière de commandes de navires et de stations d'avitaillement. A cet effet, deux installations sont prévues : la première pour les camions citernes et la seconde pour l'approvisionnement des navires en GNL. La station-service GNL à destination du transport routier, proche de l'autoroute A16, permettra quant à elle le remplissage de 50 à 75 poids lourds par jour.

De plus, l'expérimentation et le développement de nouvelles motorisations (hybride, hydrogène, solaire...) peut permettre la mutation de la filière logistique, levier de transformation pour le secteur industriel dans le cadre de la transition énergétique.

Cartographie des infrastructures GNV et BIOMETHANE en service et en projet sur le territoire de la région Hauts-de-France



En 2021, la production annuelle de biométhane injecté représentera , en Hauts-de-France, l'équivalence de la consommation de plus de **200 000 foyers*** (8% des ménages) ou de plus de **5 000 bus GNC***.

*9 430 Nm³/h injecté soit 80 millions de m³ de biométhane produit par an ce qui représente 857 GWh (Consommation de gaz d'un foyer ~ 4 200 kWh/an ; Consommation d'un bus GNC ~ 15 500 Nm³/an de GNC)



Carte 29 – Infrastructures GNV et Biométhane en service et en projet sur le territoire de la région Hauts-de-France

5. ETUDIER LES POSSIBILITES DE CROISSANCE DU FRET AERIEN

Le transport aérien a des avantages en matière de rapidité, incontestables pour le transport de denrées périssables et des marchandises volumineuses mais qui se heurtent à des délais de pré et post-acheminement vers les aéroports, à des formalités de contrôles et à des temps d'attente au sol. Par ailleurs, son coût reste plus élevé que pour d'autres modes de transport. La part du fret avionné est globalement faible en Hauts-de-France, l'essentiel du trafic se faisant par les aéroports parisiens et essentiellement le pôle de Roissy. En 2017, les volumes transportés sont les suivants :

- Albert-Picardie : 2 371 tonnes (trafic en baisse de 50% depuis 2013).
- Lille-Lesquin : 132 t
- Paris Charles-de-Gaulle : 2 011 530 t
- Les autres aéroports ou aérodromes régionaux n'enregistrent aucun trafic fret.

Les possibilités de développement d'une activité fret en région restent limitées. Néanmoins l'aéroport d'Albert-Picardie, dispose d'atouts non négligeables dont un positionnement de carrefour au cœur de la région, des caractéristiques techniques et des disponibilités foncières en bord de piste, qui peuvent favoriser l'implantation d'activités logistiques. Au-delà de son aviation d'affaire, il a en effet vocation à développer des activités aériennes de fret autour des quatre modes de transport présents dans un rayon de 15 kms : aérien, autoroutier (A1- A2), ferroviaire (gare d'Albert en liaison avec les lignes Lille-Amiens et TGV Arras et Haute-Picardie), fluvial (Canal Seine Nord Europe). De plus, ses fonctions d'accueil du Beluga pour les échanges avec l'usine airbus Stelia Aerospace voisine peuvent être renforcées en lien avec le développement d'un cluster aéronautique, d'autant plus que la communauté de communes du Pays du Coquelicot envisage la création d'une zone d'activité.

A noter que la Région développe par ailleurs des formations spécialisées au Centre de Formation pour l'Apprentissage des METiers de Services Aéroportuaires (AMESA) à Nogent-sur-Oise en lien avec le leader des services portuaires spécialisé dans la manutention de fret aérien et l'assistance technique au sol, Worldwide Flight Services (WFS), afin de aux besoins de main d'œuvre, en particulier sur la plateforme de Roissy.

E. FAVORISER LA LOGISTIQUE URBAINE POUR ASSURER LA DESSERTE DU DERNIER KILOMETRE

I. ANTICIPER LES EVOLUTIONS DE LA LOGISTIQUE URBAINE

La logistique urbaine est un enjeu majeur pour les pouvoirs publics en charge de la mobilité, l'accessibilité et la durabilité des villes. La livraison de marchandises en milieu urbain est en pleine croissance, ce qui soulève la question de l'acheminement dans des conditions optimales des flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville, en conciliant les intérêts publics et privés, individuels et collectifs et en limitant les impacts environnementaux. La fonction logistique urbaine recouvre à la fois l'approvisionnement en biens de consommation des collectivités, des entreprises, des commerces et des particuliers, le transport de matériaux divers (construction, déchets...) et le déménagement des entreprises et des particuliers. Pour que la chaîne soit efficace, elle doit être fluide en proposant des lieux de stockage et de rupture de charge et des solutions de livraison du «dernier kilomètre» vers le client final.

1. REPONDRE AUX ENJEUX DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE

La logistique urbaine vise à acheminer des flux de marchandises à destination ou en provenance d'un environnement urbanisé. Elle concerne des secteurs économiques très différents dont les pratiques de livraison varient³⁸ :

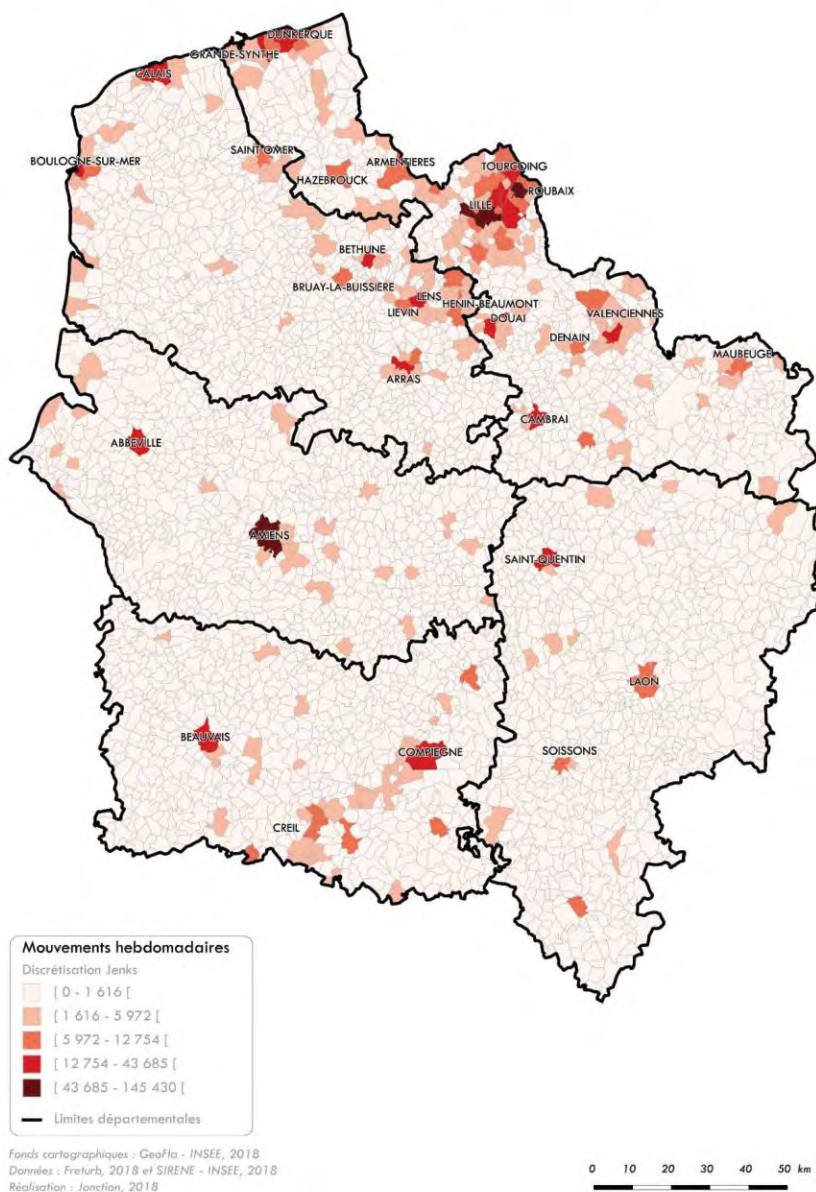
- Près du quart des livraisons concerne l'approvisionnement des petits commerces, sous forme fragmentée et selon les besoins : une grande partie des flux consiste en livraisons fréquentes de petites quantités au moyen de véhicules de capacité limitée et sans recherche d'optimisation.
- La livraison des centres commerciaux est plus massifiée, voire sous forme de palette avec des véhicules plus grands.
- Le développement des activités de messagerie et livraison express est le secteur le plus dynamique et nécessite l'organisation de tournées au départ de sites de stockage externes.
- Le transport des déchets et de matériaux divers restent peu optimisés mais représentent des tonnages importants.
- En moyenne, on compte une livraison-enlèvement par jour pour 10 habitants et 15 à 20 tonnes livrées par personne et par an hors livraisons à domicile.

³⁸ Eléments issus des Assises Nationales de la Mobilité 2017 – Atelier Mobilités plus intermodales

«L'organisation logistique s'appuie sur des équipements et infrastructures liés aux territoires qui les accueillent ou qui sont traversés (ports, plates-formes, routes, voies ferrées...). Les enjeux portent sur leur intégration urbaine tout en garantissant les conditions nécessaires à leur fonctionnement sur des territoires urbains denses et étendus : accessibilité, cohabitation avec la ville/espaces tampon, franchissements, intégration paysagère et sonore des axes³⁹.»

L'acheminement des marchandises en ville est un phénomène contraint par un environnement dense où le coût du foncier dissuade l'implantation d'espaces de stockage tandis que les espaces de livraisons en centre-ville sont à la fois limités et soumis à des contraintes spatiales et temporelles : le milieu urbain dense se caractérise par des accès difficiles, des problèmes de congestion routière et des capacités de chargement - déchargement contraintes et souvent directement sur la voirie. Le mode de livraison reste majoritairement routier avec un coût économique important pour les entreprises et des exigences environnementales de plus en plus fortes dues au durcissement des réglementations françaises et européennes (rejets polluants, bruit, CO₂, performance énergétique...).

Mouvements de marchandises en Région Hauts-de-France



Carte 30 – Densité de mouvements sur la région Hauts-de-France – Freturb – Jonction, 2018

³⁹ Logistique urbaine – Nouveaux enjeux, nouvelles réponses – Cahiers de l'audap – avril 2017

2. ACCOMPAGNER LE DEVELOPPEMENT DU E-COMMERCE

La généralisation de la possession d'ordinateurs, tablettes ou smartphones est à l'origine de l'expansion de l'achat en ligne et ses conséquences sur la mobilité et la congestion urbaines. Depuis une dizaine d'années, l'expansion du e-commerce a engendré une forte demande de services dédiés à la livraison et une augmentation sensible des flux de marchandises dans la partie finale de la filière de distribution. Les stratégies dites de «cross-canal» qui consistent à commander un produit sur internet, le faire livrer en point relais et le retourner en magasin en cas d'insatisfaction de développement.

L'une des alternatives à la livraison à domicile ou sur le lieu de travail est de multiplier les points de retrait, ce qui présente des avantages pour les entreprises qui peuvent massifier les flux de dernier kilomètre et maîtriser les coûts et pour les clients qui peuvent récupérer les commandes à des horaires adaptés à leur mode de vie. Les points relais et les consignes automatiques jouent un rôle important dans le processus de réorganisation commerciale et d'organisation logistique pour les différents acteurs et les livraisons doivent être assurées sans nuisances pour les autres activités urbaines. La multiplication des points-relais en centre-ville nécessite de définir des stratégies logistiques pour assurer les livraisons tout en limitant les nuisances pour les riverains ; ce qui implique la prise en compte des intérêts parfois divergents des acteurs (habitants, chargeurs, professionnels du transport, collectivités publiques...).

Par ailleurs, de nouvelles solutions de retrait voient le jour. Certaines enseignes ont mis en place des services de click & collect qui permettent aux cyberacheteurs de retirer les marchandises dans le magasin de leur choix. Un système de consignes automatiques se développe autour de plusieurs réseaux comme Abricolis (Monop', Leclerc, Promod ou Boulanger) et Packcity présent dans les gares, les centres commerciaux et magasins. Plus récemment, La Poste a développé la livraison en consigne automatique Pickup Station qui vise à capter les flux sur les trajets quotidiens, à proximité du domicile ou du lieu de travail (en bureau de Poste, centres villes...) et sur les grands campus.

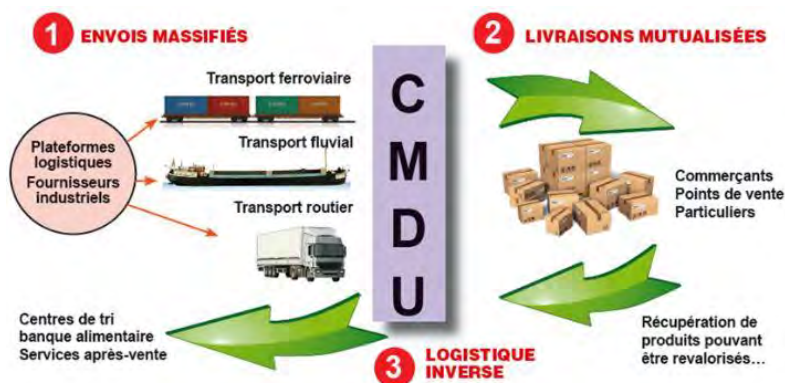
3. MUTUALISER ET OPTIMISER LA DISTRIBUTION POUR FACILITER LA GESTION DU DERNIER KILOMETRE

Pour les territoires, les enjeux d'aménagement portent également sur la massification et la gestion des flux et sur la gestion des impacts en coordination avec l'ensemble des acteurs. Le dernier kilomètre représente en effet près de 20% du coût total de la chaîne logistique avec un impact environnemental important, soit 25% des émissions de GES.

Pour fluidifier la circulation et répondre aux impératifs de livraison urbaine, plusieurs solutions sont envisageables comme la mutualisation des ressources (sites de stockage et moyens de livraison), l'optimisation des déplacements par l'évitement de retour à vide de véhicules jusqu'aux mesures réglementaires en matière de stationnement, d'horaires de livraison ou d'interdiction de circulation en centre-ville d'utilitaires de grand tonnage.

Le développement de centres de distribution

Les collectivités peuvent jouer un rôle en favorisant le développement de plates-formes ou de centres de distribution urbains, suivant des modèles de partenariat public-privé, à l'image de l'opération menée à l'initiative de Ports de Lille. Pour répondre à la problématique du transport de marchandises en centre-ville, un Centre Multimodal de Distribution Urbaine (CMDU®) a ainsi été inauguré en 2015 et propose aux entreprises un nouveau mode d'approvisionnement évitant les encombrements et la pollution liés aux camions de livraison. Ce concept développé par Ports de Lille consiste en une plateforme de services à disposition des commerçants et des transporteurs de la métropole Lilloise, avec des capacités de stockage et de réserves permettant d'intégrer des solutions de groupage-dégroupage pour les transporteurs et de mettre en place un service de reprise des emballages, cartons, plastiques pour débarrasser les surfaces commerciales. Les livraisons sont optimisées et mutualisées dans une perspective de «just in time» pour diminuer les trafics. Par ailleurs, l'adoption de véhicules de transport propres (triporteurs, véhicules électriques ou propulsés au gaz naturel comprimé) permet de répondre aux enjeux de diminution des nuisances environnementales.



Source : Ports de Lille

Le déploiement de solutions alternatives

Afin de limiter les nuisances liées à la livraison en voiture en milieu urbain dense, il est possible d'envisager des adaptations des véhicules de livraison, en particulier par le développement des véhicules électriques ou au gaz naturel et des modes actifs tels que les vélos et cargo-cycles à assistance électrique. Des expérimentations ont également été menées par La Poste comme la livraison par drones.

La fluidification du trafic peut également être obtenue par des mesures réglementaires, portant sur les horaires de livraison par exemple.

II. VISER L'INNOVATION DANS UN ECOSYSTEME REGIONAL FACILITANT LES LIENS ENTRE LOGISTIQUE ET COMMERCE

1. S'INSCRIRE DANS LA DYNAMIQUE D'UNE REGION COMMERÇANTE

Le commerce à distance ou vente par correspondance (VPC) a été créé par les grandes entreprises textiles du nord de la France pour écouler le surstock dans les années 1960 avec des sociétés comme La Redoute, Les 3 Suisses ou Vert Baudet qui deviennent des distributeurs de prêt-à-porter et développent un système de catalogues, de centres d'appels et de services de crédit à la consommation. Le développement des technologies de l'information et de la communication a permis la transformation numérique vers la vente à distance (VAD). Les trois sociétés régionales traditionnelles figurent désormais dans le top 10 des sociétés textiles de e-commerce.

Les Hauts-de-France se placent en quatrième position des régions métropolitaines avec 187 établissements de VAD derrière l'Île-de-France (623), Auvergne-Rhône-Alpes (254) et Provence-Alpes- Côte d'Azur (252) et en seconde position derrière l'Île de France en nombre de salariés (10 377).

Pour mémoire, la dynamique «Euro Hub : une région commerçante, leader de la distribution et hub logistique européen» du Schéma Régional de Développement Economique, de l'Innovation et de l'Internationalisation (SRDEII) régional a pour objectifs de :

- Encourager les initiatives en matière de mobilité intelligente. Plusieurs expérimentations sont développées par des chercheurs et des entreprises régionales sur la massification dans les transports, le fret intelligent et transfrontalier, les nouvelles mobilités à développer.
- Accompagner la transformation digitale des commerces grâce à la création de nouveaux services et parcours d'achat.
- Développer de nouvelles formes de commerce adaptées aux changements de comportement des acteurs (concepts de vente, services, modes de paiement, logistique...) sous la dénomination «shopping Experience» pour confirmer la position de région pionnière dans l'innovation commerciale.

