

Objectif
2030



Le futur que nous voulons

SCHEMA REGIONAL DES TRANSPORTS ET DES MOBILITES

ADOPTÉ EN SEANCE PLENIERE DU 26 SEPTEMBRE 2013

PREFACE

Six ans après l'adoption de son Schéma Régional des Transports, la Région Nord-Pas de Calais s'est lancée dans la révision de ce document prospectif.

Cette démarche s'avérait nécessaire au regard des bouleversements économiques et environnementaux intervenus, alors même que ce laps de temps est relativement court à l'échelle de projets d'infrastructures.

La Région entend toujours concilier besoin de mobilité des habitants, développement équilibré des territoires et exigences économiques, avec l'ambition d'élaborer à terme un Schéma Régional de la Logistique. Elle propose également une nouvelle approche de la mobilité accordant une part croissante aux modes doux ou les plus respectueux de l'environnement, et trouvant sa traduction dans la réalisation des infrastructures et dans l'évolution des usages par rapport au modèle dominant du véhicule individuel.

Ces six années ont permis la création du Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports, outil de coopération institutionnelle, qui s'emploie à coordonner l'offre de transport voyageurs afin de proposer un service optimisé.

Dans le but de rassembler l'ensemble des acteurs concernés par les mobilités voyageurs et marchandises, de convenir d'objectifs communs et de mutualiser les moyens pour y parvenir, la Région proposera à ses partenaires la mise en œuvre d'une Directive Régionale d'Aménagement sur les mobilités.

Mobilité durable et transversalité sous-tendent l'actualisation de ce Schéma Régional des Transports et des Mobilités.

Daniel PERCHERON

Sénateur du Pas de Calais

Président du Conseil Régional

Nord-Pas de Calais

Alain WACHEUX

Vice-Président Transports

du Conseil Régional

Nord-Pas de Calais

SOMMAIRE

LA NECESSITE D'AGIR DANS UN MONDE EN FORTE MUTATION	3
I.1. Le contexte général	3
I.1.1. Une mutation mondiale	3
I.1.2. Des transformations spécifiques aux transports	4
I.2. Les grands défis pour les transports dans le Nord-Pas de Calais	6
I.2.1. La maîtrise des flux et le rééquilibrage modal	6
I.2.2. La gestion des déplacements dans une « région urbaine »	8
I.2.3. L'ouverture à l'Europe et au monde, opportunité de développement	9
I.3. Le Schéma Régional des Transports et des Mobilités	10
I.3.1. Un document de prospective...	10
I.3.2. ... répondant aux objectifs de développement durable	11
I.3.3. Un document partenarial	12
UN CADRE STRATEGIQUE POUR L'ACTION	13
II.1. Le rôle fédérateur du Schéma Régional des Transports et des Mobilités	13
II.1.1. Le cadre législatif	13
II.1.2. La répartition des compétences	14
II.2. Deux objectifs majeurs	15
II.3. La traduction stratégique par modes de transport	16
II.3.1. Mobilité durable des voyageurs	16
II.3.1.1. Le TER, épine dorsale de la mobilité régionale	17
II.3.1.2. La maîtrise des flux et l'optimisation du mode routier	28
II.3.1.3. Les modes doux et les mesures d'accompagnement	33
II.3.1.4. L'accessibilité européenne et internationale	38
II.3.2. Mobilité durable des marchandises	40
II.3.2.1. Une grande région maritime	40
II.3.2.2. Placer le Nord-Pas de Calais au cœur du système fluvial de l'Europe du Nord-Ouest	45
II.3.2.3. Le Nord-Pas de Calais, plate-forme logistique en Europe	48
II.3.3. Excellence dans les transports	52
II.3.3.1. Une région d'excellence dans le domaine des transports	52
II.3.3.2. Observer pour organiser, débattre et évaluer	56
CONCLUSION	61
GLOSSAIRE	62
DOCUMENTS CARTOGRAPHIQUES	64

La nécessité d'agir dans un monde en forte mutation

Le Schéma Régional des Transports et des Mobilités (SRTM) définit les orientations stratégiques à retenir en matière de transports pour le Nord-Pas de Calais. Il ne constitue pas un document de programmation mais reflète une vision stratégique, le SRTM propose une vision à 2030 d'un système régional de transport performant au regard des préoccupations des habitants et de tous les agents de développement de la région, en particulier économiques.

I.1. Le contexte général

Dans cette optique, le schéma de transports doit prendre en compte les évolutions majeures de la société régionale dans un contexte de mutation mondiale et de transformations spécifiques aux transports, à l'horizon 2020 et au-delà.

Leurs conséquences sur l'organisation territoriale et sur les besoins en termes de déplacements permettent d'identifier les grands défis pour les transports dans le Nord-Pas de Calais.

I.1.1. Une mutation globale

Des évolutions sociétales, économiques et environnementales majeures sont intervenues :

- *un mouvement de globalisation de l'économie*, qui organise les échanges à l'échelle planétaire et provoque une mise en concurrence des territoires et des délocalisations d'activité. Au niveau local, il tend à concentrer les dynamiques de développement sur les grandes agglomérations et autour de systèmes productifs spécialisés et de pôles d'excellence. Ce mouvement engendre des inégalités notamment en matière de droit à la mobilité.
- *l'émergence d'une société de la connaissance et des échanges*, qui se traduit par une augmentation des trafics matériels et immatériels et par un accroissement de la mobilité des personnes.
Le commerce, le tourisme planétaire, les nouveaux modes de production et de consommation (le juste-à-temps, le zéro-stock, la négation des saisons) ont modifié nos pratiques quotidiennes et ont des répercussions sur les transports et leur organisation.
- *la nécessité d'une lutte contre les pollutions et le changement climatique* qui suppose d'agir sur des phénomènes tels que la multiplication des déplacements des biens et des personnes ou encore l'élargissement des aires urbaines. Le développement non durable entraîne un

réchauffement climatique, une détérioration du patrimoine naturel et représente une menace directe sur la santé qui met en danger les générations futures.

Même si la question de la suite du protocole de Kyoto reste posée, la conférence de Cancun en décembre 2010 a été marquée par un accord politique de 194 pays pour essayer de limiter à 2°C le réchauffement de la planète (par rapport à l'époque pré-industrielle).

Au niveau européen, les engagements sont plus précis : il s'agit du dispositif dit du « 3 fois 20 » à l'horizon 2020 : réduire de 20 % les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), augmenter de 20 % l'efficacité énergétique, porter à 20 % la part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie.

- *l'élargissement de l'Union Européenne*, qui s'accompagne d'un changement profond de la géographie institutionnelle et socio-économique, avec notamment un effacement progressif des anciennes frontières. Il pose la question de la bonne intégration du Nord-Pas de Calais dans ce nouvel espace, en particulier son accroche aux grands pôles européens et ses relations avec les nouveaux entrants.
- *de nouvelles pratiques individuelles et collectives*, associées à une mutation socio-démographique caractérisée en région Nord-Pas de Calais par un vieillissement de la population, par la permanence d'inégalités et de phénomènes d'exclusion.
Dans ce contexte, on constate l'aspiration des citoyens à intervenir plus directement sur leur quotidien, à obtenir que leurs avis et leurs besoins soient mieux pris en compte. La démocratie participative peut être une réponse pertinente à ces nouvelles attentes.

1.1.2. Des transformations spécifiques aux transports

A ces évolutions sociétales majeures, il convient d'ajouter celles plus spécifiques au domaine des transports :

- *la raréfaction des énergies fossiles et les incertitudes relatives aux différentes ressources énergétiques* disponibles pour les moyens de transport et leur incidence sur la compétitivité de chaque mode (limite des ressources pétrolières et hausse des carburants).
Dans un contexte de moindre régulation, malgré les efforts consentis par les collectivités publiques, le mode routier est hégémonique. Si le transport maritime est prépondérant pour les échanges intercontinentaux de marchandises (près de 90%), le transport routier reste largement majoritaire pour les échanges intra-communautaires (près de 60%).
De nouvelles initiatives voient le jour pour limiter les consommations énergétiques et les rejets de gaz à effet de serre dans l'atmosphère. Ainsi, des activités économiques ou agricoles se

relocalisent à proximité des villes et permettent de limiter les transports de marchandises par l'instauration de « circuits courts ».

- *les changements techniques* misant, selon les cas, sur la rapidité (Très Grande Vitesse), la fiabilité et la sobriété des matériels (véhicules « propres » électriques ou hybrides) et des systèmes. L'utilisation de technologies nouvelles répondant à des préoccupations d'environnement, de sécurité, de gestion des flux vont modifier substantiellement le domaine des transports.
- *le passage de la notion de « transport » à celle de « mobilité »* qui génère une demande croissante de services et favorise l'apparition de nouveaux acteurs avec l'évolution des moyens de transport à la frontière de l'individuel et du collectif (Vélos en libre service, autopartage, covoiturage, taxis collectifs, transports à la demande, ...).
- *l'organisation de plus en plus concurrentielle de l'offre de transports* pour tous les modes, y compris le ferroviaire, pouvant se traduire par des phénomènes de concentration d'opérateurs, d'agressivité commerciale et de compétition, favorables au moins-disant social, fiscal et environnemental (pavillons de complaisance, stratégies « bas coût »...). Cela entraîne également des déplacements voyageurs supplémentaires et un allongement des circuits logistiques généralement effectués par le transport routier.
- *l'augmentation forte des déplacements occasionnels*. De par leur relative spontanéité, ces déplacements sont plus difficiles à satisfaire par des politiques de transport public, et constituent aujourd'hui un facteur supplémentaire de la congestion des réseaux routiers.
- *un moindre poids de la régulation publique nationale*. Les Etats transfèrent aux collectivités locales et au secteur privé des compétences qui leur étaient traditionnellement dévolues. Face à la rareté des ressources financières, la programmation des investissements tend à s'appuyer de plus en plus sur de nouvelles formes de partenariats émergeant tant au niveau national qu'européen (appels à projets européens et nationaux, partenariats public-privé...). Ces transformations du paysage institutionnel redéfinissent ainsi le rôle et la place des différents acteurs historiques et induisent de nouvelles façons de faire.
- *des contraintes croissantes, tant financières que réglementaires, qui plaident pour une optimisation de l'existant*. Cette stratégie constituait un des axes du projet de Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) de 2011, document d'orientation de l'Etat défini suite à l'ensemble de la démarche du Grenelle de l'environnement. Elle se reflète également dans la

priorité donnée « aux transports du quotidien et à la rénovation des réseaux existants » du Schéma National de Mobilité Durable en cours d'élaboration.

- *les objectifs fixés par la Commission Européenne* dans son Livre Blanc « Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources ». La Commission a fixé dix objectifs à 2050 pour atteindre une réduction de 60 % des émissions de GES tout en développant la mobilité. Parmi ces objectifs figurent notamment : la disparition des véhicules à carburant traditionnel des villes, la mise en place d'une logistique urbaine « propre », la réduction de 40 % des émissions de CO₂ du transport maritime, le transfert de 50 % du fret routier à moyenne distance (+300 km) vers le ferroviaire et le fluvial et de la majorité du transport de voyageurs vers le train, le déploiement de systèmes de gestion du trafic pour tous les modes et la généralisation du principe du « pollueur-payeur ».

I.2. Les grands défis pour les transports dans le Nord-Pas de Calais

La mutation mondiale et les transformations spécifiques aux transports modifient la géographie des activités et suscitent d'autres besoins en matière de déplacement, tout en autorisant de nouvelles réponses en termes de services et d'infrastructures. Elles affectent la société et le territoire du Nord-Pas de Calais et tendent ainsi à renouveler les problématiques pour la région en matière de transports autour de quatre grands défis.

I.2.1. La maîtrise des flux et le rééquilibrage modal

Les travaux prospectifs tablent sur une croissance des trafics de marchandises et de voyageurs. Actuellement, les moyens techniques et organisationnels de transport accompagnent cette demande en hausse, mais force est de constater que c'est surtout le mode routier qui assure la réponse principale.

Cette tendance connaît ses limites : saturation des abords des agglomérations, difficultés d'évacuation des marchandises près des gros pôles de massification des flux, accroissement de la pollution atmosphérique, raréfaction des ressources pétrolières, acceptabilité réduite de nouvelles infrastructures consommatrices d'espace et génératrices de nuisances (sonores, atmosphériques, effets de coupure...).

Dans le Nord-Pas de Calais, l'engorgement de la Métropole lilloise, la recherche de solutions pour améliorer la desserte des ports maritimes, l'acuité des débats sur l'opportunité de nouvelles infrastructures, sont des exemples de la traduction régionale de ces difficultés.

La volonté de rééquilibrage modal, l'appui significatif aux modes alternatifs au transport routier (transports collectifs, fret ferroviaire et fluvial), le souci de maîtriser « en amont » et de réguler les flux par la localisation optimisée des activités, par des innovations tarifaires ou par la mutualisation, constituent des problématiques récurrentes pour l'organisation du système régional de transports. Mais cette volonté politique bute le plus souvent sur les réalités économiques dans un système globalisé.

La France a défini des objectifs ambitieux dans le cadre de sa Stratégie Nationale pour le Développement Durable. Au-delà du respect des objectifs du « 3 fois 20 », elle s'inscrit dans la perspective dite du « Facteur 4 », à savoir diviser par 4 à l'horizon 2050 ses émissions de GES par rapport à l'année 1990.

A l'échelle du Nord-Pas de Calais, le secteur du transport représente 25 % du bilan énergétique (hors sidérurgie) et 16 % des émissions de GES. Compte tenu des parts importantes de l'industrie et de la sidérurgie dans le Nord-Pas de Calais, la consommation énergétique régionale de ce secteur est inférieure aux 30 % que représente ce secteur au niveau national. Les efforts à engager dans ce domaine sont néanmoins considérables et l'exercice du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) montre que le Facteur 4 sera difficile à atteindre.

Le levier technologique de la motorisation des véhicules pourra jouer un rôle important, mais il devra se cumuler avec un changement majeur dans les comportements tant vis-à-vis de l'utilisation de modes utilisant des ressources non renouvelables, qu'en matière d'organisation et d'aménagement. La sensibilisation à l'usage et la promotion de tous les modes alternatifs s'avèrent des éléments essentiels de la rupture à envisager.

En effet, le management de la mobilité comprend les mesures "hard" (régulation, péage urbain, développement d'infrastructures et de services de transports en commun ou de vélo, ...) et les mesures "soft" (communication, incitation, motivation). Le SRTM propose d'agir par le développement des infrastructures ou leur amélioration et par des actions visant à influencer sur les comportements pour générer une évolution notable en matière de déplacements. Cela nécessitera d'approfondir les connaissances sur les habitudes et les freins à la mobilité.

Il s'agit de mettre en place des politiques de transport qui répondent aux exigences du développement économique, à la demande légitime de mobilité de la population, à l'aménagement des territoires, donc à leur attractivité, tout en accompagnant les évolutions comportementales.

Il est aussi nécessaire de prendre en compte la limitation des nuisances engendrées par les transports envers l'environnement et les personnes, l'indispensable sécurité des transports, la préservation de la biodiversité et la santé publique.