2. S'APPUYER SUR UN ECOSYSTEME REGIONAL FAVORABLE A L'INNOVATION

Grâce au dynamisme du secteur commercial dans un contexte d'évolution technologique, la région a progressivement construit un écosystème propice à l'entrepreneuriat et à l'innovation avec plusieurs clusters de référence dont :

- Le pôle de compétitivité des industries du commerce (PICOM) qui rassemble à la fois des entreprises et des établissements d'enseignement supérieur et de recherche ayant pour objectif d'anticiper et de construire le commerce du futur en développant les nouvelles technologies pour les besoins de la distribution généraliste ou spécialisée et des nouvelles formes de commerce. Le pôle intervient sur la veille et prospective, l'élaboration de concepts de vente innovants, la proposition de nouveaux services dans le parcours d'achat, la recherche de l'efficacité opérationnelle dans les différentes fonctions supports, l'atteinte d'un niveau d'ubiquité permettant de proposer une véritable continuité de services ou encore le développement de nouvelles chaînes de valeur dans une relation distribution-production à repenser.
- Le Shopping Innovation Lab (SILAB) créé en 2015 est une centrale d'innovation mettant à disposition des enseignes commerciales, des entreprises numériques et des laboratoires de recherche différents types de ressources pour la réalisation de projets d'innovation (plateaux d'expérimentation, espaces d'immersion 3D...)
- Blanchemaille by EuraTechnologies qui est un incubateur, accélérateur et hôtel d'entreprises intégralement dédié à l'e-commerce. Il héberge également un pôle de recherche et développement autour du commerce intelligent.

Les Hauts-de-France abritent également plusieurs pôles de compétitivité dont le pôle d'excellence logistique & supply chain Euralogistic qui a pour vocation la diffusion et la promotion du savoir-faire logistique et la logistique orientée production ou supply chain management auprès des entreprises, ports et plates-formes logistiques, organismes de formation et de recherche, collectivités locales, Euralogistic forme 2 000 personnes par an aux métiers de la logistique

et du transport. Par ailleurs, le pôle de compétitivité I-TRANS accompagne les projets d'innovation et de R&D dans le thème de la logistique et le transport massifié, et de représentation des acteurs et d'organisation du lobbying de leurs intérêts auprès des instances européennes.

Le projet de reconversion de l'ancienne base aérienne de Cambrai en parc e-logistique est l'un des projets phares de la région. La plateforme e-valley a vocation à devenir la plus importante d'Europe avec 700 000 m² d'entrepôts dédiés au e-commerce (physique et virtuel) et à la e-logistique, 85 000 m² de zone de service et des perspectives de création de 1 500 emplois.

3. METTRE EN ŒUVRE LE VOLET LOGISTIQUE DE LA TROISIEME REVOLUTION INDUSTRIELLE

Parmi les projets identifiés dans la dynamique Rev3 ou Troisième Révolution Industrielle, le développement de l'internet de la logistique vise à mettre en place « une chaîne logistique pilote en appliquant aux flux physiques de marchandises les principes liés aux transferts d'informations de l'internet » en lien avec les travaux menés par Euralogistic. Le projet vise à mettre en réseau tous les acteurs (chargeurs, transporteurs, plates-formes logistiques...) pour parvenir à une logistique multimodale et numérisée en capacité de se connecter aux futurs ports numériques.

L'objectif est de développer une filière régionale Rev3 de l'internet de la mobilité qui s'appuie sur :

- Des techniques de traçabilité et de positionnement pour aboutir à des gains de performance et d'efficacité substantiels.
- Le déploiement de nouvelles infrastructures de services, comme le développement de centres de distribution urbaine (type CMDU sur Lille) pour optimiser la logistique.
- La recherche de nouvelles formes de contenants adaptés aux flux de proximité.

III. REGULER LES IMPACTS DE LA LOGISTIQUE

1. REDUIRE LES IMPACTS NEGATIFS ET LES NUISANCES DE LA LOGISTIQUE URBAINE

Face au constat de développement de l'activité logistique urbaine, les collectivités doivent rechercher les solutions optimales pour répondre à la diversité des enjeux économiques, urbains, humains. En effet, la multiplication des services de distribution est source de nuisances sonores, que ce soient les bruits de circulation ou d'opérations de livraison-retrait de marchandises et de pollution atmosphérique. La logistique urbaine est à l'origine de 25% des émissions de gaz à effet de serre, de polluants tels que les oxydes d'azote (NO_x) et de micros particules rejetées par les véhicules. De plus, elle contribue à la congestion urbaine par l'accroissement du nombre de véhicules en circulation et suscite une problématique de stationnement et d'occupation de voirie... Elle est toutefois indispensable au maintien de la vitalité du commerce de proximité et peut contribuer au développement d'une filière de production de véhicules de livraison urbaine propre.

L'amélioration du processus écologique de livraison est un des moyens de réduire les effets négatifs de la logistique en ville. Des solutions peuvent être trouvées dans le recours aux véhicules propres et la mutualisation des livraisons pour réduire le nombre d'utilitaires polluants. A titre d'exemple, en métropole Lilloise, Citéliv propose un service de livraison à partir d'un micro-dépôt situé au port de Lille au moyen de vélos triporteurs à assistance électrique et d'utilitaires électriques avec une capacité de traitement de 3,5 tonnes de marchandises quotidiennes, soit 1 000 colis livrés sur 400 points différents.

Dans le cadre de la stratégie nationale «France Logistique 2025», l'Etat et l'ADEME ont lancé début 2017 une expérimentation du projet «Cadre national pour des chartes de logistique urbaine durable» pour accompagner les collectivités territoriales dans la mise en œuvre de politiques de transport de marchandises et de logistique urbaine. Les enjeux de la démarche sont de réduire les nuisances environnementales, d'améliorer le cadre de vie et la santé publique, de fluidifier et d'apaiser la circulation tout en favorisant le développement économique des villes pour renforcer l'attractivité et la compétitivité des territoires. Cette démarche volontaire vise également à favoriser les échanges et la mutualisation de bonnes pratiques ainsi que la concertation entre acteurs publics et privés du secteur (collectivités territoriales, chargeurs, transporteurs, logisticiens, commerçants). L'objectif est de parvenir à la signature d'une charte partenariale de bonnes pratiques logistiques concrétisant les engagements des différents acteurs et la définition d'un plan d'actions. En Hauts-de-France, la Métropole Européenne de Lille participe à cette expérimentation.

2. TRADUIRE LES EVOLUTIONS DE LA LOGISTIQUE URBAINE DANS LA REGLEMENTATION ET LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Les stratégies d'aménagement relèvent à la fois des grandes orientations nationales en lien avec la réglementation en matière de respect de normes environnementales en particulier, et des stratégies régionales et locales au travers des documents de planification. La logistique urbaine indispensable au développement économique est un secteur dynamique et créateur d'emplois non délocalisables pour les territoires qu'il est indispensable d'accompagner.

Les enjeux sont donc forts pour les collectivités afin de répondre efficacement aux besoins de livraison sans perturber le fonctionnement urbain. Il s'agit de répondre à des problématiques de :

- Partage de la voirie et des espaces de stationnement pour limiter le stationnement sauvage.
- Réduction des nuisances sonores liées à la circulation et aux opérations de livraison elles-mêmes.
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution de l'air.
- Gestion de flux divers dont les déchets ménagers.

De nombreuses réglementations sont mises en place par les collectivités en particulier sur la définition d'itinéraires poids-lourds, la limitation de gabarits ou les modalités de livraison (horaires spécifiques, aires dédiées...). Ces mesures, prises à l'échelle locale dans la limite des champs de compétences des acteurs, présentent parfois un manque de cohérence à une échelle plus large. Pour assurer une meilleure lisibilité et efficacité des règlements, une approche partenariale et concertée de la logistique urbaine est indispensable.

Les documents d'urbanisme et de planification (SCoT, PLU(i), PDU) comme la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) peuvent permettre d'assurer des conditions maximales pour développer la logistique sans créer de conflits avec les autres activités urbaines, comme par exemple :

- Les conditions de localisation et de construction d'immeubles dédiés à la logistique : intégration dans l'environnement et qualité paysagère pour les bâtiments neufs, réutilisation de friches...
- L'organisation spatiale et la préservation d'espaces ou la constitution de réserve foncière pour les installations logistique.
- La desserte des commerces en milieu urbain : création d'itinéraires dédiés, emplacements pour des aires de livraison, recours aux circuits courts pour limiter les déplacements...
- Des recommandations en vue du développement de relais logistiques dans les principaux pôles d'échanges, centres commerciaux...
- La mise en place de politiques de stationnement et de développement des modes alternatifs de livraison.

PARTIE 3 – PROPOSITIONS D' ACTIONS

MOBILITE DES PERSONNES



1 Faire du réseau régional des transports l'épine dorsale de la mobilité en Hauts-de-France

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ▶ Proposer des conditions de déplacements soutenables.
- ▶ Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables.
- ▶ Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle.
- ▶ Améliorer l'accessibilité à la Métropole Lilloise.
- ▶ Faciliter les échanges avec l'Île-de-France en particulier grâce à la liaison Roissy-Picardie.
- ▶ Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts-de-France.

PROPOSITIONS

1.1 Répondre aux besoins en déplacements interurbains en s'appuyant sur un système de transport intégré

▶ Offrir un réseau régional structurant articulé avec les services locaux pour favoriser les échanges entre les territoires

- Favoriser les coordinations entre les modes de transport pour accroître les solutions de déplacement et améliorer la continuité des services de transport.
- Améliorer les performances du réseau régional de transport et optimiser son fonctionnement :
 - ✓ Adapter la fréquence de l'offre dans les secteurs denses au potentiel de clientèle important.
 - ✓ Redéfinir les conditions de desserte dans les territoires moins denses (offre adaptée aux besoins).
 - ✓ Améliorer la qualité de service (régularité, information, confort...).
- Renforcer les dessertes inter-territoires :
 - ✓ Favoriser les relations entre pôles via les axes secondaires : renforcement et complétude de la trame ferroviaire par des lignes routières express reliant les principaux pôles dans les secteurs où l'offre ferroviaire est plus faible.
 - ✓ Développer l'accessibilité des territoires par les transports en commun : TCSP, BHNS...
 - ✓ Poursuivre le développement des réseaux urbains pour une meilleure irrigation des centres urbains denses.
- Privilégier des offres cadencées urbaines et interurbaines, en particulier pour le rabattement vers les pôles d'échanges et en correspondance avec les horaires des trains.

▶ Améliorer le réseau d'infrastructures, support des services ferroviaires

- Poursuivre la modernisation des liaisons ferroviaires.
- Améliorer la robustesse du réseau pour contribuer à une meilleure régularité des trains.
- Réduire la saturation des réseaux via la modernisation, voire la création de nouvelles infrastructures.
- Limiter les conflits d'usage entre les services voyageurs et marchandises grâce à la modernisation d'itinéraires ou au transfert du fret vers des itinéraires moins chargés (Nouveaux Itinéraires de Fret).

▶ Développer un réseau hiérarchisé de lignes routières interurbaines

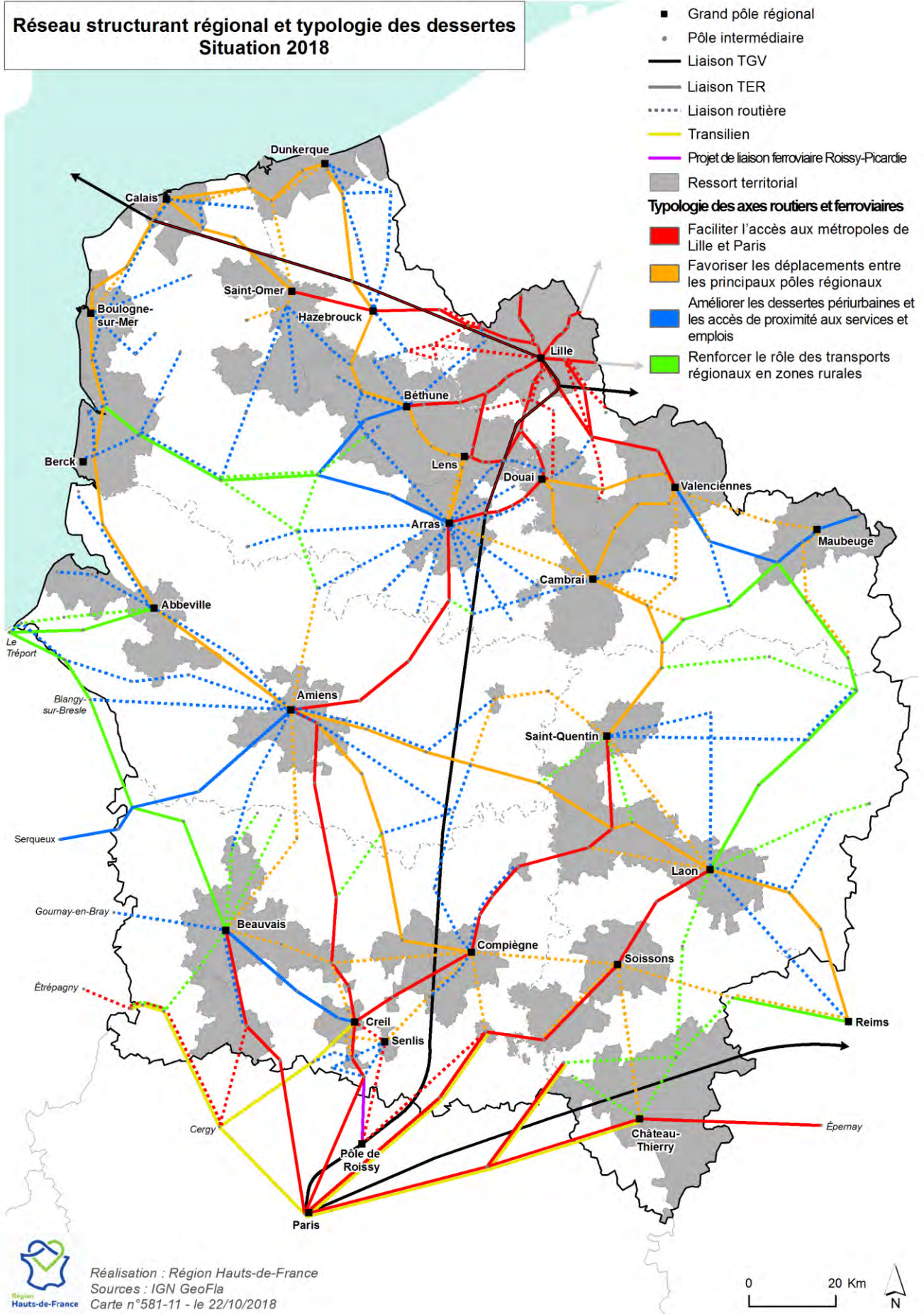
- Proposer des lignes routières express pour compléter ou renforcer l'offre TER dans les secteurs moins desservis par le ferroviaire.
- Hiérarchiser le réseau interurbain en distinguant trois niveaux à minima : les lignes fortes irriguant le territoire et reliant les pôles principaux, les lignes de rabattement sur les réseaux structurants (TER, TCU) et les lignes de desserte des territoires périphériques en rabattement sur les pôles.

1.2 Assurer un maillage fin des territoires grâce à un réseau de transport régional hiérarchisé

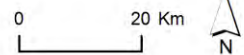
▶ Développer les dessertes en transports en commun et la multimodalité

- Garantir la desserte des principaux axes, gares ferroviaires et points d'arrêts et veiller à la valorisation des gares et nœuds d'échanges principaux.
- Développer un système de transport s'appuyant sur le réseau ferroviaire et sur les projets de transports urbains en sites propres.
- Renforcer les liaisons transversales entre les pôles régionaux.
- Accompagner les projets de transports en commun en sites propres assurant des missions interurbaines.
- Pour les transports collectifs routiers, développer les sites propres en zone dense pour les cars et les bus en particulier depuis les zones périphériques des métropoles.

Réseau structurant régional et typologie des dessertes Situation 2018



Réalisation : Région Hauts-de-France
Sources : IGN GeoFla
Carte n°581-11 - le 22/10/2018



Carte 31- N°581-11 - Réseau structurant régional et typologie des dessertes – situation 2018

► Renforcer les liaisons ferroviaires

- Imaginer et adapter les modes d'exploitation aux besoins des territoires, notamment sur les axes les moins fréquentés. Proposer ainsi aux voyageurs des services adaptés autour des lignes de desserte fine du territoire (lignes UIC 7 à 9).
- Développer les liaisons et améliorer les temps de trajet entre les deux versants de la région, comme entre Lille et Amiens.
- Poursuivre la modernisation ferroviaire du littoral.

► Favoriser les mobilités actives

- Développer les aménagements cyclables pour les activités de loisirs et de tourisme comme pour faciliter les déplacements du quotidien.
- Sécuriser les parcours pour les modes actifs, plus particulièrement en améliorant la sécurité routière pour les deux roues.
- Assurer un maillage territorial de voies cyclables pour relier les pôles et permettre la connexion aux centres d'intérêt ainsi qu'aux PEM et gares.

► Contribuer à l'accessibilité des principaux pôles d'emplois et équipements

- Desservir les principaux pôles d'emplois et équipements structurants en prenant en compte l'accessibilité globale (routes, TC et mobilités alternatives).
- Prévoir des moyens de rabattement en TC vers les gares structurantes les plus proches.
- Rendre accessibles les réseaux et les services de transport aux personnes à mobilité réduite (PMR).
- Avoir une vigilance particulière sur le traitement des ruptures de charge pour assurer une accessibilité sur l'ensemble de la chaîne de déplacement.

1.3 Traiter les transports dans toutes leurs dimensions pour offrir des services de qualité

► Articuler développement urbain et organisation des transports

- Inciter 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 de transports collectifs et des capacités du réseau routier pour l'organisation et la cohérence du développement urbain.
- Envisager une contractualisation avec les territoires (collectivités, EPCI ou autorité organisatrice des transports) au regard d'objectifs de desserte partagés.
- Veiller à la connexion des nouveaux quartiers aux réseaux de transport et proposer également des liaisons douces vers les centres villes, équipements et services.