1.2.2. La gestion des déplacements dans une « région urbaine »

Les mutations socio-économiques, en concentrant le dynamisme de développement sur les grandes agglomérations, soutiennent une tendance à la métropolisation en région (avec un rôle moteur du secteur tertiaire) et peuvent conduire à des disparités accrues entre territoires. De plus, certains territoires, autrefois bien desservis, ont vu leur accessibilité réduite, ce qui représente un handicap tant pour leur relance économique que pour l'accès au marché du travail de leurs habitants. Dans le même temps, la mobilité des habitants, jadis modérée, a fortement augmenté, provoquant le décroisement des anciens bassins d'emploi et un élargissement des aires urbaines, comme en témoigne l'osmose progressive entre l'agglomération lilloise et l'ex-bassin minier ou encore l'émergence d'une aire littorale.

La diversification des motifs de transport et de leur temporalité, les phénomènes de péri-urbanisation rendent plus complexe la réponse par les modes de transport collectif, dont la mise en cohérence des différents réseaux constitue désormais un enjeu.

L'intensification des déplacements (créant souvent des trafics de type urbain entre territoires régionaux) et l'impératif d'accessibilité à la métropole lilloise, constituent une problématique essentielle des transports dans le Nord-Pas de Calais et plus particulièrement des transports collectifs dans une région dite « urbaine ». Pour un développement harmonieux du territoire, la métropolisation de Lille doit être complétée par l'amélioration des connexions des principales aires urbaines entre elles.

Cette problématique doit aussi faire l'objet d'une réflexion collective pour organiser un développement d'infrastructures et de services de transports performants afin d'assurer un aménagement équilibré du territoire.

Ainsi, la thrombose qui menace la Métropole lilloise, comme toutes les agglomérations de France, impose la nécessité d'agir pour optimiser les connexions routières permettant de réduire la congestion.

Cet enjeu de fluidité fera l'objet d'un groupe de travail qui étudiera les options possibles dans l'esprit du Grenelle de l'Environnement mettant en œuvre les alternatives prévues par le Schéma Régional des Transports et des Mobilités (report modal, autopartage, covoiturage, gestion des flux, etc.).

Par ailleurs, avec l'objectif de limiter les flux routiers de marchandises, et dans le respect du projet d'aménagement urbain durable porté par la Ville de Lille et Lille Métropole sur ce site, il conviendra de préserver un embranchement ferroviaire dans le nord du site Saint-Sauveur et de la zone d'aménagement, notamment dans le cadre d'un projet de logistique urbaine durable.

La forte augmentation des prix des logements a contribué à un décalage accru entre lieux de résidence, d'emploi, de formation, de loisirs et de consommation, favorisant l'éloignement de certaines populations des services et une dépendance accrue au véhicule individuel et à son corollaire, le prix du carburant. La précarité énergétique liée aux transports apparaît comme un enjeu majeur pour la population régionale.

Le droit à la mobilité est devenu une des bases de la lutte contre les exclusions, qu'elles soient liées à l'accès au travail (taux de chômage élevé dans certains territoires), au revenu (en 2007 dans le Nord-Pas de Calais, le taux de motorisation des ménages était inférieur de 3 points à la moyenne nationale), à l'âge ou à la condition physique (jeunes, personnes à mobilité réduite, personnes âgées...).

En faisant du développement du service public de transports collectifs sa première priorité, la Région Nord-Pas de Calais inscrit volontairement son action dans une perspective de cohésion territoriale et de lutte contre les inégalités.

En parallèle, la Région engagera un travail visant au rééquilibrage progressif des fonctions permettant à chaque bassin de vie du Nord-Pas de Calais de disposer des services et ressources nécessaires à sa population, condition indispensable à la limitation du nombre de déplacements.

1.2.3. L'ouverture à l'Europe et au monde, opportunité de développement

De par ses caractéristiques industrielles, la région a été et est encore fortement affectée par des délocalisations et des fermetures de sites de production. Parallèlement, les évolutions économiques ont contribué à une forte croissance des échanges internationaux, entre l'Europe et l'Asie en particulier.

L'internationalisation des échanges économiques et le souhait de mobilité des personnes d'une part, la dynamique du développement sur de grandes métropoles d'autre part, créent pour la région un besoin d'ouverture à l'Europe, aujourd'hui plus continentale et plus orientale, et au monde, en particulier aux nouveaux pôles économiques tels que la Chine, le Brésil et l'Inde.

Ce besoin rompt avec l'histoire d'une région frontière longtemps tournée vers l'économie nationale par ses activités industrielles et minières.

La région est proche des principales portes d'entrée maritime de l'Europe et dispose elle-même de trois ports. Plusieurs axes majeurs de transport la traversent, tels que l'Euro-corridor Paris-Amsterdam ou le débouché du trafic transmanche (lien fixe et trafic maritime). En outre, elle se

situé à proximité de quatre aires métropolitaines majeures, représentant des bassins de consommation importants : Londres, Paris, la Randstad, la Ruhr.

Cette position géographique a joué un rôle majeur dans son développement économique mais aussi dans la densité et la diversité des moyens de transport dont elle est dotée, contribuant à en faire un territoire très prisé pour les activités logistiques. La plate-forme multimodale de niveau européen Delta 3 en constitue le point nodal.

La valorisation des flux internationaux représente, pour la région, une réelle opportunité de développement économique et territorial si elle sait accompagner l'évolution de la géographie économique et mieux arrimer son système logistique aux grands axes européens qui l'entourent (rail maritime de la Manche, axe rhénan et Europe de l'est).

Le recentrage de l'Europe vers l'est fait apparaître deux menaces pour le Nord-Pas de Calais : être mis à l'écart des nouveaux flux ou devenir un simple espace de transit. C'est pourquoi la région doit mettre au cœur de ses problématiques de transport les notions de carrefour, d'intermodalité, et de continuité transfrontalière.

Si la région a su se saisir de l'opportunité que représente la croisée des grands axes de liaison rapide (réseau TGV) avec ces métropoles européennes, elle se doit de conforter son rôle de hub pour les dessertes à grande vitesse vers le sud de la France mais aussi le nord de l'Europe, de renforcer son accessibilité à plusieurs plates-formes aéroportuaires, d'accroître sa connexion aux infrastructures et services de transports internationaux, et d'exploiter les potentialités de sa façade portuaire pour des échanges tant intra-européens qu'intercontinentaux.

Cette accessibilité aux réseaux ferroviaires à grande vitesse ne doit cependant pas masquer des liaisons plus difficiles avec les territoires frontaliers de proximité. Si on constate une évolution régulière des flux transfrontaliers (+24 % sur la frontière franco-belge entre 2002 et 2005), la part des transports collectifs pour ces déplacements reste faible. L'accessibilité des agglomérations belges et britanniques de proximité devra notamment être traitée avec les Groupements Européens de Coopération Territoriale (GECT) créés en Nord-Pas de Calais.

I.3. Le Schéma Régional des Transports et des Mobilités

I.3.1. Un document de prospective...

Le Schéma Régional des Transports et des Mobilités, composante du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT), définit à l'horizon 2030 les

orientations stratégiques régionales sur le volet transport, en cohérence avec les objectifs d'aménagement du territoire et de préservation du climat et de la biodiversité.

Le Schéma Régional des Transports et des Mobilités présente une vision globale à long terme des transports et la stratégie d'une région au cœur de l'Europe en tenant compte de toutes les composantes territoriales. Au service des populations et des territoires, le SRTM est à la fois l'expression d'un dessein et un guide pour l'action exprimant ainsi une « parole régionale » dans le domaine des transports.

Le Schéma Régional des Transports et des Mobilités propose, dans le cadre d'un développement durable, une nouvelle façon de voir et de concevoir le territoire régional en termes de transport et de déplacements. Il répond à une double logique d'infrastructures et de services.

1.3.2. ... répondant aux objectifs de développement durable

L'institution régionale s'est engagée dans le projet de Schéma Régional des Transports et des Mobilités en se fondant sur des principes généraux qui guideront l'action politique et technique : attractivité et accessibilité, multimodalité et intermodalité, cohérence et efficacité, concertation et coordination, durabilité. Ces principes peuvent s'énoncer comme suit :

- Les transports sont avant tout un outil au service de l'amélioration du bien-être des populations et de l'aménagement du territoire. Ils contribuent au développement économique, social et territorial de la région.
- 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 déplacements » complète tant pour les voyageurs que pour les marchandises.
- Les transports doivent être conçus selon une approche globale, c'est-à-dire tous modes confondus. Dans cette approche globale, le TER constitue une épine dorsale du transport régional de voyageurs autour de laquelle les autres modes viennent s'articuler. Dans les territoires ne bénéficiant pas d'une desserte ferroviaire ce rôle est assuré par les services de transports départementaux.
- Une politique des transports doit prendre en compte offre et demande de transport, logique d'infrastructures à moderniser ou à créer et logique de services, transport des personnes et transport des marchandises.
- La mobilité est devenue un des enjeux majeurs de la vie collective et de la vie quotidienne (emploi, loisirs, habitat, accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite...). Dès lors, le droit à la mobilité pour tous impose une prise en compte plus affirmée du droit au transport. Cependant,

il n'y a pas une mobilité mais des mobilités. Certaines sont contraintes par l'organisation de l'espace. Il s'agira notamment d'inciter à la densification et à la maîtrise de l'extension urbaine.

- Même si l'espace régional reste le niveau géographique pertinent, plusieurs échelles doivent être prises en compte (locale, infrarégionale, régionale, interrégionale, transfrontalière, nationale et européenne).

Ces principes posent les bases d'un développement régulé des transports régionaux devant satisfaire aux impératifs de développement durable. Il s'agira de privilégier les modes alternatifs au routier sans oublier néanmoins ce dernier, maillon essentiel pour l'irrigation fine des territoires. Les nouvelles motorisations et les usages partagés des véhicules permettront cette irrigation dans le respect du développement durable.

1.3.3. Un document partenarial

Le Schéma Régional des Transports et des Mobilités est élaboré et porté par l'Institution Régionale, mais sa mise en œuvre et sa réussite nécessitent la mobilisation de tous, acteurs publics ou privés. En particulier, il doit aller de pair avec l'affirmation par l'Etat et l'Europe de politiques claires, cohérentes et pérennes associées à la garantie de moyens correspondants, notamment pour l'ensemble des infrastructures et actions d'intérêt national ou international.

L'Institution Régionale privilégie ainsi l'approche partenariale autour des projets. Elle s'engage dans la mise en place d'actions coordonnées et de réflexions transversales entre les acteurs institutionnels et territoriaux. Elle soutient les initiatives visant à partager les informations, à mutualiser les moyens techniques, humains et financiers. Par ailleurs, elle veille, au travers des avis rendus sur les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT), les Plans de Déplacements Urbains (PDU) et les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) à la cohérence entre les objectifs du SRTM et les outils de planifications infrarégionaux.

Cette approche partenariale vise une articulation des différentes échelles de coopération, de l'intercommunalité à l'espace européen. Dans ce contexte, la coordination avec les différents échelons de décision est indispensable : Etablissements Publics de Coopération Intercommunale, Départements, Etat, Groupements Européens de Coopération Territoriale, Europe.

Le Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports (SMIRT) a notamment un rôle essentiel à jouer pour améliorer l'offre de transports et développer la coordination entre les différents niveaux de décision. De même, la prise en compte des politiques de transports et de mobilités des régions voisines, Picardie, Champagne-Ardenne, Haute-Normandie, Flandre, Wallonie et Kent, en relation directe avec le territoire régional, est une nécessité. La coordination interrégionale, le renforcement

des alliances entre régions sur le plan national ou international sont désormais essentiels pour l'aboutissement des projets (canal Seine-Nord-Europe, transports collectifs transfrontaliers, liaisons interrégionales).

L'Institution Régionale se positionne selon quatre cas de figure dans l'exercice de son rôle de coordination des actions et des réflexions sur le territoire régional.

En tant que **chef de file**, pour les opérations de dimension régionale, pour les services à rendre aux territoires, pour des opérations ayant un caractère innovant, symbolique ou exemplaire et pour les équipements dont elle est propriétaire.

En tant que **facilitateur**, pour accompagner les opérations le plus souvent de rang infrarégionale, mais dont le contenu et les conditions de mise en œuvre nécessitent une approche globale de rang régional.

Elle est **animatrice** ; elle impulse une synergie et favorise la mise en cohérence des offres, notamment au travers du Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports (SMIRT) ou d'une future Directive Régionale d'Aménagement (DRA) sur les mobilités.

Enfin, l'évaluation des politiques engagées ou animées par la Région en matière de transports constitue le complément indispensable de ces différents rôles. Elle se positionne par conséquent en tant qu'**évaluateur** des politiques publiques de transport établies en coordination et mises en œuvre régionalement. De nouveaux indicateurs de suivi seront à élaborer avec les différents acteurs.

Un cadre stratégique pour l'action

II.1. Le rôle fédérateur du Schéma Régional des Transports et des Mobilités

II.1.1. Le cadre législatif

Le principe de Schéma Régional des Transports ou SRT a été institué par la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982 puis précisé par les lois Pasqua de 1995, Voynet de 1999 et enfin la

loi « libertés et responsabilités locales » du 13 août 2004 qui en a fait un Schéma Régional des Infrastructures de Transport (SRIT).

La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (Loi LAURE) du 30 décembre 1996, qui souligne entre autres les problèmes posés par la pollution atmosphérique en milieu urbain, et les lois dites Grenelle 1 et 2 du 3 août 2009 et du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, concernent particulièrement le domaine des transports.

Le SRT est un document définissant la stratégie de la Région en matière de transports à moyen et long termes. Il prend en compte et contribue aux objectifs définis au sein du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT). Il accompagne et s'appuie sur la dynamique des acteurs publics et privés contribuant au développement de la région.

L'objectif prioritaire de ce schéma, selon les différentes lois, est « d'optimiser les réseaux et équipements existants et de favoriser la complémentarité entre les modes de transport et la coopération entre les opérateurs, en prévoyant, lorsque nécessaire, la réalisation d'infrastructures nouvelles ». Sa portée et son domaine d'intervention sont donc plus larges que les compétences propres de la Région en matière de transport, de par sa compétence en aménagement du territoire.

La mise en œuvre de ces orientations ainsi que la concrétisation des actions et la réalisation des infrastructures qu'il préconise relève donc des compétences propres à chaque acteur.

II.1.2. La répartition des compétences

En matière *d'organisation des transports de personnes*, la compétence de la Région porte sur l'organisation des services ferroviaires régionaux de voyageurs et des services routiers effectués en substitution des services ferroviaires.

Les Départements sont autorités organisatrices des transports routiers non-urbains de personnes ; Les autorités organisatrices urbaines sont compétentes en matière de transports urbains sur leur « Périmètre de Transports Urbains » (PTU).

En matière *d'infrastructures de transport*, la loi du 13 août 2004 a permis à la Région de prendre la compétence des ports maritimes d'intérêt national de Boulogne et de Calais et des aéroports de Lesquin et Merville. La loi du 30 juillet 2003 ouvre également la possibilité d'un transfert de compétence sur les ports intérieurs, possibilité dont s'est saisie la Région en juin 2009 en se portant candidate à la décentralisation des ports de Béthune, Harnes, Lille et Marquion.