► Améliorer la qualité de service dans les transports collectifs

- Contribuer à l'objectif AAA (Avertis, Assis, A l'heure) : développer les systèmes d'informations voyageurs, assurer des capacités d'emports suffisantes (matériel) et gagner en régularité.
- Simplifier l'accès aux transports en commun (information multimodale, tarification multi-réseaux, coordination de l'offre, billettique interopérable).
- Améliorer la continuité et la régularité des services de transport.
- Répondre aux besoins d'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR).
- Faciliter l'accès des usagers aux titres de transport par une diversification maîtrisée des canaux de distribution guichet, distributeurs de billets, internet...).
- Améliorer l'information en situation perturbée en tirant le meilleur parti des innovations technologiques.
- Améliorer la qualité du service TER et adapter l'offre au regard des attentes formulées par les voyageurs.
- Développer les services en les adaptant à l'ensemble des publics dont les touristes, les personnes à mobilité réduite...

► Rendre les transports plus sûrs

- Renforcer la sûreté et les démarches d'adaptation des points d'arrêt (gares, stations de TC...) et des différents véhicules de transport en coopération étroites avec les communes et les forces de police : vidéo-protection, centres de surveillance, présence humaine...
- Lutter contre la fraude et prévenir les actes d'incivilité en déployant des portiques de validation des billets, en améliorant le recouvrement des contraventions, en développant les opérations de contrôle...

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ▶ Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier).
- ▶ Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables.
- ▶ Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle.

PROPOSITIONS

2.1 Apporter des services dans les territoires les moins denses, enclavés ou dans les quartiers prioritaires

- Offrir un accès égal à tous au réseau de transport et atténuer les impacts de la hausse du coût de l'énergie sur les familles.
- Proposer des solutions de déplacements pour les moins mobiles : tarification attractive, accessibilité des cars interurbains et des points d'arrêt.
- Faciliter l'expérimentation et la mise en place de nouveaux services (covoiturage, autopartage, autostop organisé, véhicules autonomes...) pour apporter notamment des solutions de mobilité dans les secteurs peu adaptés au transport collectif classique.
- Contribuer au développement d'une offre à la demande adaptée aux différentes problématiques de mobilité. Proposer par exemple des services de transport à la demande (TAD) pour faciliter la mobilité dans les territoires peu desservis par des lignes régulières de transport en commun, pour assurer le rabattement vers les principaux bourgs constituant des pôles de services, d'emploi ou de formation ou encore pour compléter l'offre de desserte des pôles et équipements touristiques.
- Développer, en lien avec les collectivités locales, des maisons de services publics rassemblant les activités de la Poste, la sécurité sociale, les points d'informations et ventes de titres de transports ou divers services municipaux...
- Permettre la redynamisation des gares par la réappropriation par les collectivités locales des espaces ou bâtiments vacants.

2.2 Faciliter l'accès aux différents services pour les publics fragiles

▶ Contribuer à la levée des freins psychologiques à la mobilité

- Proposer un accompagnement à la mobilité pour certains publics : jeunes, personnes en insertion professionnelle, demandeurs d'emplois, personnes âgées...
- Développer les lieux et les moyens de communication envers les publics les plus fragiles, notamment en proposant des maisons ou plates-formes de mobilité.
- Ne pas limiter les actions aux seuls services et infrastructures de transport en intervenant également sur le changement des comportements, pour permettre par exemple aux habitants de tester les transports collectifs, les modes doux, les nouveaux services à la mobilité...
- S'appuyer sur des plans d'action en matière de mobilité solidaire pour faciliter l'accompagnement des publics vulnérables. La Région, les Départements et les organismes publics ou privés au contact des publics fragiles doivent plus particulièrement être associés à l'élaboration de ces plans d'action.

▶ Permettre à tous les publics et en particulier aux personnes à mobilité réduite de se déplacer

- Faciliter la mobilité de la jeunesse en généralisant l'écomobilité scolaire et les plans de déplacement.
- Rechercher des possibilités de tarification solidaire : chèque transport à destination des populations les plus fragiles, modulation du prix des tickets en fonction des publics...
- Traiter l'accessibilité au transport pour les PMR en considérant la totalité du déplacement, de porte à porte, pour faciliter le passage d'un mode à l'autre et éviter une approche cloisonnée dans la mise en accessibilité des différents réseaux.
- S'appuyer sur des plans d'action en matière de mobilité solidaire pour faciliter l'accompagnement des publics vulnérables.



3 FACILITER LES LIAISONS AVEC LES METROPOLES ET DEVELOPPER LES POSSIBILITES DE DEPLACEMENTS TRANSFRONTALIERS

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ▶ Proposer des conditions de déplacements soutenables
- ▶ Améliorer l'accessibilité à la Métropole Lilloise
- ▶ Faciliter les échanges avec l'Île-de-France en particulier grâce à la liaison Roissy-Picardie
- ▶ Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables
- ▶ Développer les pôles d'échanges multimodaux
- ▶ Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des hauts-de-France
- ▶ Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle.

PROPOSITIONS

3.1 Améliorer l'accès à la Métropole Lilloise

▶ Améliorer l'offre et les dessertes ferroviaires

- Viser un système express métropolitain (SEM) tout en améliorant l'offre depuis et vers les territoires les plus éloignés de la métropole.
- Augmenter la capacité ferroviaire sur les axes les plus chargés : accompagner le développement de l'Aire métropolitaine de Lille et poursuivre les réflexions et travaux sur le lien rapide entre la métropole lilloise et le bassin minier, qui pourrait être prolongé vers la Belgique (Courtrai et Tournai) et le sud de la Région (Amiens et Saint-Quentin).
- Maintenir et renforcer l'accessibilité à la grande vitesse tout en poursuivant le rapprochement avec Lille des agglomérations les plus éloignées grâce au TER-GV et à l'amélioration des infrastructures.
- Améliorer la robustesse du réseau grâce à un réseau TER cadencé, performant et capacitaire entre Lille et sa zone d'influence afin de garantir la fréquence, la capacité, la réduction des temps de parcours et l'amélioration de la régularité des trains.
- Augmenter la capacité d'emport des trains (longueur de quai, capacité des gares) sur les lignes les plus chargés (ex. Gare Lille-Flandres, quais Lille-Valenciennes, Lille-Libercourt...).
- Proposer, en heure de pointe, les meilleurs temps de parcours sur les longues distances et instaurer une réelle complémentarité entre les TER rapides et omnibus.
- Améliorer les performances du réseau entre le cœur de l'agglomération et les pôles urbains de la couronne métropolitaine.
- Préserver l'avenir des liaisons menant à la MEL (notamment Lille-Comines, Ascq-Orchies...)
- Préserver les emprises foncières nécessaires à la suppression des passages à niveau.
- Insérer le ferroviaire dans le milieu urbain (nuisances et sécurité, franchissement des faisceaux).
- Développer les échanges transfrontaliers : Lille – Courtrai, Lille – Tournai.
- Développer le système de signalisation ERTMS pour permettre l'harmonisation des réseaux.

▶ Optimiser le mode routier

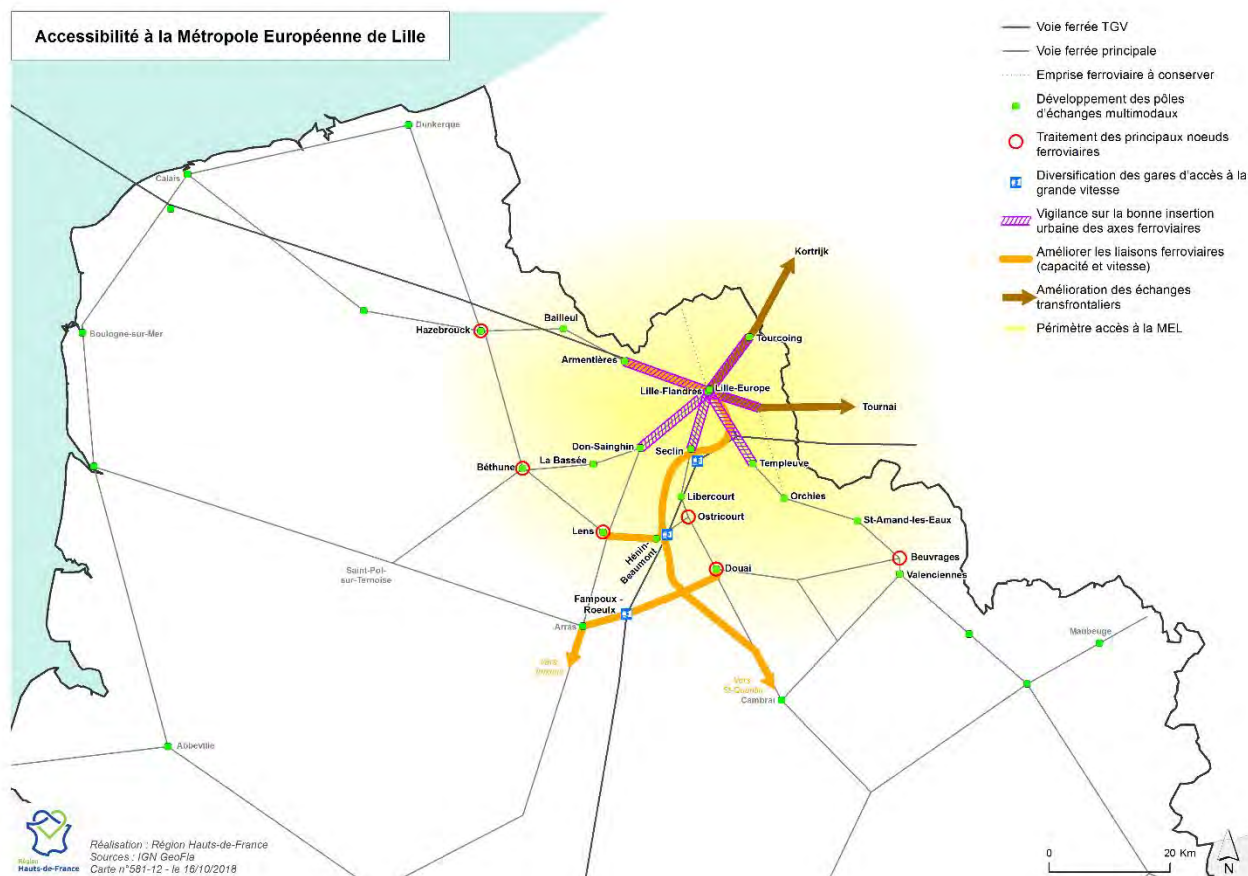
- Passer d'une vision ancrée sur la vitesse à une approche basée sur la fiabilité, la régularité et la sécurité des flux.
- Adapter les vitesses des déplacements routiers aux contextes urbains et à un meilleur partage de l'espace public avec les TC et modes doux :
 - ✓ Utilisation de la voirie : voies réversibles, utilisation de la bande d'arrêt d'urgence, couloirs dédiés aux transports en commun ou au covoiturage.
 - ✓ Mener des expérimentations pour réguler les déplacements routiers : réduction et gestion dynamique des vitesses, contrôle d'accès par feux au réseau autoroutier...
- Développer l'information pour permettre aux usagers des choix d'itinéraires en temps réel, en particulier pour emprunter les itinéraires d'évitement du cœur métropolitain pour les flux de transit.
- Faciliter le covoiturage par l'amélioration de l'accès aux gares, la mise en place de parkings de regroupement et par la création de lignes de covoiturage.
- Veiller à l'adaptabilité et à l'évolution de la voirie : profil de voies, intégration urbaine et paysagère, transformation en boulevard urbain...
- Poursuivre la démarche de mise en place de péage urbain ou «péage positif» pour désengorger les abords de la métropole.

► **Encourager le développement des modes actifs et des mobilités douces**

- Accompagner les usagers et adapter les solutions de mobilité pour accroître l'usage des modes alternatifs à l'autosolisme.
- Renforcer et améliorer le maillage des réseaux de modes actifs et doux en complémentarité avec les TC.
- Inciter à l'utilisation des modes actifs en soignant le traitement paysager, en réduisant les coupures et en améliorant la sécurité.

► **Développer et faciliter les pratiques intermodales**

- Rationnaliser l'offre de TC (TC, TER, TGV) et articuler les services des différents réseaux.
- Améliorer l'information et la lisibilité des services pour que les usagers puissent appréhender les possibilités offertes par le maillage des réseaux TC et comprendre les gains de compétitivité par rapport à la voiture.
- Bâtir une vision commune des acteurs locaux sur la mobilité.
- Développer les pôles d'échanges : capacité d'accueil, rabattement en TC et en mode doux, positionnement par rapport à leur accès et leur zone d'influence, sur et hors territoire de la MEL.



Carte 32 – N°581-12 - Accessibilité à la Métropole Européenne de Lille

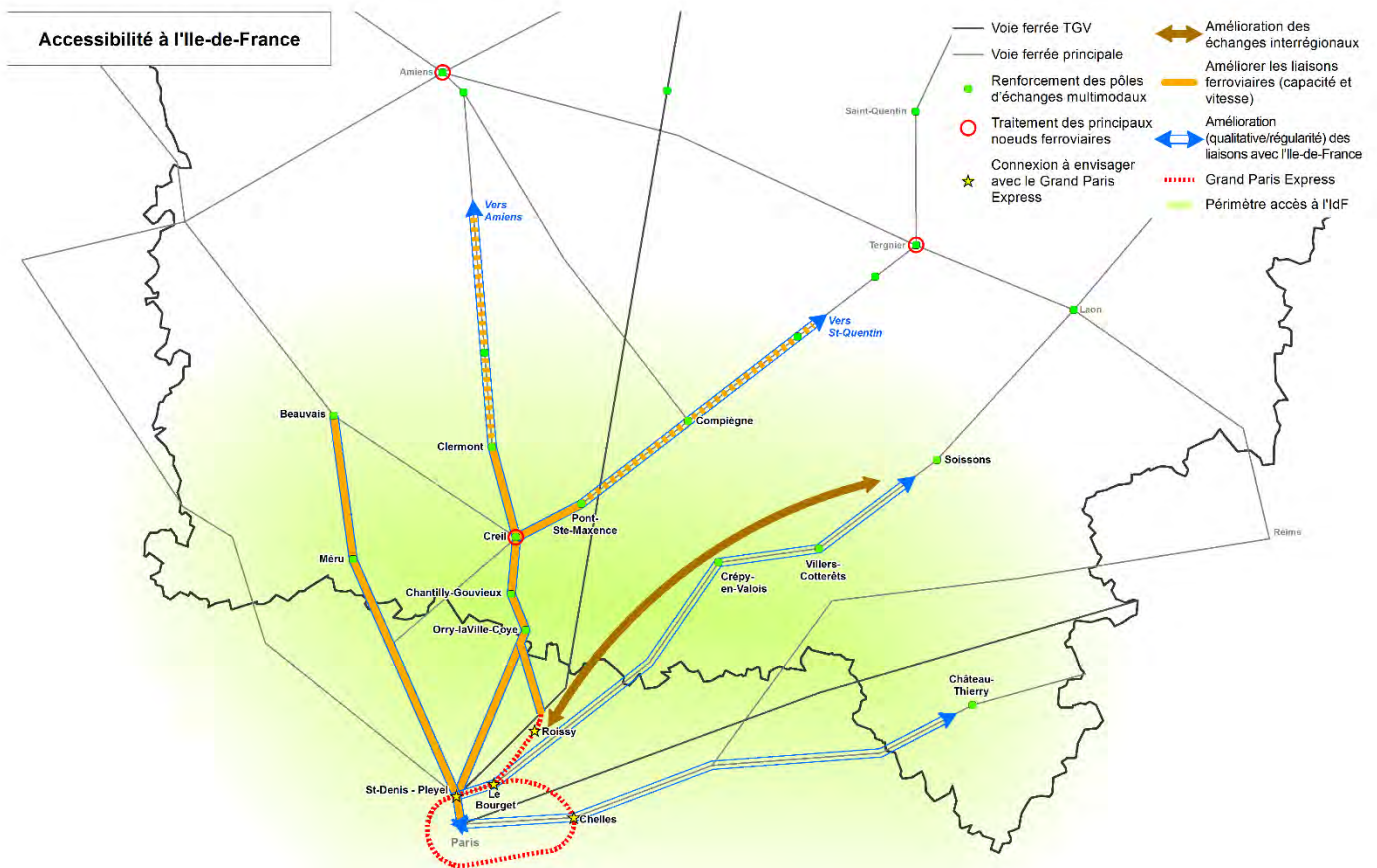
3.2 Faciliter les échanges avec l'Île-de-France, en particulier grâce à la liaison Roissy – Picardie

► Renforcer l'accessibilité de la région parisienne en favorisant l'intermodalité

- Diversifier les possibilités d'accès aux zones d'emplois en créant de nouvelles connexions avec le réseau de transport francilien : liaison Roissy-Picardie et connexions au Grand Paris Express.
- Développer les pôles d'échanges : capacité d'accueil, rabattement en TC et en mode doux, positionnement par rapport à leur accès et leur zone d'influence sur le sud de la région.
- Améliorer l'articulation entre les services TER et Transiliens existants.
- Être vigilant vis-à-vis de la comptabilité des trains Ile-de-France et Hauts-de-France (hauteur de quais).
- Étudier l'augmentation de capacité des gares et des infrastructures de l'Île-de-France recevant des trains des Hauts-de-France ainsi que les conditions d'accessibilité de ces trains dans les gares parisiennes.
- Poursuivre les réflexions permettant d'améliorer la connexion du sud de l'Aisne à l'Île-de-France et à la plateforme de Roissy (virgule ferroviaire).

► Améliorer les liaisons ferroviaires

- Conforter l'étoile ferroviaire de Creil comme porte d'entrée ferroviaire des Hauts-de-France sur l'Île-de-France.
- Gagner en robustesse sur les liaisons radiales desservant les gares parisiennes afin notamment d'améliorer la régularité des circulations.
- Viser des temps de parcours accélérés, en particulier sur l'axe Paris-Beauvais.
- Augmenter la capacité d'emport des trains (longueur de quai, capacité des gares) sur les lignes les plus chargées (par exemple : Compiègne-Creil-Paris).