A ce jour, les autres compétences en matière d'infrastructures de transport se répartissent de la manière suivante :

- autoroutes et routes du réseau principal : compétence Etat et Départements, loi du 13 août 2004. Les Départements sont gestionnaires des infrastructures routières départementales et des routes nationales transférées ;
- réseau ferré national : compétence Etat par l'intermédiaire de Réseau Ferré de France (RFF) ;
- gares : Gares & Connexions pour les bâtiments voyageurs et RFF pour les quais et les traversées de voies (souterrains et passerelles) ;
- réseau fluvial : compétence Etat par l'intermédiaire de Voies Navigables de France (VNF) ;
- grands ports maritimes et ports fluviaux : compétence Etat
- voies ferrées portuaires : compétence des autorités portuaires (Région, Grand Port Maritime de Dunkerque).

C'est à travers le volet transport des Contrats de Plan et du Contrat de Projets Etat-Région (choix des opérations et des taux de participation) que le Conseil Régional a pu concrétiser ses orientations en matière de transports, en participant financièrement à la réalisation d'infrastructures et d'équipements ne relevant pas de ses propres compétences. Ainsi, 80 % du volet transports du CPER 2007-2013 étaient consacrés au ferroviaire et aux Transports en Commun en Site Propre (TCSP), 20 % au maritime, au fluvial et à la logistique.

II.2. Deux objectifs majeurs

Deux objectifs sous-tendent le Schéma Régional des Transports et des Mobilités :

- **Un système de transport au service de l'attractivité des territoires, du bien-être de la population et de la mobilité régionale ;**
- **Une plate-forme d'échange, valeur ajoutée pour le rayonnement et le développement régional.**

Ces deux objectifs contribuent à la mise en œuvre des grands enjeux du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire qui matérialise la vision des élus régionaux quant au devenir de leur territoire pour les années à venir, et notamment les enjeux : « Valoriser notre ouverture au monde », « Conforter les dynamiques territoriales au service du développement régional », « Promouvoir le bien-être et le mieux-vivre ensemble », « Engager la région dans la transition écologique ».

Le Schéma Régional des Transports et des Mobilités propose de poursuivre la mise en place d'un réseau ferroviaire de grande qualité, territorialement maillé, véritable épine dorsale sur laquelle viennent s'articuler les autres transports collectifs. Au-delà de la création de nouvelles infrastructures ou de la finalisation de chaînons manquants, nécessaires à la constitution d'un réseau intermodal d'intérêt régional, il s'agit pour l'institution de tirer au mieux parti des infrastructures existantes afin de limiter l'investissement territorial (consommation d'espace, nuisances), en inventant de nouvelles manières de se déplacer, d'avoir une approche en termes de mobilité et plus uniquement de transport.

Le SRTM s'appuie également sur la position maritime privilégiée du Nord-Pas de Calais, sur la mise en œuvre de nouvelles infrastructures fluviales et sur une organisation optimale des équipements afin d'assurer une performance logistique compétitive au niveau international. Il vise également à maximiser le rôle des interfaces entre modes, à concevoir le déplacement de bout en bout et non de manière tronçonnée.

Enfin, il s'agit également d'investir plus fortement le champ de la recherche et de l'innovation pour aboutir dans les vingt prochaines années à un réseau optimisé et performant assurant la compétitivité de l'économie régionale.

La mise en œuvre des projets nécessitera d'imaginer de nouvelles sources de financement.

Les traductions stratégiques proposées par le Schéma Régional des Transports et des Mobilités sont en cohérence avec les autres schémas prospectifs mis en œuvre en Nord-Pas de Calais : SRADDT, Schéma de Trame Verte et Bleue Régionale, Schéma de Développement du Tourisme et des Loisirs, Schéma Régional de Développement Economique, Schéma Régional des Formations, Schéma Régional Climat Air Energie et Schéma Régional Cohérence Ecologique. Ces propositions ont également permis d'alimenter les réflexions du « Pilier Mobilité » du masterplan « Troisième révolution industrielle en Nord-Pas de Calais » élaboré par Jeremy Rifkin et ses équipes.

II.3. La traduction stratégique par modes de transport

II.3.1. Mobilité durable des voyageurs

L'irrigation des territoires doit s'appuyer sur des réseaux ferrés et de transport en commun interconnectés, vers lesquels il convient de faciliter les rabattements par les modes les moins polluants et les plus pertinents. Les autorités organisatrices de transport sont amenées à prendre davantage en compte les nouvelles mobilités dont l'émergence a été facilitée par les nouvelles

technologies. Afin de mieux appréhender ces nouveaux usages et d'adapter en conséquence l'offre de services, la Région a initié une étude relative aux nouvelles mobilités en Nord-Pas de Calais. Elle a pour objectifs d'identifier les évolutions globales en matière de mobilité (usages et offres de transport) et notamment les projets qui concernant la région aux horizons 2020-2030. Elle permettra de définir des scénarios prospectifs d'évolution de la mobilité régionale dans un contexte d'incertitudes sur l'évolution de l'économie et sur la consommation d'énergie fossile, et de prendre en compte les développements de nouvelles pratiques de mobilité, qu'elles soient contraintes ou volontaires. Une attention particulière sera portée au périmètre Lille-Bassin Minier.

II.3.1.1. Le TER, épine dorsale de la mobilité régionale

Malgré les efforts importants consentis par les collectivités locales pendant les 30 dernières années, la part des transports collectifs dans la mobilité des voyageurs reste encore modeste. Selon l'Enquête Régionale Mobilité Déplacements (ERMD) de 2009-2010 menée par la Région, les transports en commun sont utilisés pour 6,4 % des déplacements régionaux.

De plus, ce chiffre recouvre de fortes disparités selon les motifs et les territoires. Ainsi, les transports en commun sont utilisés à 42,9 % pour le motif lycée et études. Par ailleurs, si la part des transports collectifs atteint presque 10 % des déplacements au sein de la métropole lilloise, elle ne couvre que 3,2 % des déplacements dans le périmètre de Béthune par exemple.

La désynchronisation croissante des horaires de travail (temps partiel, intérim, 35 heures), la péri-urbanisation, la concentration progressive des emplois tertiaires dans les centres urbains, mais aussi une demande accrue de loisirs, de tourisme et de culture vont continuer à alimenter les besoins de mobilité des habitants.

Au-delà des flux de déplacements en provenance ou à destination de la métropole lilloise, cette évolution concerne aussi bien les déplacements internes au Bassin Minier, à l'Artois et au littoral que les liaisons transversales entre les pôles urbains de la Région.

Le véhicule particulier, qui représente déjà une part de 65,5 % des déplacements, ne sera pas en mesure de répondre à ces besoins croissants : en effet, la capacité du réseau routier, déjà saturé une grande partie de la journée, ne peut suivre ce rythme.

Par ailleurs, les liaisons ferroviaires entre certains points du territoire ne sont pas optimales et si certaines grandes agglomérations de la région bénéficient du réseau grande vitesse, d'autres ne sont pas reliées à Lille par des temps de parcours performants et compétitifs par rapport à la route.

De même, la bonne accessibilité de Lille aux capitales européennes contraste avec celle de territoires frontaliers de proximité qui ne disposent bien souvent que de liaisons routières.

Le développement d'une offre coordonnée de transports collectifs, permettant d'offrir aux habitants de la région une véritable alternative au véhicule individuel, est donc une nécessité et un enjeu primordial, au regard de la mise en œuvre du droit à la mobilité mais aussi des objectifs fixés par le Schéma Régional Climat Air Energie d'augmenter de 50 % la part modale des transports en commun à l'horizon 2020.

Le réseau TER enrichi par la grande vitesse et combiné aux réseaux de transports en commun locaux et départementaux doit être un outil de renforcement de la cohésion territoriale, notamment en liant les principaux bassins de vie et d'emploi et en mutualisant les grands équipements sportifs et culturels à l'échelle régionale.

Il s'agira également de relayer l'information sur l'offre de services (horaires, fréquence, tarification...) auprès de l'ensemble de la population régionale, et pas seulement à destination des seuls usagers des transports collectifs.

Ainsi, dans le cadre de la définition d'une politique de promotion du train, visant à convaincre de nouveaux usagers d'opter pour ce mode de transport, la Région a réalisé, en 2012, une expérimentation. Son objectif principal était d'appréhender l'impact d'une mesure promotionnelle de gratuité temporaire du train sur l'incitation à l'utilisation du TER.

Par ailleurs, l'expérimentation avait pour but :

- d'identifier les freins à l'usage du TER et déterminer les forces et faiblesses de son offre de transport,
- d'estimer le potentiel de recrutement de nouveaux usagers et de génération de nouveaux voyages à partir de mesures de gratuité,
- d'imaginer les aménagements d'un tel dispositif pour le rendre plus opérant, et/ou d'autres types de dispositif convenant mieux aux phénomènes mis en évidence.

Le bilan de l'expérimentation porte sur les déterminants de changement de mode de transport des expérimentateurs, l'identification des axes d'amélioration de l'offre ou des services et l'évaluation de la pertinence de la gratuité comme dispositif incitatif à l'usage du train.

Enfin, et dans l'objectif de renforcer la part modale du TER pour les déplacements de type loisir, une amélioration de l'offre de soirée et de week-end est à étudier.

Le doublement de la fréquentation, entre 2006 et 2020, constitue l'ambition régionale dans ce domaine, ce qui veut dire viser un doublement du nombre des usagers réguliers, soit 100 000 usagers et 200 000 voyages par jour en 2020.

Unir la région par le rail :

Cette stratégie se décline selon les objectifs et projets suivants :

- Bâtir une région multipolaire avec toutes les grandes villes de la région à moins d'une heure de la métropole.
 - Par le TER-GV, service innovant de la Région Nord-Pas de Calais qui constitue une véritable révolution dans les temps de parcours entre la Métropole et le Littoral, d'une part, et la Métropole et Arras, d'autre part.
 - Par une amélioration des services entre la métropole et les pôles urbains de la Sambre et de l'Avesnois, de l'Audomarois, du Ternois et du Cambrésis.
- Accompagner le développement de l'Aire métropolitaine de Lille par la mise en place d'un réseau TER cadencé, performant et capacitaire entre Lille et l'arc sud. Ce système constitue une pièce maîtresse du dispositif de maîtrise des flux automobiles à destination et en provenance de la métropole lilloise. Les objectifs visés sont la fréquence, la capacité et la réduction des temps de parcours.
- Pour faire face au développement de l'Aire métropolitaine de Lille et à l'accroissement de ses besoins de mobilité, la réalisation d'un nouveau système encore plus capacitaire, de type RER, est envisagée. Il pourrait se localiser le long des emprises autoroutières (A1 et A25) et être prolongé, à terme, vers le sud en direction d'Arras, Lens, Douai et Cambrai, ainsi que vers le Nord en direction du littoral et de la Belgique. Il sera appelé à capter une part croissante des automobilistes par l'intermédiaire de pôles d'échanges route / fer localisés au débouché des arrivées autoroutières. Un programme d'études préliminaires au projet d'un lien rapide entre la métropole lilloise et le bassin minier intégrant les objectifs et les différents scénarios des liaisons entre ces deux aires urbaines est d'ores et déjà engagé.
- Mener à bien la modernisation ferroviaire du Littoral initiée et financée par la Région.
- Développer un système de transport parcourant l'ensemble de l'arc sud, s'appuyant sur le réseau ferroviaire et sur les projets de transports urbains en sites propres.
- Accompagner les projets de transports en commun en sites propres assurant des missions interurbaines et étudier la compatibilité de ces services avec le TER (Ex. : tram-trains portés par Lille Métropole Communauté Urbaine sur les axes Comines-Seclin et Don-Baisieux).
- Renforcer les liaisons transversales entre les pôles régionaux du Montreuillois, du Ternois, de l'Arrageois, du Douaisis, du Cambrésis, du Valenciennois, de la Sambre et de l'Avesnois.
- Connecter la région au réseau européen de la grande vitesse afin de répondre aux besoins croissants de mobilité entre le Nord-Pas de Calais et ses grands voisinages. Le rail doit aussi contribuer à une meilleure intégration du Nord-Pas de Calais dans l'espace européen. Il importe également de maintenir et favoriser les liaisons vers Paris et Bruxelles à partir

notamment de Boulogne, Calais, Dunkerque, Arras, Lens, Douai, Valenciennes et de la Vallée de la Sambre. Il s'agit de conforter la position de la métropole lilloise au cœur du réseau européen de la grande vitesse, notamment en prévoyant l'arrêt des Thalys d'Amsterdam et de Cologne, ou de futurs opérateurs, dans la zone d'influence métropolitaine.

- Accompagner la mise en œuvre du cadencement national du réseau ferré, dans l'objectif d'accélérer les temps de parcours TER à longue distance et d'instaurer une réelle complémentarité entre TER rapides et TER semi-directs ou omnibus par une optimisation des correspondances.

Des besoins en infrastructures :

La mise en œuvre de cette stratégie suppose une offre de service adaptée mais elle est conditionnée par une modernisation de l'infrastructure ferroviaire. Le réseau ferroviaire régional est le plus dense de France mais de nombreux points de saturation existent, entraînant des conflits de circulation entre les trains de fret, les trains grandes lignes, les trains à grande vitesse et les TER. Cette saturation du réseau ne permet pas partout un cadencement satisfaisant les besoins réels en matière de fréquence.

Les projets suivants sont à mettre à l'étude ou à réaliser :

- le doublement et l'électrification de Calais – Dunkerque, pour une desserte ferroviaire portuaire et un véritable service TER sur l'ensemble du Littoral, avec des liaisons directes de Dunkerque à Rang du Fliers, mais également, à plus long terme, vers la Picardie et la Belgique,
- la modernisation de la ligne Etaples – Saint Pol – Béthune,
- le relèvement de vitesse sur l'axe Lille-Don-Lens par la modernisation de la ligne, dans le contexte de l'ouverture du Louvre-Lens,
- le renforcement de capacité entre Libercourt et Lille (avec notamment la mise en place d'une 3^{ème}, voire d'une 4^{ème} voie sur certaines sections),
- l'amélioration et le développement des capacités de la liaison ferroviaire vers la Sambre-Avesnois,
- l'amélioration des performances de Cambrai-Douai, Cambrai-Valenciennes et de Valenciennes-Douai,
- l'amélioration de la desserte ferroviaire du Cambrésis,
- la création d'une nouvelle liaison ferroviaire entre Béthune et Bruay-la-Buissière, accompagnant la réorganisation des transports urbains selon une nouvelle ligne de TCSP,
- l'étude de réouverture de la ligne Armentières-Lestrem-Isbergues,
- les aménagements de voies terminus en gares de Béthune et Hazebrouck,

- l'achèvement du Nouvel Itinéraire Fret de Transit (NIFT), grand contournement fret de Lille par le sud du Bassin Minier (Lens-Arras-Douai-Somain-Busigny-Aulnoye-Aymeries)
 - des aménagements de nœuds ferroviaires (Sin Le Noble, Beuvrages, Hazebrouck, Fouquereuil, Ostricourt),
 - l'augmentation des capacités de la gare Lille Flandres dont les possibilités de dessertes et de cadencement sont limitées. Outre les aménagements en cours, deux axes de réflexion sont à l'étude :
 - les opportunités de réduction des besoins sur Lille Flandres à travers le projet tram-train de la Métropole ;
 - la création d'un nouveau système capacitaire, de type Réseau Express Régional (RER), entre Lille et le Bassin Minier et le long de l'A25.
- Par ailleurs, il conviendra de préserver sur le site de Saint Sauveur le raccordement aux faisceaux ferroviaires, notamment pour de la logistique urbaine.
- l'opportunité de créer une nouvelle gare TGV dans l'Aire métropolitaine de Lille, située sur la Ligne Grande Vitesse Paris-Bruxelles et qui serait desservie par des liaisons cadencées entre Lille et l'arc sud.