Réalisation : Région Hauts-de-France
Sources : IGN GeoFla
Carte n°581-13 - le 18/12/2018



Carte 33 – N°581-13 - Accessibilité à l'Île-de-France

3.3 Mieux connaître les besoins et développer les possibilités de déplacements transfrontaliers

► Assurer la continuité des trajets ferroviaires

- Étudier les potentiels de développement des liaisons TER :
 - ✓ Poursuivre les dessertes régionales TER et grande vitesse au-delà des frontières.
 - ✓ Préserver et renforcer les liaisons ferroviaires transfrontalières pour favoriser les accès aux gares de Lille et à l'aéroport de Lesquin. Cela doit plus particulièrement permettre aux actifs transfrontaliers d'accéder au lieu d'emploi.
 - ✓ Elargir l'accessibilité européenne à d'autres villes régionales, notamment au travers du TER-GV.
- Développer le système de signalisation ERTMS pour permettre l'harmonisation des réseaux.
- Doter la métropole lilloise de services réguliers vers les capitales européennes et assurer les conditions de mise en œuvre.
- Développer les services et fréquences en particulier en lien avec les horaires tardifs (TGV, avion, post spectacles...).
- Renforcer le rôle de la gare de Calais-Fréthun pour la desserte grande vitesse du littoral, pour les relations avec la Grande Bretagne et en vue de la poursuite des réflexions sur la mise en place d'un métro Transmanche.
- Développer les échanges transfrontaliers via notamment la liaison Valenciennes-Mons (fret)

► Développer les transports en commun et les alternatives à la voiture

- Développer les services de transports transfrontaliers, notamment pour créer les liens vers les principales polarités au-delà de la frontière.
- Généraliser l'information multilingue : faire connaître les offres et les dessertes et utiliser les trois langues (français, néerlandais et anglais) dans les distributeurs, au guichet ou dans les gares.
- Consolider les connexions interdépartementales des réseaux de transport urbains ou interurbains en :
 - ✓ Valoriser les liaisons à destination des principaux pôles voisins (Calais, Saint-Omer, Carvin, Libercourt, Noyelles-Godault, Arras, Bapaume, Hirson...).
 - ✓ Développant une tarification adaptée et l'interopérabilité des billettiques en s'appuyant sur le système passpass de Hauts-de-France Mobilités.

4 PARTICIPER A L'ATTRACTIVITE ET A L'ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE REGIONAL

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ▶ Proposer des conditions de déplacements soutenables
- ▶ Améliorer l'accessibilité à la Métropole Lilloise
- ▶ Faciliter les échanges avec l'Île-de-France en particulier grâce à la liaison Roissy-Picardie
- ▶ Développer les pôles d'échanges multimodaux
- ▶ Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts-de-France
- ▶ Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle
- ▶ Optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du canal
- ▶ Tirer parti de la voie d'eau comme armature des mobilités alternatives et des loisirs, notamment en facilitant l'accès aux berges et aux quais

PROPOSITIONS

4.1 Préserver et amplifier les services de longue distance pour conforter un positionnement au cœur de l'Europe

▶ Conforter et développer l'accès à la grande vitesse pour tous les habitants de la région

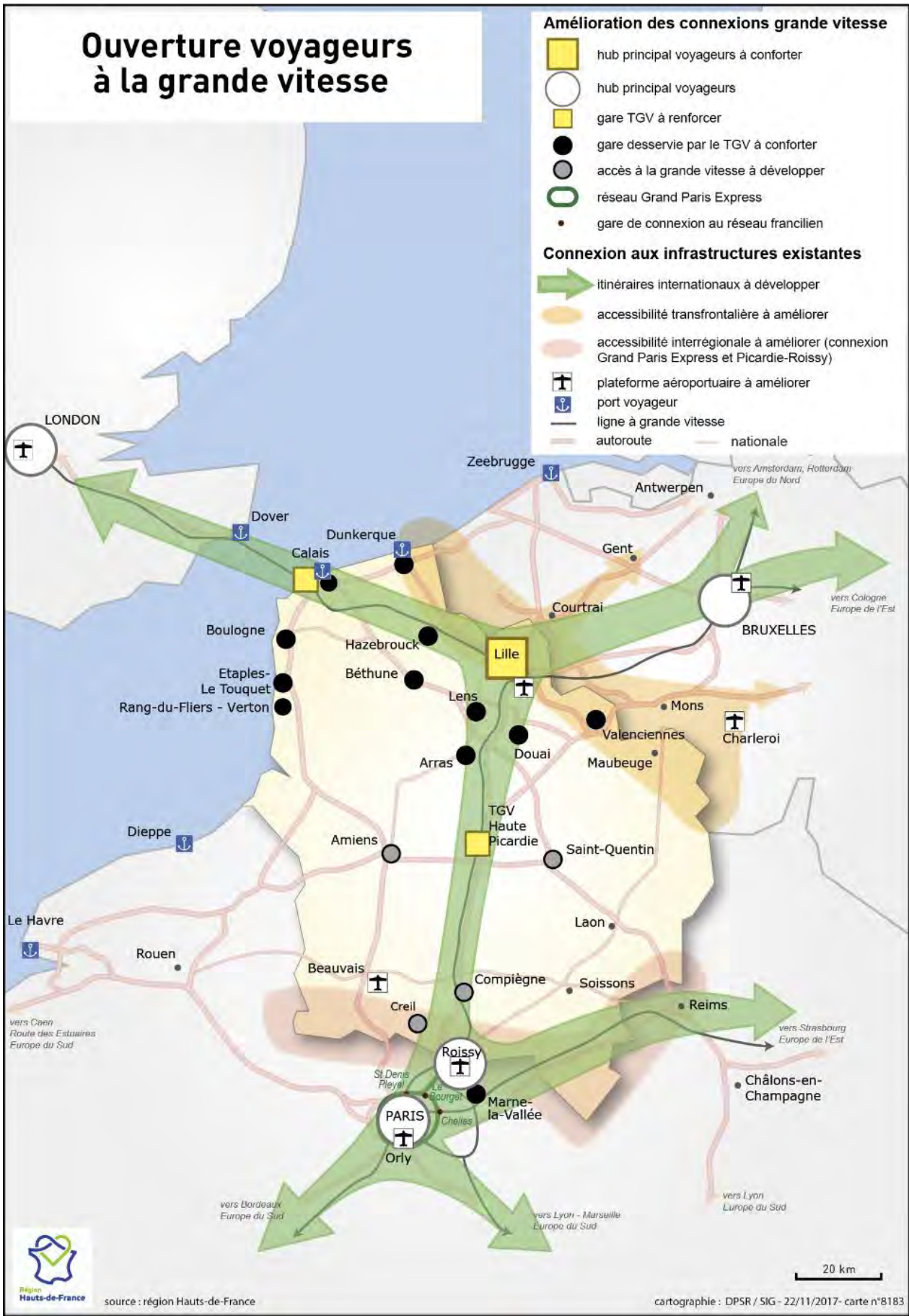
- Valoriser le réseau ferroviaire à grande vitesse nord-européen :
 - ✓ Intensifier les liaisons avec les villes et capitales européennes.
 - ✓ Elargir la gamme des relations au fur et à mesure de l'ouverture des réseaux ferroviaires GV en France et en Europe.
- Assurer une bonne desserte des gares grande vitesse de la région dans une perspective d'échanges et européens.
- Connecter la région et ses grandes agglomérations au réseau national et européen GV pour améliorer l'intégration des Hauts-de-France dans l'espace international.
- Accélérer les temps de parcours TER longue distance et instaurer une complémentarité efficace entre TER rapides et TER semi-directs ou omnibus par une optimisation des correspondances.
- Conforter la desserte TGV, principalement en facilitant l'accès aux gares TGV lilloises et franciliennes.
- Développer le nouvel accès à la grande vitesse via Roissy et la future liaison Roissy-Picardie.
- Examiner les possibilités de développement de la gare TGV Haute-Picardie et l'amélioration de ses accès.

▶ Faire des aéroports régionaux de véritables portes d'entrée du territoire

- Améliorer leur accessibilité et élargir leur zone de chalandise par des modes de transport collectifs.
- Développer les services qualifiants, les produits d'appel (voyage+activité+logement), l'information multimodale, l'accueil et la qualité servicielle.
- Poursuivre le développement de Lille-Lesquin : renforcer une vocation de desserte des métropoles européennes, capter du trafic supplémentaire en lien avec le développement de futures zones d'activités liées aux loisirs, vacances, études, coworking...
- Travailler la connexion de Beauvais-Tillé avec son environnement, en particulier l'accès de la plateforme par les transports en commun et le futur PEM de Beauvais.
- Améliorer l'accessibilité et augmenter les zones de chalandises des aéroports.
- Mettre en place une stratégie pour favoriser l'accès aérien à la région et pour renforcer le rôle des sites aéroportuaires comme porte d'entrée du territoire.
- Renforcer l'accès aux aéroports internationaux notamment par le développement de services à grande vitesse : garantir des liaisons rapides et directes avec les aéroports de Roissy et Bruxelles, pour les liaisons long courrier.
- Renforcer les potentialités d'accueil des aérodromes régionaux en matière de voyages d'affaires, de formation ou de tourisme.

▶ Favoriser le développement de nouveaux modes pour les déplacements de longue distance

- Prendre en compte l'ensemble des services longue distance, y compris le covoiturage et les SLO, dans l'offre intermodale. A cet effet, veiller à leur bonne connexion dans les principaux pôles d'échange et à l'intégration de ceux-ci dans les outils intermodaux (SIM).
- Gagner en qualité pour les services librement organisés (SLO) en travaillant sur les conditions d'attente (points d'arrêts, abris) et sur information.
- Intégrer et prendre en compte les offres de covoiturage longue distance dans les services intermodaux.



Carte 34 – N°8183 - Ouverture voyageurs à la grande vitesse

4.2 Renforcer l'attractivité touristique

► Poursuivre le développement et la mise en réseau des véloroutes et voies vertes (VVV)

- Assurer un maillage territorial de voies cyclables pour permettre la connexion aux PEM, desservir les sites touristiques, les grands pôles d'emploi, et assurer les continuités cyclables en s'appuyant notamment sur le réseau hydrographique de la région et sur le CSNE dans une perspective de maillage des itinéraires.
- Poursuivre la réalisation des VVV européennes, nationales et régionales en veillant à leur connexion avec les réseaux cyclables locaux – dont les réseaux points-nœuds - et les réseaux de TC (y compris transfrontalier et infra régional).
- Pour atteindre ces objectifs, s'assurer de la bonne mise en œuvre du schéma régional des véloroutes voies vertes ainsi que de sa mise à jour régulière
- Réaliser et mettre en œuvre un plan de développement des itinéraires cyclables afin de permettre la continuité des linéaires et la sécurité des déplacements.
- Encourager le développement de services (hébergement, informations...) et installer par exemple des relais-vélos le long des VVV.
- Permettre l'accessibilité aux vélos dans les trains afin d'encourager le développement du cyclotourisme quand cela est compatible avec les contraintes de trafic.
- Recenser l'ensemble des itinéraires cyclables de la région au sein d'une cartographie interactive et en ligne, recensant notamment les services vélo à proximité (hébergement, restauration, entretien,...).

► Encourager le tourisme fluvial et participer au développement du tourisme fluvestre et des loisirs liés à la voie d'eau

- Soutenir la mise en place de projets pilotes en matière de plaisance maritime et fluviale (exemple : port de plaisance de Boulogne-sur-Mer).
- Mailler l'ensemble des Hauts-de-France d'un réseau cohérent et équipé en faveur de l'itinérance et développer des produits d'itinéraires avec les territoires voisins (Belgique, bassin de la Seine...).
- Permettre le développement des croisières fluviales sur le réseau navigable Hauts-de-France, par l'aménagement d'embarcadères adaptés au niveau de points d'intérêts de rayonnement national et international
- Renforcer et développer l'accueil de la navigation de plaisance dans les ports régionaux.
- Développer sur les plates-formes portuaires des activités de loisirs.
- Concilier le développement des plates-formes portuaires avec le voisinage d'activités de loisirs en bord à voie d'eau, en favorisant par exemple les continuités ou contournements cyclables.
- Faciliter l'accès aux points d'intérêt et aux services ou commerces environnants depuis les haltes aménagées le long des voies d'eau, au moyen d'une signalétique et d'aménagements.
- Faciliter l'accès aux voies d'eau depuis les communes riveraines, les pôles d'échanges multimodaux et les gares environnantes au moyen d'une signalétique et d'aménagements adaptés.

► Conforter l'accessibilité des principaux secteurs et sites touristiques

- Renforcer l'accessibilité en transports en commun et modes doux aux principales destinations de la région : littoral, Bassin Minier, Métropole Lilloise, triangle Arras - Amiens - Péronne - Thiérache - Sud de l'Aisne (Porte de la Champagne) et Sud de l'Oise.
- Améliorer l'acheminement des touristes en transport collectif et veiller à une desserte attractive, tenant compte des usages et attentes de la clientèle touristique (horaires, fréquences, informations, services...)
- Améliorer la mobilité touristique et durable en développant l'intermodalité au droit des principaux pôles touristiques :
 - ✓ Déployer des solutions pour rendre plus fluides les ruptures de charges.
 - ✓ Développer les infrastructures modes doux à proximité des principaux sites touristiques en veillant, si possible, à leurs connexions aux réseaux structurants de transport.
 - ✓ Réfléchir à l'accessibilité des sites et au stationnement (dont modes alternatifs).

5 ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT EN S'APPUYANT SUR LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS ET DES NOUVEAUX SERVICES

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ▶ Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle.
- ▶ Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants dont électriques et/ou gaz.

PROPOSITIONS

5.1 Encourager les modes actifs et en particulier le vélo

▶ Faciliter la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens

- Favoriser l'usage du vélo en développant un réseau continu d'itinéraires cyclables aménagés et sécurisés, convergeant vers les principaux pôles du territoire (emplois, formation, services, commerces) et vers les équipements de loisirs. Développer les potentialités de stationnement vélos à leurs abords (établissements scolaires, équipements...).
- Veiller à connecter les itinéraires cyclables structurants aux principaux nœuds de transport et proposer au droit de ces sites de bonnes conditions de stationnement pour les vélos.
- Mettre en cohérence et valoriser les politiques sectorielles régionales en faveur du vélo (tourisme, lycées, enseignement supérieur, aménagement des gares, grands équipements) au sein d'un plan vélo régional à élaborer.
- Participer à la mise en œuvre des différents plans cyclables en partenariat avec les collectivités concernées et veiller à la connexion des différents réseaux cyclables pour assurer la continuité des itinéraires.
- Accompagner les projets de rénovation des gares et de leurs abords pour améliorer leur accessibilité par des modes actifs : stationnement sécurisé des vélos, possibilité d'accéder à certains trains avec les vélos, mise en place d'une tarification attractive train+vélo...
- Favoriser l'équipement cyclable des habitants, en étudiant la possibilité de développer de la location longue durée, une mise à disposition de vélos...
- Privilégier les aménagements assurant une meilleure protection contre les dégradations et le vol.
- Développer des abris vélos résidentiel sur l'espace public.

▶ Encourager le recours à la marche et développer les aménagements et les services destinés aux modes doux

- 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...)
- Réfléchir à la mise en œuvre de schéma de circulations douces, voire de charte piétons.
- Informer, sensibiliser et éduquer la population sur les possibilités de déplacements à pieds.
- Veiller, principalement pour le rabattement des piétons vers les gares et arrêts de transport collectif, à la cohabitation piétons - voitures en particulier (stationnement sur trottoirs).

5.2 Développer les nouveaux services pour couvrir une plus grande diversité de déplacements

- Favoriser les pratiques alternatives à l'autosolisme pour les déplacements domicile-travail en impulsant notamment des comportements vertueux grâce aux plans de déplacements des entreprises (PDE) et des administrations (PDA).
- Repenser les trajets domicile-établissement scolaire autrement qu'en utilisant la voiture (éco mobilité scolaire)
- Soutenir l'élaboration de plans de déplacements dans les principales zones d'emplois situées hors des périmètres de transport urbain.
- Encourager les territoires à favoriser de nouvelles pratiques de mobilité et faciliter l'émergence de nouveaux services à la mobilité, plus particulièrement ceux qui permettent d'intensifier le partage des véhicules (covoiturage, autopartage, auto-stop organisé...)
- Accompagner les changements de comportement et sensibiliser les habitants. S'appuyer par exemple sur des actions de type « marketing individualisé » pour permettre aux habitants de tester les transports collectifs, les modes actifs et les nouveaux services.
- Proposer des lieux, comme les plates-formes de la mobilité et des services, pour renseigner et accompagner tous types de publics dans leur mobilité.
- Faciliter le développement du télétravail et du coworking en favorisant en particulier l'implantation de tiers lieux.

6 FACILITER L'ACCES A L'EMPLOI, AUX FORMATIONS ET A L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

Objectifs stratégiques du SRADET :

- ▶ Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier).
- ▶ Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables.
- ▶ Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle.

PROPOSITIONS

6.1 Décliner le volet mobilité de la Stratégie Régionale de l'Emploi

- Proposer des aides et dispositifs pour aider les publics les plus fragiles à accéder à l'emploi et à la formation (par exemple : Aide au Transport des Particuliers, En route pour l'Emploi...) ou encore pour inciter les actifs à prendre les transports collectifs pour se rendre sur leur lieu de travail (comme le dispositif Testez-le-train).
- Inciter à l'expérimentation et au développement de pratiques innovantes pour favoriser la mobilité de tous (location de véhicules, deux roues à moteurs, garages solidaires...).
- Favoriser le déploiement de plates-formes de mobilité pour accompagner les habitants, et plus particulièrement les personnes en insertion professionnelle, dans leur mobilité : information sur les offres de transports, sensibilisation à l'usage des TC et des services alternatifs à la voiture, aide au permis de conduire voire à l'achat d'un véhicule...