Achever d'ici 2015 l'ambitieux plan de renouvellement du matériel roulant de la Région :

L'attractivité des transports collectifs passe par des matériels roulants confortables et performants. Les innovations continues proposées par l'industrie automobile et la qualité des matériels ferroviaires à grande vitesse ont renforcé les exigences des usagers vis-à-vis du TER.

Avec les décisions prises par la Région depuis le début des années 2000, c'est un renouvellement progressif du parc qui se met en place. Le matériel ancien laisse la place à des matériels automoteurs confortables et plus respectueux de l'environnement, tels que les rames AGC (Autorails Grande Capacité) Bimodes – Bicourants arrivées dans la région en 2010 et 2011.

La Région Nord-Pas de Calais va finaliser son plan de renouvellement massif, visant, à l'horizon 2015, la mise à disposition d'un parc entièrement constitué de véhicules récents ou rénovés, aux performances améliorées. En parallèle, une étude d'adéquation offre/matériel à moyen-long terme a été engagée. Il s'agit à la fois de répondre aux attentes en termes de qualité, d'accessibilité et de confort et d'être en mesure de faire face aux besoins d'augmentation de capacité pour accompagner le plan de développement du TER.

Ces efforts de renouvellement et de maintenance du parc de matériel roulant sont une opportunité évidente pour l'industrie ferroviaire fortement implantée dans notre région et dans le valenciennois en particulier. De plus, l'engagement important de la Région au sein du pôle de compétitivité « I-

Trans » conforte sa légitimité à poser des exigences fortes quant aux retombées économiques escomptées et justifie les garanties qu'elle entend prendre en la matière. En parallèle, des systèmes destinés à réduire la consommation énergétique et les pollutions des matériels sont à favoriser (optimisation de l'utilisation de l'énergie électrique, récupération d'énergie...).

En outre, concernant le système TER-GV, une réflexion est à mener sur le matériel roulant afin de l'adapter au mieux à ce type de desserte et ce, au-delà de 2015.

La nécessaire intermodalité :

Le TER, moyen de transport à forte capacité, constitue un réseau-armature de gare à gare. Mais l'origine et la destination de la plupart des voyageurs ne se situent pas près d'une gare. Le TER doit donc trouver toute sa place dans la chaîne quotidienne des déplacements qui fait appel à d'autres modes : marche à pied, vélo, transports collectifs urbains ou interurbains, covoiturage, véhicule particulier,....

L'attractivité du transport collectif passe par la facilité, la lisibilité, l'efficacité et le confort de ces échanges entre modes. Cela passe par des lieux adaptés et une étroite collaboration entre autorités organisatrices, notamment en termes de services. A ce titre, dans la mesure où le TER va au-delà des frontières régionales, cette réflexion sur les services devra associer les partenaires concernés et plus particulièrement l'Eurométropole et les autorités belges.

Développer les pôles d'échanges intermodaux :

Cette orientation visant à faire des gares des lieux de vie et de sociabilité aux accessibilités multiples s'articule avec des enjeux d'aménagement et de renouvellement urbain et de création de lien social, notamment par le maintien de commerces et de services de proximité. L'objectif est d'offrir à la population un cadre de vie amélioré par la réalisation de pôles d'échanges alliant qualité et intégration urbaine.

Les pôles d'échanges intermodaux sont les lieux naturels d'articulation entre le TER et les réseaux urbains et interurbains. Ils jouent donc un rôle essentiel dans la structuration du système régional de transports collectifs, et par voie de conséquence, dans l'aménagement du territoire. Concrètement, ils simplifient l'utilisation des transports collectifs.

L'ambitieux programme de rénovation de gares et d'aménagement de pôles d'échanges, basé sur un partenariat étroit entre Autorités Organisatrices de Transport (AOT), collectivités locales et exploitants, sera poursuivi et amplifié, notamment en donnant leur place à l'ensemble des modes de rabattement vers les gares (cheminement et stationnement), au-delà de la voiture individuelle : marche à pied, vélo, transports en commun et covoiturage. A mi-2013, sur les 211 gares et points

d'arrêt que comporte le Nord-Pas de Calais, 145 ont fait l'objet d'interventions et de nombreux projets sont en préparation.

Depuis 2007, des abris-vélos sécurisés sont installés à proximité des gares et haltes de la région afin de favoriser l'utilisation du vélo comme moyen de rabattement sur le TER, tout en prenant en compte les impératifs liés à la sécurité des biens. Mi-2013, 34 abris-vélos sécurisés étaient en service, et 7 autres étaient programmés. Le Conseil Régional a la volonté de déployer progressivement ces équipements, en partenariat avec les autres acteurs du transport, et notamment les Autorités Organisatrices de Transports Urbains (AOTU). Ces abris sont accessibles par la carte billettique régionale développée au sein du Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports (SMIRT).

Le Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports :

Le Conseil Régional a engagé de longue date une concertation avec l'ensemble des AOT du Nord-Pas de Calais qui a débouché sur des réalisations innovantes comme les titres de transport combinés.

Se saisissant de l'opportunité offerte par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain, la Région a pris l'initiative de mettre en place un Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports. Le SMIRT rassemble les 14 AOT du Nord-Pas de Calais et exerce les compétences suivantes :

- coordination des services organisés par les adhérents ;
- information multimodale des usagers ;
- tarification et billettique.

A la fois lieu d'échanges et de coordination, le SMIRT, créé en décembre 2009, est à même de porter des études prospectives, sociétales ou juridiques et de mettre en œuvre les projets communs à ses membres. Il constitue un véritable outil de coopération institutionnelle et peut également agir pour le développement des coopérations avec la Belgique et avec les régions françaises limitrophes.

L'objectif de développement de l'usage des transports publics et de l'intermodalité en Nord-Pas de Calais nécessite d'agir sur la tarification qui constituera un des chantiers prioritaires du SMIRT. L'ambition est de proposer à terme une tarification harmonisée et coordonnée entre tous les réseaux du Nord-Pas de Calais, avec en perspective la mise en place d'un titre intermodal étendu à toute la région.

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

Tarifification et billettique :

Outre la recherche d'homogénéisation des tarifs sociaux des différents réseaux (abonnements pour tous, abonnements jeunes, tarifs de solidarité...), la mise en œuvre d'une tarification intermodale nécessite l'organisation des flux financiers entre partenaires et la mise au point d'outils technologiques adaptés et éprouvés.

Il s'agira également de proposer un support de titres de transport unique, valable sur les réseaux de transports régionaux TER, départementaux et urbains, qui s'ouvrira progressivement à différents services de mobilité.

La billettique permettra aussi d'obtenir des données d'usage des réseaux de transport, d'avoir une meilleure connaissance de l'utilisation de ces réseaux par les usagers et de disposer d'une analyse plus précise de l'offre de transport.

La carte billettique Pass Pass, support unique de transport pour se déplacer en Nord-Pas de Calais dans les réseaux équipés de systèmes billettiques, a été lancée en 2011 et constitue la première grande avancée de ce projet intermodal. La billettique devra s'étendre dans les prochaines années à l'ensemble des réseaux pour faciliter l'intermodalité et les déplacements des usagers.

Information multimodale :

L'intermodalité repose également sur le développement de services d'information multimodale permettant aux usagers une connaissance optimale de l'offre de services de bout en bout. C'est le second chantier prioritaire du SMIRT qui pourra, dans ce domaine, tirer profit des divers services mis en place sur les territoires : alertes SMS sur les portables, système d'information voyageur dynamique en gare ou embarqué, systèmes d'information, centrale de mobilité, comme Bougeco sur le Pays de Saint-Omer.