6.2 Encourager la mobilité pour permettre l'accès aux formations et à l'enseignement supérieur

- Informer sur les moyens de transport et d'internat afin de faciliter l'accès à des sites de formation et d'enseignement ne se trouvant pas nécessairement à proximité immédiate des communes d'origine des jeunes.
- Garantir des conditions de réussite équitables sur tout le territoire en développant des offres de transports adaptées et des capacités d'hébergement attractives grâce à la promotion et la sécurisation des parcours via des solutions innovantes d'internat, des informations claires sur les conditions d'accès et de logement des centres de formation voire des solutions intégrées hébergement-restauration-transport...
- Développer la mobilité des publics pour l'accès à la formation, en particulier pour les salariés les moins qualifiés, en partageant et en expérimentant des pratiques innovantes : offre d'hébergement liée à la formation, solutions pour les personnes sans moyen de transport (covoiturage, location de véhicules, de cyclomoteurs ou scooters, garages sociaux...), accompagnement via des structures ou plates-formes de mobilité, développement de formations à distance, mise en réseau des établissements et des formations (interopérabilité des environnements numériques de travail, des systèmes d'informations, des passerelles...).

6.3 Développer les facteurs d'attractivité locale dont l'accessibilité des sites pour les entreprises et les salariés

- Faciliter les pratiques vertueuses des salariés en les prévoyant notamment dans des plans de déplacements d'entreprise (PDE) : accès en transports collectifs, covoiturage, modes actifs, bornes de recharge de véhicules électriques...
- Proposer des services favorisant le développement des entreprises en permettant aux salariés de bénéficier de diverses aides au déplacement à coût maîtrisé : navettes de transport, aides financières, mise en relation des personnes d'un même site pour covoiturer...
- Associer les représentants d'employeurs aux comités des partenaires mis en place par les autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

7 TENDRE VERS UNE MOBILITE DURABLE

Objectifs stratégiques du SRADET :

- ▶ Favoriser le développement de pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle.
- ▶ Réduire les consommations d'énergie et des gaz à effet de serre.
- ▶ Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ou gaz.
- ▶ Améliorer la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie.

PROPOSITIONS

- Décarboner le transport et développer des modes non polluants et économes en énergie.
- Déployer les points de recharges et d'avitaillement tels que bornes électriques, stations GNV, hydrogène...
- Encourager le développement de transports urbains respectueux
- Lutter contre l'autosolisme en encourageant l'évolution des pratiques
- Favoriser les expérimentations et l'émergence de projets d'autopartage et de covoiturage
- Faciliter le déploiement des modes actifs et des modes doux (infrastructures, stationnement, usages, report modal)
- S'appuyer sur une mobilité connectée, multimodale, usant de l'ensemble des services territoriaux à disposition, grâce notamment à une information personnalisée et en temps réel, pour rendre plus efficaces les déplacements et limiter leur impact carbone
- Favoriser les expérimentations de véhicules autonomes
- Développer les systèmes intégrés de gestion et d'information
- Former les conducteurs (transports tous modes de personnes et de marchandises) à l'écoconduite
- Réfléchir aux possibilités de déploiement des nouvelles motorisations pour les parcs de matériel de transport collectif : autobus électriques, trains hydrogène...
- Accompagner les habitants dans le changement des pratiques et du comportement modal (marketing individualisé, actions portées par les plates-formes de la mobilité, opérations de sensibilisation auprès des publics jeunes en particulier, etc.)

 **PROPOSER DEMAIN UNE VERITABLE INTERMODALITE EN HAUTS-DE-FRANCE**

8 COORDONNER ET ARTICULER LES OFFRES DES DIFFERENTS RESEAUX

Objectifs stratégiques du SRADET :

- ▶ Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts-de-France.

PROPOSITIONS

- Améliorer, fiabiliser et sécuriser les offres de transport en agissant sur la régularité et sur l'information entre autorités organisatrices des transports et exploitants en prévoyant le cas échéant des chartes de coordination et de correspondance entre certains réseaux.
- Favoriser le développement d'offres cadencées urbaines et interurbaines en particulier pour le rabattement vers les pôles d'échange et en correspondance avec les horaires des trains.
- Mettre en place des instances, des espaces et des pratiques d'échanges sur la construction, l'adaptation et les évolutions des offres afin de s'assurer de la bonne coordination des offres des différents réseaux.
- S'appuyer sur les syndicats mixtes type SRU dont la mission est la coordination des offres.
- Réfléchir à la bonne articulation des offres et services au niveau des bassins de mobilité en élaborant notamment des contrats opérationnels à cette échelle pour préciser les interventions des autorités organisatrices de la mobilité s'agissant des différentes formes de mobilité et d'intermodalité (horaires, tarification, information...), de l'aménagement de pôles d'échanges et d'aires de mobilité, des modalités de gestion des situations perturbées, du recensement des pratiques et actions de mobilité ou encore de l'aide à la conception et à la mise en place de services de mobilité et d'infrastructures de transports.
- Identifier et caractériser les zones blanches de la mobilité de manière à apporter une réponse adaptée et développer éventuellement des partenariats entre la Région et les collectivités qui ne disposent pas de la compétence transport pour préciser des stratégies d'intervention dans ces territoires.
- Prendre en compte les nouveaux services à la mobilité et offres locales (covoiturage, autopartage, auto-stop organisé, TAD, véhicules autonomes...) qui peuvent permettre, en bonne articulation avec les réseaux de transports collectifs, une desserte des espaces les moins denses.



Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ▶ Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier).
- ▶ Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts-de-France.

PROPOSITIONS

9.1 Proposer une information multimodale recouvrant tous les types de services

- Concevoir une information multimodale couvrant l'ensemble du périmètre régional et connectée aux territoires limitrophes, tout spécialement avec la Belgique et l'Île-de-France en s'appuyant sur les outils existants.
- Intégrer l'ensemble des modes et services de déplacements dans les systèmes d'information, y compris individuels de manière à couvrir toutes les solutions.
- Proposer de l'information en temps réel donnant aux usagers la capacité de prévoir et réaliser leur parcours en fonction de leurs besoins et des éventuelles perturbations.
- Rendre l'information accessible pour tous, y compris pour les publics fragiles ou pour ceux n'utilisant pas les nouvelles technologies.
- S'appuyer sur l'ensemble des canaux d'information en prenant en compte les évolutions technologiques tout en maintenant des supports de communication plus classiques (papier, assistance téléphonique...) qui peuvent être mieux adaptés à certains publics dont aux personnes âgées.
- Développer une politique d'accompagnement et de communication autour de la mobilité de manière à rassurer et à faire connaître les solutions de transport au plus grand nombre.
- Intégrer les dispositifs d'information et d'orientation dans les aménagements de PEM et de leurs abords

9.2 Adapter les gammes tarifaires et les supports billettiques associés

- Disposer d'une couverture régionale en matière de billettique assurant l'interopérabilité entre systèmes. A cet effet, mettre en place des règles de partenariat et de respect du socle de documents fonctionnels communs permettant d'assurer cette interopérabilité.
- Permettre, voire faciliter l'utilisation de ces supports pour d'autres usages à l'image des «cartes de vie du quotidien».
- Développer des services ou des outils évolutifs, c'est-à-dire pouvant intégrer les changements de pratiques ou de technologies.
- Mettre en place des tarifications intermodales adaptées aux bassins de mobilité et aux capacités financières des collectivités. Privilégier des gammes tarifaires équivalentes sur les différents périmètres afin de faciliter les projets de produits tarifaires entre différents réseaux.

9.3 Répondre au défi particulier du partage des données

- Définir un formalisme des données et de leurs échanges en se basant sur une doctrine nationale.
- S'inscrire dans une démarche d'open data et d'open services partagée entre les différents acteurs de la mobilité en envisageant notamment la création d'une plateforme ou d'un point d'accès régional.
- Intégrer les données relatives à l'ensemble des services de mobilité, y compris celles détenues par des acteurs privés.

9.4 Privilégier des partenariats sur-mesure pour faciliter la mise en œuvre des projets intermodaux

- Elaborer des contrats opérationnels dans les bassins de mobilité pour préciser les interventions des autorités organisatrices de la mobilité s'agissant des différentes formes de mobilité et d'intermodalité (horaires, tarification, information...), de l'aménagement de pôles d'échanges et d'aires de mobilité, des modalités de gestion des situations perturbées, du recensement des pratiques et actions de mobilité ou encore de l'aide à la conception et à la mise en place de services de mobilité et d'infrastructures de transports.
- Mettre en place à l'échelle du territoire de chaque AOM un comité des partenaires associant notamment des représentants d'habitants, d'usagers et d'employeurs.
- Viser à terme un syndicat de transports unique pour couvrir l'ensemble de la région et proposer information, tarification et billettique équivalentes pour tous les habitants des Hauts-de-France.

10 DEVELOPPER LES POLES D'ECHANGES MULTIMODAUX

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ▶ Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier).
- ▶ Développer les pôles d'échanges multimodaux.
- ▶ Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts-de-France.

PROPOSITIONS

De manière générale, les principes d'aménagement d'un pôle d'échanges doivent intégrer différentes dimensions relevant des domaines du transport et de l'aménagement du territoire : fonctionnement du PEM (accessibilité, information, signalétique,...), intermodalité, modes d'accès et de diffusion, intégration du site dans son environnement (abords de gare, quartier de gare, zone de chalandise et bassin de mobilité).

Le SRADDET propose un référentiel couplant une typologie des points d'arrêt et des attentes spécifiques pour les différentes catégories de PEM. Celles-ci doivent servir de repère dans le montage des projets et sont reprises dans le tableau suivant. Charge à chaque AOM de préciser les exigences particulières pour les pôles d'interconnexion intra-urbains et les points d'arrêts urbains relevant de son seul réseau.

Les gares situées dans les principaux pôles de l'armature régionale doivent être considérées comme des PEM régionaux ou de rabattement vers les métropoles. La carte ci-dessous permet de les visualiser.



Carte 35 – N°582-97 - Principaux PEM ferroviaires en Hauts-de-France

Niveau d'exigence pour les différentes catégories de PEM.

Catégorie	Attendus spécifiques
PEM Régionaux	<p>1 - Veiller à la connexion du PEM avec les différentes polarités de son bassin de mobilité et à son intégration dans son environnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proposer une offre de transport de rabattement et de diffusion permettant les connexions aux pôles générateurs de déplacements. - Créer ou faire évoluer les liaisons en transports collectifs urbains et circulations douces directes vers les polarités emplois-habitat et équipements régionaux, en cherchant l'efficacité (temps de trajet et fréquence) et l'adaptabilité aux besoins (niveau de service), notamment via l'amélioration de la qualité de stationnement des modes doux. - Veiller à la cohabitation entre l'usage "transport" du site et son usage au quotidien (services, commerces, emploi) au sein du quartier de gare. <p>2 - Améliorer et développer l'usage des transports collectifs (aussi bien pour le rabattement que pour la diffusion) grâce à une organisation de l'espace optimisée :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Faciliter le passage d'un mode à l'autre en rapprochant les zones d'embarquement des différents modes. - Veiller à la cohabitation entre les modes afin de fluidifier et sécuriser les flux. - Hiérarchiser l'espace PEM de manière à faciliter l'intermodalité et l'usage des transports en commun. <p>3 - Maitriser la place de la voiture et développer les pratiques alternatives à la voiture individuelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maitriser la capacité de stationnement longue durée autour du pôle, canaliser les flux déposer minute, tout en améliorant l'irrigation utilitaire du quartier, et l'utilisation verte de l'offre de stationnement favorisant les nouveaux comportements de mobilité (covoiturage) ou l'électromobilité. - Assurer la continuité fonctionnelle des axes reliant le quartier du pôle aux centres villes et aux quartiers prioritaires. <p>4 - Faciliter un usage de proximité du PEM en développant les facilités d'accès en modes doux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Augmenter la capacité d'accueil en ménages et en emplois des quartiers de pôle. - Assurer l'isométrie de l'accessibilité au pôle par les cheminements piétons (<1km) et les circulations douces (1<d<3km), respectant l'accessibilité PMR. <p>5 - Développer des services intermodaux permettant de favoriser les pratiques intermodales : signalétique, information...</p>
PEM de rabattement vers les métropoles	<p>1 - Veiller à la connexion du PEM avec les différentes polarités de son bassin de mobilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Créer ou faire évoluer les liaisons TC (TCU ou TCiU) ou circulations douces directes entre le pôle et les polarités habitat en cherchant l'efficacité (temps de trajet et fréquence) et l'adaptabilité aux besoins (niveau de service), en particulier par l'amélioration de la qualité de stationnement des modes doux, et des dessertes ciblées de TC aux heures de pointe ferroviaire. - Améliorer la cohabitation entre les différents usages du site (transport et résidentiel/serviciel), en veillant à l'intégration du PEM dans son environnement et en travaillant à la mutualisation d'équipements. <p>2 - Faciliter l'accès au pôle et offrir aux usagers un espace de qualité avec un sentiment de sécurité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Faciliter les échanges entre modes par un rapprochement entre les différents points d'arrêt - Organiser les espaces de manière à pouvoir gérer et fluidifier les flux, particulièrement en heure de pointe - Améliorer la cohabitation entre les modes et entre les usages du site. <p>3 - Rationnaliser la place de la voiture et développer les pratiques alternatives à la voiture individuelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maitriser la capacité de stationnement longue durée autour du pôle, par exemple en compensant par l'incitation à l'utilisation verte de l'offre de stationnement de nouveaux comportements de mobilité (covoiturage...) <p>4 - Développer les services permettant de favoriser les pratiques intermodales : signalétique, information, stationnement pour les voitures partagées...</p>
Points d'arrêt	<p>1 - Faciliter et sécuriser les accès en modes actifs en offrant des cheminements de qualité et en sécurité.</p> <p>2 - Améliorer les conditions d'attente et d'accès à l'offre de transport avec notamment de l'information sur l'offre de transport (en temps réel).</p> <p>3 - Organiser et proposer une offre de stationnement adaptée aux caractéristiques du site afin de faciliter et sécuriser le rabattement en voiture.</p>
Pôles relais	<p>1 - Faciliter et sécuriser les accès en modes actifs en offrant des cheminements de qualité et en sécurité, bien connectés au centre urbain le plus proche.</p> <p>2 - Développer et améliorer les conditions d'accès en voiture en proposant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une voirie adaptée et connectée au réseau viaire principal, - une offre de stationnement de qualité et adaptée dans une logique de parking-relais d'entrée d'agglomération prenant notamment en compte les nouvelles pratiques (covoiturage, autopartage...). <p>3 - Améliorer les conditions d'attente et d'accès à l'offre de transport avec notamment de l'information sur l'offre de transport (en temps réel).</p>
Pôles d'entrée urbains	<p>Aménager les cheminements piétons afin de faciliter et de sécuriser les flux piétons depuis et vers le pôle et permettre une bonne circulation vers les différents pôles générateurs de déplacements. Assurer l'accessibilité aux pôles d'entrée urbains par des cheminements pour les piétons et circulations douces.</p> <p>Aménager des lieux d'échanges et de connexion avec les autres modes afin d'assurer une intermodalité efficace</p> <p>Veiller à la connexion du PEM avec les différentes polarités de son bassin de mobilité, en faisant évoluer les liaisons en transports collectifs urbains et les circulations douces directes vers les polarités emplois-habitat environnants, en cherchant l'efficacité et l'adaptabilité aux besoins : temps de trajet, fréquence et niveau de service.</p> <p>Veiller à l'intégration du site dans son environnement en travaillant la connexion des cheminements, l'intégration urbaine et la mise en place de services (autres que transports).</p> <p>5 - Densifier l'habitat et l'emploi des quartiers de ces pôles.</p>



<p>Infrastructures existantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Aéroport Port voyageur Gare TGV Liaison transmanche Autoroute Réseau routier TGV / LGV Gare TER <hr/> <p>Proposer des conditions de déplacements soutenables S'appuyer sur une offre de transports régionale structurante :</p> <ul style="list-style-type: none"> Réseau TER TERGV Ligne TER à accélérer / cadencer / moderniser Proposition de Services Adaptés pour les lignes de desserte fine du territoire Ligne Paris - Calais et ligne Paris / Cambrai - Maubeuge <p>Proposer un réseau routier d'intérêt régional :</p> <ul style="list-style-type: none"> Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR) <hr/> <p>Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts-de-France</p> <ul style="list-style-type: none"> Renforcer l'intermodalité au droit des villes et agglomérations (AOM) <hr/> <p>Améliorer l'accessibilité à la métropole Lilloise</p> <ul style="list-style-type: none"> Zone d'influence Projet Réseau Express Hauts-de-France 	<p>Faciliter les échanges avec l'Île-de-France, en particulier grâce à la liaison Roissy-Picardie</p> <ul style="list-style-type: none"> Zone d'influence Projet Roissy-Picardie Grand Paris Express Connexions envisageables avec le Grand Paris Express <p>Améliorer les relations transfrontalières et interrégionales :</p> <hr/> <p>Développer les Pôles d'Echanges Multimodaux</p> <ul style="list-style-type: none"> Pôles d'échanges multimodaux (PEM) régionaux Pôles d'échanges multimodaux (PEM) de rabattement vers les métropoles <hr/> <p>Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables</p> <ul style="list-style-type: none"> Développer et adapter les services dans les zones rurales
---	---

Carte 36 - N°507-5 - Carte de synthèse : Garantir un système de transport fiable et attractif

TRANSPORT DE MARCHANDISES



UNE STRATEGIE POUR REUSSIR LE HUB LOGISTIQUE

1 CONTRIBUER A L'ACHEVEMENT DU RESEAU D'INFRASTRUCTURES FRET EN HAUTS-DE-FRANCE

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ▶ Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises.
- ▶ Faire du CSNE un maillon structurant du hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et à la mise en réseau des sites et infrastructures.
- ▶ Favoriser la diversification économique des territoires en articulation avec les écosystèmes régionaux.
- ▶ Valoriser les portes d'entrée en réduisant l'impact environnemental des flux.

PROPOSITIONS

1.1 Renforcer les itinéraires ferroviaires fret

- Diversifier les grands itinéraires de fret ferroviaire de la Région.

1.2 Compléter le réseau fluvial grâce à la réalisation du canal Seine-Nord-Europe

- Compléter le réseau fluvial grâce à la réalisation du CSNE, maillon manquant (Voir fiche spécifique A) et assurer l'achèvement de la liaison fluviale à grand gabarit Seine-Escaut.
- Traiter les points durs du réseau fluvial : pont-rail de Mours, écluse du Quesnoy-sur-Deûle, canal de Condé-Pommeroeul.
- Assurer la réalisation des opérations de fiabilisation de l'axe fluvial vers le Port de Dunkerque.

1.3 Poursuivre la modernisation du réseau routier

- Contribuer à la mise en œuvre du Pacte pour la réussite de la Sambre – Avesnois – Thiérache en particulier grâce à l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN2.

UNE STRATEGIE POUR REUSSIR LE HUB LOGISTIQUE

2 GARANTIR LA QUALITE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT : FLUIDITE, SECURITE, SOUTENABILITE

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ▶ Optimiser l'implantation des activités logistiques.
- ▶ Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises.
- ▶ Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants dont électriques et/ou gaz.

PROPOSITIONS

2.1 Optimiser l'usage des infrastructures

- Promouvoir des solutions permettant de décongestionner le réseau routier et d'améliorer les conditions de circulation, en particulier par la mise en œuvre de stratégies de régulation à l'image de celle de l'Etat sur le réseau routier de l'agglomération lilloise.
- Faire de l'autoroute A1 une infrastructure durable et connectée en lien avec la stratégie Rev3 et viser l'expérimentation sur d'autres secteurs autoroutiers tels que l'A29 entre Amiens et Saint-Quentin.

2.1 Améliorer la fiabilité des offres fluviales et ferroviaires

- Développer la qualité de service pour fiabiliser les sillons ferroviaires fret et limiter les impacts liés aux travaux d'entretien des voies.
- Conforter les dessertes ferroviaires du GPMD, de Delta 3 et des principaux ports fluviaux régionaux dont les ports de Lille, Valenciennes...
- Garantir la pérennité et la disponibilité d'itinéraire ferroviaire fret entre le nord de la région et l'Île-de-France.
- Veiller à la prise en compte des impératifs sociaux et environnementaux dans les projets de développement d'infrastructures de fret ferroviaire.
- Encourager les certifications et labellisations environnementales sur toute la chaîne logistique.

UNE STRATEGIE POUR REUSSIR LE HUB LOGISTIQUE

3 ASSURER LA MIXITE DES USAGES SUR LES AXES FERROVIAIRES

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ▶ Optimiser l'implantation des activités logistiques.
- ▶ Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises.

PROPOSITIONS

- Améliorer la qualité de service des circulations fret et voyageurs grâce à une meilleure définition des sillons et à leur adaptation aux besoins en lien avec une réflexion sur la coordination des travaux d'entretien et la régulation des demandes.
- Fiabiliser le réseau des infrastructures fret régionales par leur entretien régulier (notamment les ouvrages d'art), la création d'itinéraires alternatifs et d'évitement des zones générant des ralentissements de circulation et des nuisances pour les populations.
- Veiller à la limitation des impacts négatifs du transport ferroviaire de marchandises pour les populations, en particulier en intégrant dans les projets de création ou de développement d'infrastructures des aménagements permettant d'atténuer les impacts négatifs tout en assurant la circulation des trains.

S'APPUYER SUR LES RESEAUX SECONDAIRES POUR ALIMENTER LES PRINCIPAUX CORRIDORS DE FRET ET ASSURER UNE DESSERTE FINE DES TERRITOIRES

4 ASSURER LE DEVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ▶ Optimiser l'implantation des activités logistiques.
- ▶ Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises.

PROPOSITIONS

4.1 Sauvegarder les lignes capillaires

- Proposer une stratégie de sauvegarde des capillaires fret et de l'ensemble des infrastructures ferroviaires menacées (voies mères et voies de service). Cette stratégie devant être axée sur un bilan de l'état des voies ferrées, de leur durée de vie, de leurs trafics actuels et potentiels.
- Envisager la mise en œuvre de contre-expertises suite aux propositions de travaux et de programme de maintenance de SNCF Réseau dans un objectif de rentabilité économique.
- Utiliser les voies et embranchements désaffectés ou peu utilisés pour renforcer la desserte ferroviaire des pôles d'activité et contribuer à la réussite économique des projets de développement tels qu'E-Valley à Marquion.

4.2 Soutenir la modernisation et la création des ITE

- Soutenir la modernisation et la création des ITE en s'appuyant sur le régime d'aides approuvé par la Commission Européenne.
- Tirer parti des potentialités foncières des embranchements privés pour l'installation d'activités économiques potentiellement utilisatrices du transport ferroviaire.

S'APPUYER SUR LES RESEAUX SECONDAIRES POUR ALIMENTER LES PRINCIPAUX CORRIDORS DE FRET ET ASSURER UNE DESSERTE FINE DES TERRITOIRES

5 MAINTENIR LE RESEAU FLUVIAL SECONDAIRE

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ▶ Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises.
- ▶ Faire du CSNE un maillon structurant du hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et à la mise en réseau des sites et infrastructures.
- ▶ Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité.
- ▶ Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières.

PROPOSITIONS

- Pérenniser le réseau fluvial Freycinet : entretien, remise en état...
- Développer les possibilités d'utilisation du réseau secondaire par les filières agricoles et de matériaux de construction.
- En cas de potentiel avéré du réseau Freycinet, mettre en place les conditions de développement de filières d'avenir (déchets, logistique urbaine...) pour garantir sa préservation.

S'APPUYER SUR LES RESEAUX SECONDAIRES POUR ALIMENTER LES PRINCIPAUX CORRIDORS DE FRET ET ASSURER UNE DESSERTE FINE DES TERRITOIRES

6 PRESERVER ET VALORISER LE FONCIER BORD A QUAI OU EMBRANCHE

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ▶ Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises.
- ▶ Faire du CSNE un maillon structurant du hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et à la mise en réseau des sites et infrastructures.
- ▶ Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité.
- ▶ Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières.

PROPOSITIONS

- Conserver des réserves foncières autour des plates-formes logistiques multimodales d'envergure régionale.
- Préserver et entretenir les sites bord à quai ou ferroviaires embranchés.
- Maintenir les sites d'activités économiques et portuaires existants (installations portuaires et foncier) pour implanter des activités de filières potentiellement les plus utilisatrices de la voie d'eau. En particulier, réserver le foncier situé à proximité immédiate d'une voie d'eau, d'un embranchement ferroviaire dans l'optique d'accueillir une activité en ayant réellement l'usage.
- Créer des outils de maîtrise, de valorisation, et de hiérarchisation du foncier à haute valeur logistique.
- Elaborer une cartographie des principales zones logistiques pour répondre aux demandes d'implantation en favorisant le développement équilibré des territoires tout en veillant à limiter la consommation foncière et à mettre en cohérence les projets et les capacités de dessertes.

S'APPUYER SUR L'ENSEMBLE DES RESEAUX POUR ALIMENTER LES PRINCIPAUX CORRIDORS DE FRET ET ASSURER UNE DESSERTE FINE DES TERRITOIRES

7 MAINTENIR ET GARANTIR LES POTENTIALITES DE LA ROUTE

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ▶ Optimiser l'implantation des activités logistiques.

PROPOSITIONS

7.1 Consolider le rôle économique du réseau routier

- Proposer un réseau routier structurant, contribuant au maillage et au développement économique des Hauts-de-France, constitué des réseaux routiers national (autoroutes et routes nationales) et d'intérêt régional (RRIR).
- Optimiser le fret routier en améliorant en particulier le taux de remplissage des poids lourds.
- Encourager l'aménagement des dessertes routières des plates-formes, et en particulier celles du CSNE afin que l'ensemble du territoire puisse bénéficier des retombées économiques de ce dernier.

7.2 Assurer l'accessibilité des zones d'activités et des entreprises

- Assurer la connexion des grandes zones logistiques routières au réseau principal afin de réduire les circulations de transit sur les voies secondaires.
- Permettre aux principaux pôles d'activités et entreprises d'accéder aisément au réseau routier (RRIR, routes nationales, autoroutes).
- Prendre en compte systématiquement dans les projets de création ou d'extension de pôles d'activités économiques les questions d'accessibilité routière que ce soit pour la circulation des poids lourds en lien avec l'activité présente et à venir des sites ou pour le déplacement des salariés.

VALORISER LE SYSTEME PORTUAIRE MARITIME

8 MISER SUR LA COMPLEMENTARITE DES PORTS REGIONAUX ET ELARGIR L'HINTERLAND DES PORTS MARITIMES

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ▶ Optimiser l'implantation des activités logistiques.
- ▶ Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises.
- ▶ Valoriser les portes d'entrée en réduisant l'impact environnemental des flux.
- ▶ Assurer les conditions d'un accueil sobre et respectueux sur le littoral.

PROPOSITIONS

- Soutenir la stratégie de consolidation et de développement de l'hinterland du Grand Port Maritime de Dunkerque.
- Participer à l'achèvement des grands projets portuaires (Calais 2015, Cap 2020).
- Accompagner la coopération à la fois entre les ports régionaux et ceux de la façade littorale nord-ouest de la France.
- Engager des partenariats avec les régions voisines et particulièrement la Normandie dans le contexte de concurrence des ports maritimes.
- Améliorer la desserte ferroviaire fret sur le versant sud pour développer le trafic de flux conteneurisés au départ du GPMD.
- Veiller à ce que les ports des Hauts-de-France conservent leur attractivité et leur compétitivité au sein du Range nord dans la perspective du Brexit.
- Pour assurer le développement d'une véritable économie maritime et fluviale, veiller à une meilleure intégration et articulation de l'offre fluviale.

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ▶ Optimiser l'implantation des activités logistiques.

PROPOSITIONS

- Développer et calibrer les plates-formes du canal Seine-Nord Europe et s'assurer de leur complémentarité, notamment en termes de services.
- Consolider le hub logistique Hauts-de-France par l'implantation d'une base logistique d'importance au sud de la région, à proximité de l'Île-de-France.
- Accompagner le développement de l'activité conteneurs, en soutenant notamment les plates-formes Dourges-Delta 3, Lille Conteneurs Terminal ou Escaut Valenciennes Container Terminal.
- Organiser l'intermodalité autour des quais afin de rendre possible le transfert du camion ou train à la voie d'eau.
- Utiliser les anciens triages ferroviaires (Somain, Longueau...) pour redévelopper les activités logistiques.
- Avec les partenaires régionaux et acteurs de la logistique et portuaires, partager et articuler les logiques d'intervention autour du développement des plates-formes portuaires, logistiques et industrielles à l'échelle régionale pour optimiser les investissements, mettre en cohérence les différents projets et veiller aux phasages de réalisation :
 - ✓ Localisation optimale des plates-formes : nouvelles implantations et redynamisation de sites désaffectés.
 - ✓ Renforcement de l'intermodalité et développement du transport combiné.
 - ✓ Développement économique d'activités et création d'emplois régionaux.
 - ✓ Analyse de toute la chaîne logistique.

Ce travail pourra être formalisé au travers d'un schéma directeur de développement des plates-formes.

- Mesurer le poids et le coût des travaux à réaliser pour rétablir des circulations fret sur des lignes d'intérêt régional n'accueillant aujourd'hui que des trains de voyageurs, sur lesquelles des travaux assurant l'aptitude des lignes aux charges lourdes sont à prévoir (comme par exemple les travaux à réaliser sur la voie unique Douai – Cambrai pour la desserte de la future plateforme multimodale de Marquion liée au projet de Canal Seine - Nord Europe).

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ▶ Optimiser l'implantation des activités logistiques.
- ▶ Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport des marchandises.

PROPOSITIONS

10.1 Développer le fret ferroviaire

- Encourager les mesures d'amélioration de la qualité de service et la signature d'accords qualité sillons volontaire entre SNCF Réseau et des entreprises ferroviaires pour renforcer les objectifs et les incitations au développement du transport ferroviaire de fret.
- Accompagner le développement des autoroutes ferroviaires.
- Répondre aux objectifs environnementaux et désaturer le transport routier par le report du trafic marchandises sur la voie ferrée, ce qui à terme est une possibilité de rentabilisation des lignes capillaires ou à faible trafic.
- Soutenir le projet innovant Ma-Tri-X (fret Massifié – TRI automatisé – X partagés & digitalisés) engagé par l'Institut de Recherche Technologique Railenium dans l'objectif de concevoir un plan de transport permettant la circulation de trains longs et lourds, partagés et connectés entre des hubs internationaux de tri automatisé.
- Favoriser le développement de trains long à l'image de la « Rail'volution » de Décathlon avec le développement de liaisons vers la Chine.
- Engager des réflexions sur la possibilité d'écouler les trafics fret supplémentaires sur le réseau en prenant en compte l'évolution des plans de transports voyageurs H24 et la capacité nécessaire à la réalisation de l'entretien et des travaux sur le réseau ferré.
- Préserver les itinéraires ferroviaires fret entre le nord de la région et l'Ile-de-France, soit à l'ouest par Longueau et Creil, soit à l'est par Tergnier et le raccordement d'Ormoy et vérifier les capacités du réseau à supporter des développements de trafic fret vers la région parisienne en intégrant l'ensemble des usages actuels et à venir, circulations voyageurs, fret et capacité nécessaire à l'entretien et aux travaux.
- Moderniser les outils d'exploitation du réseau, en particulier par le déploiement d'ERTMS en vue de répondre aux besoins et optimiser l'usage du réseau ce qui passe, pour le trafic fret, par :
 - ✓ Le confortement et le développement du fret ferroviaire depuis et vers les ports fluviaux et maritimes.
 - ✓ Le renforcement de l'utilisation du Contournement Ferroviaire de Lille (CFL) dans un objectif de détourner du cœur de l'étoile ferroviaire lilloise, en heures de pointe, les flux en provenance ou à destination des ports maritimes afin de proposer une meilleure qualité de sillon pour les services fret.
 - ✓ Les possibilités de modernisation des itinéraires sur les 2 axes principaux reliant l'Ile-de-France.
 - ✓ L'analyse des possibilités de transformation de l'exploitation de la section sud (Aulnoye-Aymeries - Hirson) de l'artère-nord-est en liaison avec la région Grand Est.

10.2 Engager une démarche « Plateforme Infrastructures et Services Nord »

SNCF Réseau propose d'engager une démarche « Plateforme Infrastructures et services Nord » visant à construire une vision globale, cohérente et partagée avec les Autorités Organisatrices de Transport (AOT), les Entreprises Ferroviaires (EF) et les acteurs du fret sur les besoins de service à moyen et long termes (2025, 2030, 2040) et les évolutions de l'infrastructure (renouvellement, modernisation, développement) afin de dégager une réponse globale pertinente adaptée aux différents usages du RFN. Cette démarche doit permettre au système ferroviaire de :

- Garantir la cohérence, dans l'espace et dans le temps, des investissements et des projets de service (nouvelles dessertes...) avec une vision cible.
- Gagner en cohérence et en anticipation, en disposant de davantage de temps pour construire les meilleures réponses à travers plusieurs itérations et évaluer en amont la robustesse des plans de transport envisagés.
- Améliorer la prise en compte des différents usages et anticiper les arbitrages éventuels.
- Mieux prendre en compte les enjeux des travaux à plus forts impacts sur la capacité (renouvellement, modernisation, développement) dès la conception du service horaire.
- Faciliter la production des horaires en aval.

SCHEMAS DIRECTEURS GPMR & PLATEFORME « INFRASTRUCTURES & SERVICES » EN HAUTS-DE-FRANCE



Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ▶ Optimiser l'implantation des activités logistiques.

PROPOSITIONS

- Proposer une gouvernance moderne des infrastructures logistiques.
- Améliorer la gestion des flux (marchandises, informations, humains et financiers pour gagner en performance, en réactivité et en satisfaction client.
- Inciter à la création d'outils logistiques pour massifier les flux et pour pouvoir envisager leur intermodalité
- Construire une stratégie logistique régionale autour du CSNE et des autoroutes ferroviaires en partenariat avec l'ensemble des acteurs (CCI, collectivités, 2A2F, Consortium Fluvial, Euralogistic, Norlink Ports...).
- Promouvoir le transport combiné et les alternatives au « tout-routier » auprès des acteurs régionaux.
- Définir une stratégie de soutien au report modal et à la massification des flux.
- Développer un réseau régional d'avitaillement en énergies propres : déployer des points d'avitaillement (GNV, GNL...) à l'échelle régionale pour limiter les externalités négatives du transport de marchandises.
- Accompagner la généralisation de motorisations innovantes pour les véhicules destinés à l'activité logistique.
- Anticiper l'évolution des technologies notamment la robotisation.
- Analyser les potentialités de développement du fret aérien en région.
- Soutenir la mise en place de commissionnaires et d'opérateurs ferroviaires de proximité pour favoriser la mutualisation des flux entre plusieurs chargeurs.

12 ANTICIPER LES EVOLUTIONS DE LA LOGISTIQUE URBAINE

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ▶ Favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier km plus efficaces.
- ▶ Optimiser l'implantation des activités logistiques.

PROPOSITIONS

- Soutenir l'implantation de centres de distribution urbains au plus près des consommateurs pour faciliter la livraison des marchandises en cœur de ville à l'image du Centre Multimodal de Distribution Urbaine de Lille.
- Accompagner les pôles urbains pour la mise en œuvre de solutions intelligentes de gestion du dernier kilomètre et de desserte des hyper centres villes.
- Favoriser les expérimentations et les innovations pour l'émergence de modes alternatifs en faveur de la logistique du dernier km
- Développer les activités et services autour des pôles d'échanges multimodaux afin de donner une valeur ajoutée à l'ensemble de la chaîne de transport.
- Réfléchir à l'implantation de plates-formes pour l'acheminement des matériaux de construction et l'enlèvement des déchets issus de l'activité urbaine (déchets de chantier ou ordures ménagères).
- Promouvoir les circuits courts et la consommation locale pour limiter les impacts négatifs du transport de marchandises en ville.
- Etudier les possibilités de desserte ferroviaire d'installations de massification dans un contexte de coexistence des trafics fret avec les trafics ferroviaires voyageurs, sachant que les sites de distribution urbaine se trouvent en majeure partie sur des sections de réseau ferré particulièrement chargées.

13 VISER L'INNOVATION DANS UN ECOSYSTEME REGIONAL FACILITANT LES LIENS ENTRE LOGISTIQUE ET COMMERCE

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ▶ Développer les stratégies numériques dans les territoires.
- ▶ Déployer l'économie circulaire.
- ▶ Favoriser la diversification économique des territoires en articulation avec les écosystèmes territoriaux.

PROPOSITIONS

- S'appuyer sur l'écosystème régional pour développer des innovations en matière de commerce et logistique.
- Accompagner la transition numérique de la logistique et développer la filière régionale de l'Internet de la logistique.
- Profiter de la réalisation du CSNE pour proposer un service de « bout en bout » afin de dynamiser le développement économique et de développer les opportunités d'insertion professionnelle en particulier pour la population la moins qualifiée.
- Promouvoir l'émergence de projets économiques innovants sur les territoires en lien avec l'économie sociale et solidaire.

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ▶ Optimiser l'implantation des activités logistiques.
- ▶ Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises.
- ▶ Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants dont électriques et/ou gaz.
- ▶ Améliorer la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie.
- ▶ Déployer l'économie circulaire.

PROPOSITIONS

- Réguler les impacts négatifs de la logistique en développant des alternatives au camion en zone urbaine.
- Réfléchir à optimisation logistique : développement de l'électromobilité, mobilités innovantes pour les livraisons du dernier kilomètre.
- Généraliser l'élaboration de charte de logistique urbaine durable à l'image de l'expérimentation menée dans le cadre de France Logistique 2025 pour accompagner la mise en œuvre des politiques de transport de marchandises et de logistique urbaine :
 - ✓ Réduire les nuisances environnementales et améliorer le cadre de vie.
 - ✓ Assurer des conditions optimales de circulation et de stationnement en centre-ville.
 - ✓ Favoriser le développement économique urbain (commerces de proximité, circuits-courts...)
 - ✓ Encourager la concertation et la coordination des différents acteurs.
- Inciter à l'intégration de la logistique urbaine dans les différents documents de planification dans un objectif de cohérence territoriale, de développement équilibré des fonctions des centres villes, de préservation des espaces indispensables à l'activité logistique (aires de stockage, stationnement...)



Infrastructures existantes :

- Aéroport fret
- Autoroute
- Réseau routier
- Axes de fret ferroviaire principaux
- Axe fret routier principal
- Axe fret fluvial principal

Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises

- Système multimodal dans l'interland portuaire maritime et l'axe Nord-Sud
- Canal Seine Nord Europe

S'appuyer sur les réseaux secondaires ferrés et fluviaux :

- Axes de fret ferroviaire secondaire
- Réseau fluvial secondaire

Favoriser l'accès aux réseaux pour les entreprises et la diffusion locale :

- Axes de fret routier secondaire
- Secteurs à désengorger prioritairement

Optimiser et promouvoir l'offre de transport et les services :

- Plateformes trimodales
- Projet de plateforme

Valoriser le système portuaire maritime :

- Port maritime

Carte 37- N°55-2 - Carte de synthèse : Affirmer un positionnement de hub logistique

LE CANAL SEINE NORD EUROPE

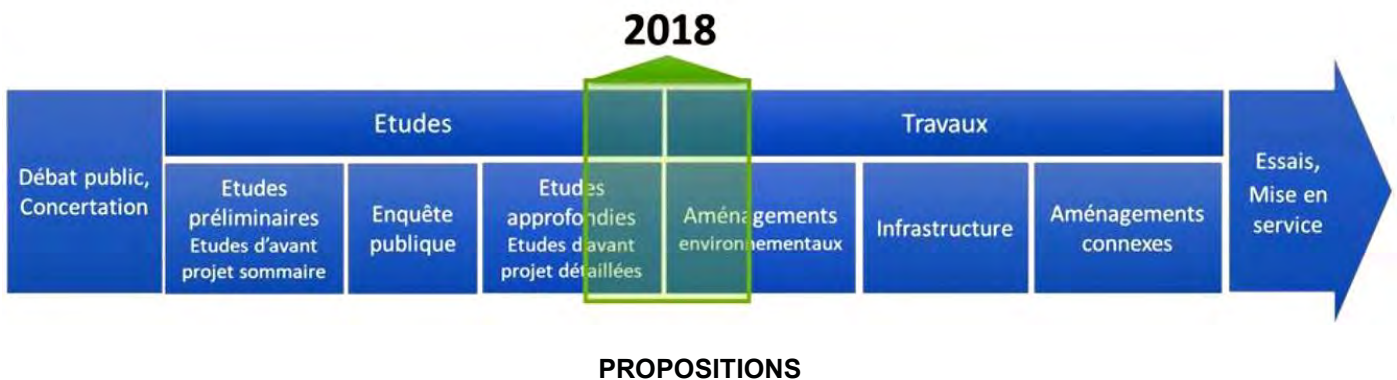


A Le Canal Seine Nord Europe

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ▶ Faire du CSNE un maillon structurant du hub logistique HdF en veillant notamment à la complémentarité et la mise en réseau des sites et infrastructures.
- ▶ Optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du canal.
- ▶ Tirer parti de la voie d'eau comme armature des mobilités alternatives et des loisirs, notamment en facilitant l'accès aux berges et aux quais.
- ▶ Garantir un cadre de vie de qualité et un maintien de la biodiversité aux abords du Canal.
- ▶ Favoriser la diversification économique des territoires en articulation avec les écosystèmes territoriaux.
- ▶ Optimiser l'implantation des activités logistiques.

Le Canal Seine-Nord Europe, maillon central de la liaison fluviale Seine-Escaut reliera les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit du nord de l'Europe. Long de 107 km, situé entre Compiègne (Oise) et Aubencheul-au-Bac (Nord), sa réalisation a été confiée en 2017 à la Société du Canal Seine-Nord Europe, Etablissement public d'Etat, dont la Loi d'Orientation des Mobilités devrait permettre la transformation en établissement public local.



A.1 Renforcer le développement économique et l'attractivité des territoires traversés

En lien avec les propositions **1 - 2 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 11 - 12 - 13 - 14 - 4**

- Valoriser l'excellence industrielle de la Région, et en particulier des territoires traversés par le canal, en structurant, pour les filières concernées, les débouchés offerts par le fluvial à grand gabarit.
- Accompagner le développement des nouvelles plates-formes en lien avec la création du CSNE et étudier la pertinence de leurs raccordements multimodaux.
- Offrir aux entreprises des territoires traversés un accès facilité à la voie d'eau, via les plates-formes multimodales ou le développement de quais publics ou privés, et via des services de transbordement sur ces sites.
- Développer les activités touristiques et de loisirs en lien avec l'infrastructure fluviale, et organiser leur cohabitation avec les activités économiques.
- Développer une stratégie de valorisation de l'ensemble de la voie d'eau et de ses abords, dans une logique de reconquête des espaces délaissés, de valorisation paysagère et écologique.

A.2 Renforcer la compétitivité des entreprises par une offre logistique massifiée

En lien avec les propositions **1 - 2 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 11 - 12 - 13 - 14**

- Elaborer et mettre en œuvre une stratégie pour la logistique fluviale à l'échelle régionale, intégrant des dispositifs financiers incitatifs, afin de contribuer au développement du report modal vers le fluvial.
- Renforcer la compétitivité des entreprises des territoires traversés grâce à des coûts de transport moindres, une sécurité accrue surtout pour le transport de produits dangereux et une régularité plus forte que la route « Avec un litre de carburant, une tonne de marchandise se déplace sur 20 km par la route, 80 km par fer et 100 km par fluvial à grand gabarit. Un seul convoi fluvial de 4 500 tonnes (du type de ceux qui circuleront sur le canal Seine-Nord), transporte autant de marchandises que 250 camions ou 125 wagons (4 trains complets)⁴⁰ ».
- Encourager le développement de services liés à la logistique, à l'entretien et la réparation des péniches et bateaux.

⁴⁰ Les impacts territoriaux de la réalisation du canal Seine Escaut : principaux enjeux pour les territoires constitutifs de l'aire métropolitaine de Lille - ADULM

A.3 Améliorer la compétitivité des ports maritimes de l'axe Seine et du nord de la France en accroissant leur hinterland

En lien avec les propositions **1** - **2** - **5** - **6** - **7** - **8** - **9** - **11** - **13**

- Structurer la gouvernance portuaire en région en lien avec le Conseil de Coordination interportuaire.
- Fiabiliser et améliorer les jonctions aux façades maritimes Nord et Seine.
- Favoriser les activités portuaires en garantissant les potentialités de développement en bord de voie d'eau, en particulier en assistant les personnes publiques compétentes dans l'élaboration de stratégies d'anticipations foncières.
- Rechercher des complémentarités et coopérations entre ports maritimes et ports intérieurs.

A.4 Raccorder le réseau fluvial français au réseau européen à grand gabarit

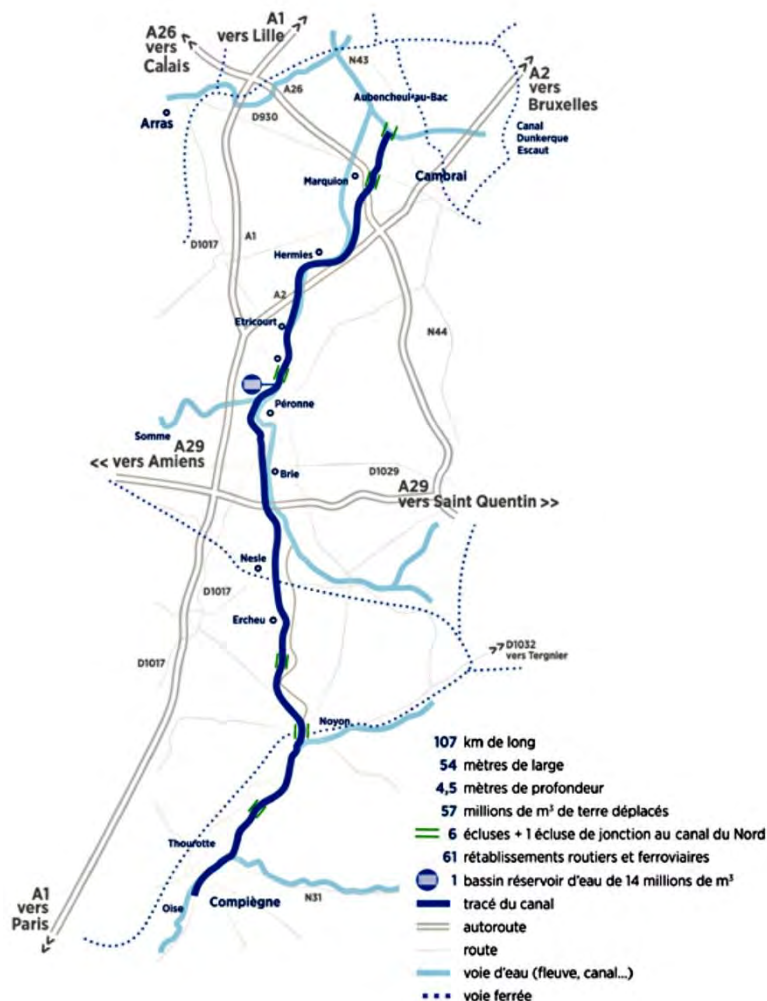
En lien avec les propositions **2** - **5** - **8** - **9** - **11**

- Garantir l'achèvement de la mise à grand gabarit de l'ensemble de la liaison Seine-Escaut.
- Développer une stratégie portuaire et tarifaire à l'échelle de l'axe Seine-Escaut, au travers du Groupement Européen d'Intérêt Economique Seine-Escaut (Voies Navigables de France, direction des voies hydrauliques du Service Public de Wallonie – SPW – et Waterwegen & Zeekanal - W&Z -) en concertation avec les principaux acteurs dont HAROPA (Ports de Paris Seine Normandie) et Norlink Ports.

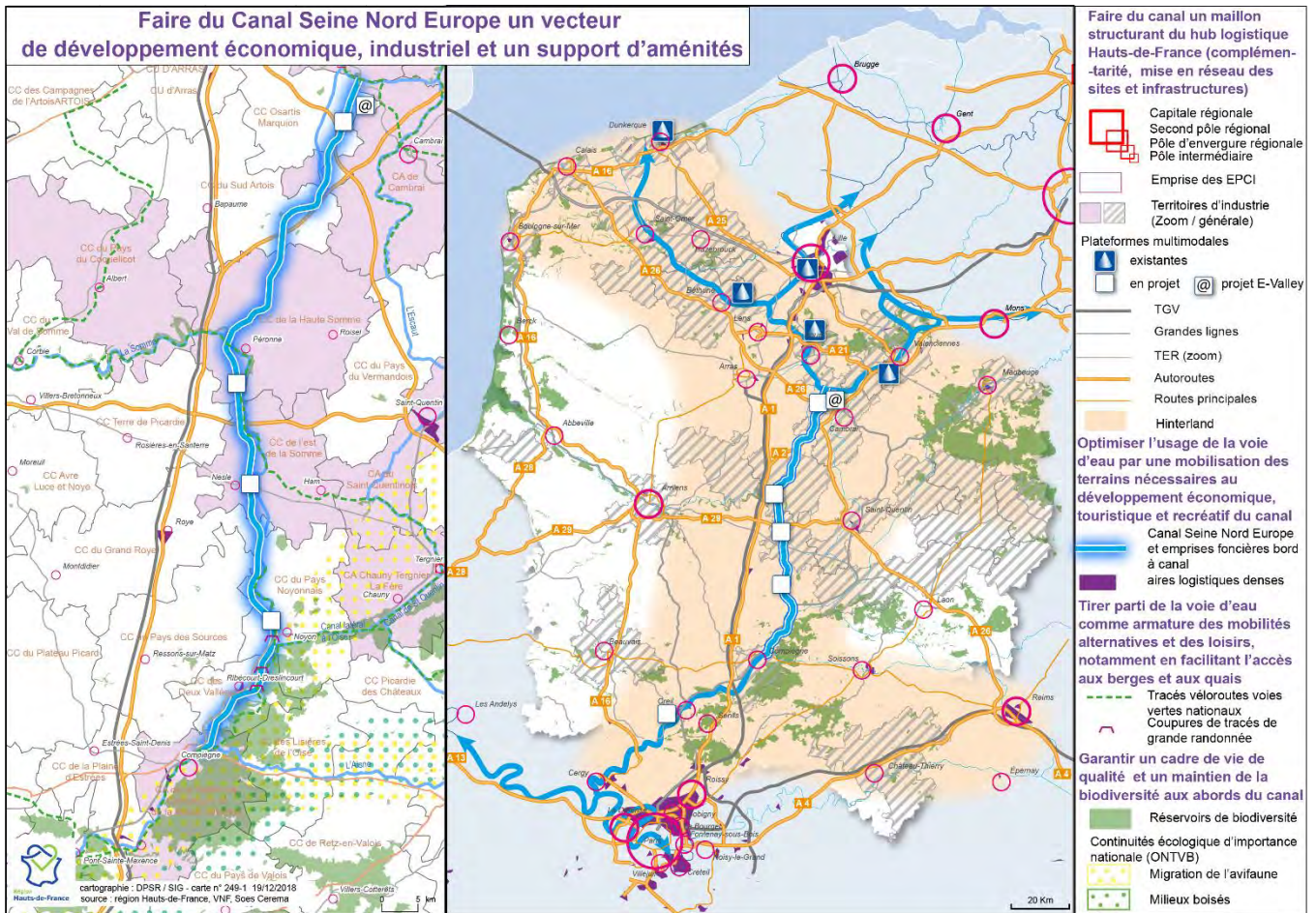
A.5 Favoriser la transition énergétique grâce au report vers le mode fluvial, sûr et sobre en énergie

En lien avec les propositions **11** - **13** - **4**

- Assurer l'approvisionnement du chantier du CSNE par des modes à faible émission de CO2.
- Encourager une mobilité durable par le renouvellement et la modernisation de la flotte et par le développement des carburants alternatifs, en particulier en développant des points d'avitaillement le long du CSNE.
- Faire de la voie d'eau un support des mobilités douces : réseau cyclables, cheminements piétons, sentiers de randonnée.



Carte 38 – Tracé du Canal Seine Nord Europe (source : Société du CSNE)



Carte 39 – N°249-1 - Carte de synthèse : Faire du Canal Seine Nord Europe un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités

LE RESEAU ROUTIER D'INTERET REGIONAL



B Le Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR)

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ▶ Affirmer un positionnement de hub logistique
- ▶ Faire du canal Seine Nord Europe un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités
- ▶ Assurer un développement équilibré et durable du littoral
- ▶ Garantir un système de transport fiable et attractif
- ▶ Favoriser un aménagement équilibré des territoires

Le Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR) permet de contribuer à l'atteinte de nombreux objectifs du SRADDET, 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 et de l'armature urbaine. Le renforcement de l'armature régionale permettra de relier plus efficacement les pôles régionaux et les pôles intermédiaires et l'équilibre emplois-habitat-mobilité sera encouragé de façon à réduire les distances et les temps de déplacement.

En constituant des itinéraires structurants interdépartementaux et en renforçant les liaisons entre les grands pôles d'habitat et d'activité, le RRIR contribuera ainsi au développement équilibré du territoire régional, au renforcement de l'attractivité économique et à l'accessibilité des pôles d'emplois, de formation et de services. Sur le plan du développement économique en particulier, le RRIR est un élément majeur dans la définition d'un hub logistique régional et peut notamment contribuer au positionnement du Canal Seine Nord Europe comme vecteur de développement économique et industriel. L'optimisation de l'implantation des activités logistiques doit privilégier leur positionnement près des nœuds multimodaux (ferré, fluvial, routier) afin de faciliter le report modal et de favoriser la massification des flux.

La recherche d'un développement équilibré du territoire passe également par le maintien d'un système de transport fiable et attractif. Il s'agit de proposer des conditions de déplacements soutenables quel que soit le mode de transport retenu. Dans ce cadre, une intermodalité efficace entre la voiture et les services de transports est à développer sachant par ailleurs que la route est aujourd'hui le support de nouveaux services à la mobilité (voiture partagée) qui permettent notamment des pratiques plus vertueuses et respectueuses de l'environnement.

Le RRIR vient compléter le réseau routier national (routes nationales et autoroutes) - dont l'amélioration peut être financée dans le cadre du CPER - afin de consolider l'armature régionale proposée par le SRADDET et d'assurer par ailleurs la continuité des itinéraires interdépartementaux dans une logique de maillage régional.

Le RRIR intègre ainsi notamment les routes départementales structurantes à fort trafic, avec un rôle important de desserte, en l'absence de route nationale ou autoroute parallèle. De plus, ce réseau d'intérêt régional facilite l'accès à des sites économiques et logistiques de première importance, dont les futures plates-formes du CSNE, à des équipements métropolitains et à des sites multimodaux : zones d'activité majeures, aéroports, gares ferroviaires, grands équipements attractifs, etc. Enfin, d'autres axes viennent compléter ces itinéraires les plus empruntés afin de désenclaver des territoires moins peuplés qui comprennent un ou plusieurs bassins d'emplois. Il s'agit essentiellement d'assurer un développement équilibré du territoire et de permettre des continuités d'itinéraires entre les différents départements.

Il convient de rappeler un point important : l'inscription au RRIR d'un axe routier ne signifie pas qu'il y aura automatiquement un financement par la Région.

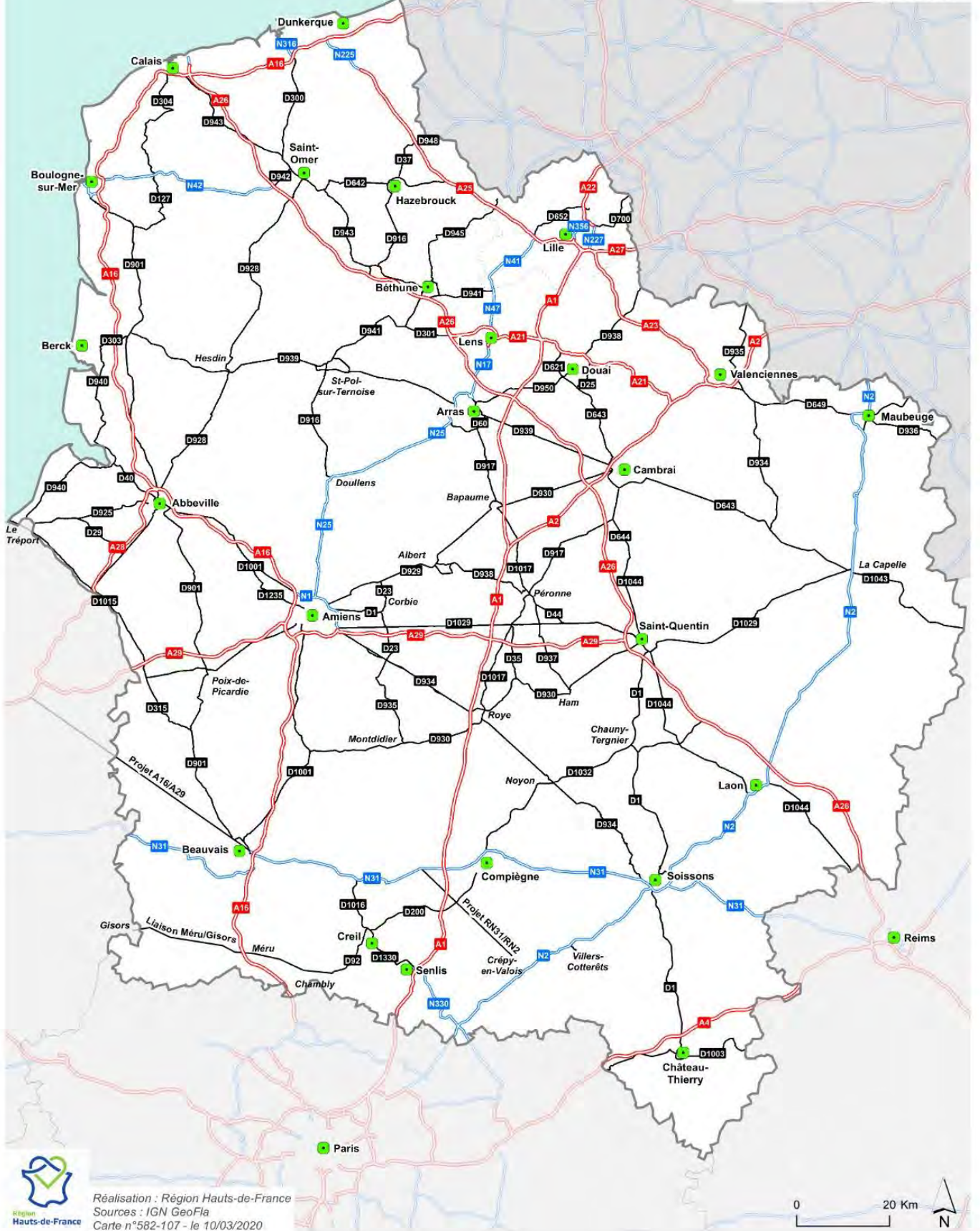
Le réseau comprend près de 2 340 kilomètres et propose une couverture fine de l'ensemble du territoire régional : plus de 80% de la population se trouve à moins de 15 minutes en voiture du réseau routier national et du réseau routier d'intérêt régional et plus de 90% des emplois sont situés à moins de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

Plus précisément, le RRIR doit offrir un support permettant de déployer les actions qui porteront sur les objectifs particuliers du SRADDET repris ci-dessous.

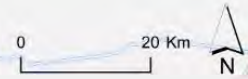
Thématiques	Grands domaines	Objectifs
Attractivité économique	Affirmer un positionnement de hub logistique	<ul style="list-style-type: none"> - Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises - Optimiser l'implantation des activités logistiques - Favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier km plus efficaces
Atouts inter-territoires	Faire du Canal Seine Nord Europe un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités	Faire du Canal Seine Nord Europe un maillon structurant du hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et à la mise en réseau
Modèle d'aménagement	Garantir un système de transport fiable et attractif	<ul style="list-style-type: none"> - Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier) - Améliorer l'accessibilité à la métropole lilloise - Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts-de-France - Développer les pôles d'échanges multimodaux
	Favoriser un aménagement équilibré des territoires	<ul style="list-style-type: none"> - Réduire les disparités d'accessibilité des services au public (SDAASP) - Développer les stratégies numériques dans les territoires - Développer de nouvelles formes de travail grâce à un écosystème numérique, en particulier dans les territoires peu denses et isolés
Gestion des ressources	Encourager la sobriété et organiser les transitions	<ul style="list-style-type: none"> - Encourager l'usage des véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ou gaz - Améliorer la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie

Réseau routier d'intérêt régional Hauts-de-France (RRIR)

- "Grand pôle" SRADET
- Itinéraires routiers d'intérêt national
 - Autoroutes
 - Routes nationales
- Réseau routier d'intérêt régional
 - Routes inscrites au SRADET



Réalisation : Région Hauts-de-France
Sources : IGN GeoFla
Carte n°582-107 - le 10/03/2020



Carte 40 – N°582-107 - Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR)

LISTE DES AXES CONCERNES

	Axes départementaux
Aisne	RD1 - Saint-Quentin / Château-Thierry RD1043 - Cambrai / Hirson + lien Hirson / Y Ardennais RD 1029 - Saint-Quentin / Guise / La Capelle RD1032 - Noyon / A26 échangeur de Courbes Rocade de Villers-Cotterêts en articulation RN2 RD1044 - Cambrai / Saint-Quentin / Laon / Reims RD 1029 - Amiens / Saint-Quentin RD1003 - Desserte du Sud de l'Aisne (Château-Thierry) RN2 RN31
MEL	RM6b RM652 - Rocade de Lille Section N/W RM700 - Rocade de Lille - Antenne Sud de Roubaix RM656 - Rocade de Lille - Pénétrante N/S Autoroute A1 - Lille / Paris Autoroute A22 - Lille / Courtrai Autoroute A23 - Lille / Valenciennes Autoroute A25 - Lille / Dunkerque Autoroute A27 - Lille / Tournai RN356 - Lille / Marcq-en-Baroeul RN41 - Lille / Lens RN47 - Poursuite de la RN41 vers Lens RN227 - Villeneuve d'Ascq (Boulevard du Breucq)
Nord	RD300 - Saint Omer / A16 RD642 - A25 / Hazebrouck / Saint Omer (62) RD945 - A25 / Béthune (62) RD650 - Douai / RD950 Arras (62) RD643 - La Capelle (02)/ Cambrai / Arras (62) RD916 - RD37 - Hazebrouck / A25 RD943 - Cambrai / Douai RD948 - A25 / Frontière belge RD649 - Valenciennes / Maubeuge / frontière belge RD934 - Liaison RD643 / RD649
Oise	RD 901 - Abbeville / Poix-de-Picardie / Beauvais RD934- Amiens / Roye / Noyon RD200 - Creil / Compiègne RD 1016 / RD 1330 - Creil / Senlis RD 932 / 1032 - Compiègne / Noyon / Chauny RD 92 Creil / Chambly RD934 + RD6 – Noyon / Soissons Projet liaison Méru / Gisors Liaison A16/A29/Beauvais/ Neufchâtel en Bray Projet liaison RN31 / RN2
Pas de Calais	RD939 - Axe Cambrésis / Côte d'Opale Sud RD941 - Axe Lille - Béthune / Saint-Pol-sur-Ternoise RD928 - Axe Saint Omer / Hesdin / Abbeville RD301 - RD941 → A26 RD940 - Continuité Somme RD901 - Axe Boulogne-sur-Mer/Somme

	Axes départementaux
Somme	RD929 - Amiens / Albert / Bapaume RD901- Abbeville / Poix-de-Picardie / Beauvais RD928 nord - Axe Saint Omer / Hesdin /Abbeville RD925 - Abbeville / Doullens RD901 - Abbeville / Poix-de-Picardie / Beauvais RD934- Amiens / Roye / Noyon RD938 - Albert / Péronne Barreau desserte CHU Amiens RD925 - Le Tréport / Abbeville RD29 - embranchement RD925 / A28 RD40 - Abbeville - Noyelles-sur-Mer RD940 - Pas-de-Calais / Rue / Saint-Valéry → vers Normandie RD44 - Péronne → embranchement RD1029 RD937 - Péronne → embranchement RD1029 RD1 - Amiens / Corbie RD917 - Péronne / Aizecourt → vers Pas de Calais RD1015 - Mers-les-Bains (limite département) RD916 - Doullens → Pas de Calais RD930 - Roye / Montdidier / vers Oise RD935 - Embranchement RD924 / Moreuil / Montdidier RD1029 - Saint-Quentin / Amiens / Poix-de-Picardie / Normandie RD1001 - Amiens → Beauvais RD1001 - Pas-de-Calais / Abbeville / Amiens RD1235 - Amiens- Yseux RD901 - Abbeville / Boulogne-sur-Mer RD928 sud - Abbeville / Normandie RD1017 - Roye / Péronne → Bapaume RD1017 - Roye / Senlis / vers Ile de France RD23 – Corbie / Moreuil RD147 entre RD329 et RD938 RD35 – Nesles / Villers-Carbonnel

GLOSSAIRE

2A2F	Association Activer des Solutions Nouvelles pour le Fret Ferroviaire en Nord de France
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AFE	Agence Ferroviaire Européenne
AFIMB	Agence Française de l'Information Multimodale et de la Billettique
ALLEGRO	Agglomération Lilloise Exploitation Gestion de la Route
AMESA	Apprentissage des métiers de services aéroportuaires (centre de formation apprentissage)
AMI	Appel à manifestation d'intérêt
AOM	Autorité organisatrice de la mobilité
AOT	Autorité organisatrice de transport
ARAFER	Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières
ATP	Aide au transport des particuliers
BHNS	Bus à haut niveau de service
BIV	Borne d'informations voyageurs
BREEAM	Building Research Establishment Environmental Assessment Method
CA	Communauté d'Agglomération
CA2BM	Communauté d'Agglomération des 2 Baies en Montreuillois
CAF	Comité des Armateurs Fluviaux
CCIR	Chambre de Commerce et d'Industrie Régionale
CCPOH	Communauté de Communes Pays d'Oise et d'Halatte
CCS	Cargo Community system
CdG Express	Charles-de-Gaulle Express
CEA Tech	Commissariat à l'Energie Atomique - Direction de la recherche technologique
Certifer	Organisme de certification ferroviaire
CFL	Contournement ferroviaire de Lille
CISIT	Campus International Sécurité et Intermodalité dans les Transports
CITC	Centre d'Innovation des Technologies sans Contact
C-ITS	Cooperative Intelligent Transport System
CMDU®	Centre multimodal de distribution urbaine
CNBA	Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale
CPER	Contrat de Plan Etat / Région
CPRDFOP	Contrat de Plan Régional de Développement des Formations et de l'Orientation Professionnelle
CRITT M2A	Centre de Recherche, d'Innovation Technique et Technologiques en Moteurs et Acoustique Automobile
CSNE	Canal Seine-Nord-Europe
DIR	Direction Interdépartementale des Routes
EF	Entreprise ferroviaire
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
EVP	Equivalent vingt pieds (mesure conteneur)
EVT	Escaut Valenciennes Terminal
FedEx	Federal Express
FTA	Freight Transport Association
GES	Gaz à effet de serre
GNC	Gaz naturel comprimé
GNL	Gaz naturel liquéfié
GNV	Gaz naturel de ville
GPE	Grand Paris Express
GPMD	Grand Port Maritime de Dunkerque
GRHYD	Gestion des Réseaux par l'injection d'Hydrogène pour Décarboner les énergies
ICPE	Installations classées pour la protection de l'environnement
IFSTTAR	Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux
IMMD	Institut du Marketing et du Management de la Distribution
InterCor	Projet européen Interoperable Corridors
ITE	Installation terminale embranchée
LCT	Lille Conteneurs Terminal
LDCT	Lille Dourges Conteneur Terminal

LOM (loi)	Loi d'orientation des mobilités
MaaS	Mobility as a service
MAGEO	Mise au gabarit européen de l'Oise
MAPTAM (Loi)	Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles
Ma-tri-X	Fret Massifié – TRI automatisé – X partagés & digitalisés
MEL	Métropole Européenne de Lille
MIE	Mécanisme d'Interconnexion Européen
NFC	Near Field Communication
NOTRe (Loi)	Loi portant nouvelle organisation territoriale de la République
NO _x	Oxyde d'azote
OBOR	One Belt, One road (route de la soie)
OFP	Opérateur ferroviaire de proximité
PA2D	Plan d'Aménagement et de Développement Durable du GPMD
PAMI	Plan d'aide à la modernisation et à l'innovation
PARM	Plan d'aide au report modal
PCAET	Plan Climat Air Energie
PDU	Plan de déplacements urbains
PEM	Pôle d'échanges multimodal
PIA	Programme d'Investissement d'Avenir
PICOM	Pôle de compétitivité des industries du commerce
PLU	Plan local d'urbanisme
PLUi	Plan local d'urbanisme intercommunal
PMR	Personne à mobilité réduite
PMR	Plan de mobilité rurale
PNBf	Point noir du bruit ferroviaire
R&D	Recherche et Développement
RER	Réseau Express Régional
Rev3 (TRI)	Troisième révolution industrielle
RFN	Réseau Ferré National
RoRo	Roll on / Roll off
RRIR	Réseau Routier d'Intérêt Régional
RET-T	Réseau trans-européen de transport
SaaS	Software as a Service
SCIC	Société Coopérative d'Intérêt Collectif
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDAASP	Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public
SDAGT	Schéma Directeur d'Agglomération de la Gestion du Trafic
SD'Ap	Schéma d'Accessibilité Programmée
SEM	Société d'Economie Mixte
SEMOP	Société d'Economie Mixte à Opération Unique
SEPD	Société d'Exploitation des Ports du Détroit
SIM	Système d'information multimodale
SISMO	Système intégré de services de mobilité de l'Oise
SITUS	Syndicat intercommunal des transports urbains du Soissonnais
SLO	Service librement organisé ou "Car Macron"
SM SRU	Syndicat Mixte Loi Solidarité Urbaine
SMTCO	Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise
SNCB	Société Nationale des Chemins de Fer Belges
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français
SPL	Société Publique Locale
SPLA	Société Publique Locale d'Aménagement
SRCAE	Schéma régional climat, air, énergie
SRDEII	Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation
SRI	Stratégie recherche innovation
SRU (Loi)	Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain
TAD	Transport à la demande
TCSP	Transport en commun en site propre
TCU	Transport collectif urbain

TDC	Tarif douanier commun
TEC (Wallonie)	Transport en Commun (Wallonie)
TER	Train Express Régional
TER-GV	Train Express Régional à grande vitesse
TGV	Train Grande Vitesse
TLF	Transport et Logistique de France
UE	Union Européenne
UIC	Union Internationale des Chemins de Fer (classification des voies)
VAD	Vente à distance
VFLI	Voies Ferrées Locales et Industrielles
VNF	Voies Navigables de France
VVV	Véloroute Voie Verte
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZAE	Zone d'Activités Economiques
VPC	Vente par correspondance.
WFS	Worldwide Flight Services