Le groupe de travail billettique du SMIRT a ainsi intégré à ses travaux sur l'intermodalité la réflexion sur la mise en œuvre d'une information voyageurs multi-réseaux.

Pour être pertinente, l'information voyageurs doit répondre aux différents besoins survenant à chaque étape du déplacement (avant, pendant, après le voyage), et intégrer l'ensemble des offres de mobilité durable disponible sur le territoire (multi-modes, multi-opérateurs), afin de permettre au voyageur de déterminer l'offre la plus adaptée à ses besoins ou ses comportements.

En conséquence, l'Information Voyageurs doit notamment regrouper les contenus suivants : information sur l'offre, les horaires, les tarifications, les conditions de transport.

Certains réseaux de transports du territoire Nord-Pas de Calais sont déjà équipés de systèmes de billettique ou d'Information Voyageurs, tandis que d'autres sont en cours d'équipements ou développent leurs projets.

La mise en œuvre opérationnelle des services de billettique et d'Information Voyageurs nécessite le partage d'information et de fonctions entre les partenaires :

- Référentiel régional topologique, tarifaire, supports de titres, voyageurs,

- Fonctions communes : distribution de titres, calcul de répartition de recettes et de compensations, statistiques multi-réseaux et multi-opérateurs,
- Plate-forme régionale permettant les tests d'interopérabilité entre systèmes.

C'est pourquoi le SMIRT œuvre à la définition d'un outil régional permettant ce partage, la Centrale SMIRT, qui serait le cœur du système intermodal.

La Centrale SMIRT serait conçue et dimensionnée pour accueillir les AOT au fur et à mesure de l'élaboration de leurs projets. Elle pourra fédérer des démarches de mutualisation locales existantes ou à venir, et proposer des services similaires à l'échelle régionale : complémentarité des démarches sur des périmètres différents.

NAVI'TER : l'information voyageurs en gare

Pour sa part, la Région Nord-Pas de Calais a défini, sur proposition de son exploitant la SNCF, les moyens techniques et organisationnels permettant d'offrir aux voyageurs une information en gare en temps réel. Un programme pluriannuel a ainsi été réalisé, équipant 164 gares du réseau TER Nord - Pas de Calais.

Le système d'information développé par la SNCF pour la Région, appelé NAVI'TER, permet de fournir à l'usager une information complète sur les heures d'arrivées/départs des trains TER, une information en temps réel sur la situation des trains, une information sur les raisons des retards...

Dans un souci d'accès au plus grand nombre, le système permet de diffuser une information aussi bien visuelle que sonore. Le niveau d'équipement diffère selon la taille de la gare. Une Régie d'exploitation SNCF permet d'alimenter le système par une information fiable, rapide et cohérente.

Par ailleurs, la Région a souhaité initier une réflexion technique globale liée à l'information voyageurs et définir des objectifs d'harmonisation et d'amélioration des services qui y sont associés, au travers de l'analyse de l'organisation de son information voyageurs.

Comités de ligne TER

Afin de recueillir l'avis des usagers et de mieux prendre en compte leurs attentes, la Région a mis en place en 2003 des comités de ligne. Ils se réunissent deux fois par an (au printemps et en automne) dans 13 territoires de la région. Leurs principes de fonctionnement ont été définis dans une charte rédigée en 2005 et leurs objectifs sont les suivants :

- améliorer la qualité du service TER ;
- adapter l'offre TER, au plus près des attentes des usagers, par une démarche responsable qui tient compte des impératifs budgétaires ainsi que des contraintes techniques.

Lieux d'écoute, d'information, d'échanges et de concertation, ils réunissent toutes les personnes concernées par la qualité du TER et ont permis de nombreuses avancées comme l'information en situation perturbée, des travaux de rénovation, des ajustements horaires, l'indemnisation des usagers.

Transports en Commun en Site Propre (TCSP) et Tram-Train

Toujours dans cet objectif de contribuer à l'intermodalité avec le TER, la Région a choisi d'accompagner les projets de transports en commun en site propre répondant aux critères suivants :

- assurer des missions interurbaines,
- compléter l'offre TER,
- apporter une plus-value importante pour les territoires en termes de service aux populations,
- être porté par une maîtrise d'ouvrage publique.

Ces TCSP doivent s'intégrer dans un projet cohérent de développement des infrastructures respectueuses de l'environnement (pistes cyclables, voies piétonnes,...) inscrit dans un PDU.

La contribution régionale porte sur les éléments qui distinguent les TCSP des autres modes de transports urbains, c'est à dire les éléments de structures (soubassements, ouvrages d'art, pistes de roulement, voies dédiées), les systèmes électriques ou de signalisations propres au fonctionnement des TCSP (caténaires, sous-stations...), et les systèmes de contrôle-commande.

Par ailleurs, Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU) a réalisé des études sur le « rôle urbain du train », c'est-à-dire la possibilité de valoriser les emprises de l'étoile ferroviaire lilloise pour des déplacements internes à l'agglomération. Une « Etude des Transports de Surface » a permis l'élaboration d'un « réseau armature des transports collectifs » à l'horizon 2030.

Dans ce cadre, des projets de tram-trains sont envisagés par LMCU, avec deux axes prioritaires : un axe sud/nord, de Seclin à Comines, et un axe sud-ouest/est, de Don-Sainghin à Baisieux. Une partie de ces axes pourrait être exploitée en mode ferroviaire, soit sur des voies nouvelles le long des voies ferrées existantes, soit en mixité avec les autres trains circulant sur le réseau ferré national.

Pour la Région, l'intérêt du tram-train est de désaturer les gares terminus (notamment Lille-Flandres). Il est aussi d'offrir une desserte fine du territoire, avec de nombreux arrêts, le TER pouvant se concentrer sur les liaisons à moyenne et longue distance.

D'autres territoires réfléchissent également à faire circuler des tram-trains, en alternative à des tramways urbains.

Enfin, de nouveaux projets émergent adaptés à la spécificité de certains territoires comme l'Autocar à Haut Niveau de Service (AHNS), la navette fluviale ou le téléphérique.

Un TER accessible à tous :

Pour respecter les principes de solidarité et d'équité sociale, toutes les catégories de population doivent pouvoir se déplacer. Il faut prendre en compte plus particulièrement, mais pas

exclusivement, celles qui éprouvent le plus de difficultés pour se déplacer (personnes à revenus modestes, chômeurs, personnes âgées...).

Malgré les efforts importants des collectivités, les réseaux de transports publics du Nord-Pas de Calais demeurent insuffisamment accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite. Cet état de fait est source de discrimination et fragilise ainsi les principes d'égalité, alors que ces personnes représentent près de 40 % de la population. En effet, le terme PMR recouvre les sourds et malentendants, les aveugles et malvoyants, les handicapés moteurs ou mentaux, les personnes âgées et plus généralement toute personne gênée à titre permanent ou temporaire, comme les femmes enceintes, les étrangers résidents, les personnes avec jeune enfant, les analphabètes ou les accidentés temporaires.

Outre la dimension éthique et politique, l'accessibilité présente de multiples enjeux : l'intégration sociale, l'amélioration du confort et de la qualité de vie, la sécurité et le développement durable. L'accessibilité généralisée d'un lieu et d'un moyen de transport dépasse donc le simple cadre de l'aménagement technique mais constituera un élément indispensable pour la conception et la réalisation d'un service public de transport moderne et démocratique de voyageurs.

Dans ce contexte et dans le respect de la loi du 11 février 2005 pour « *l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées* », la Région Nord-Pas de Calais a élaboré un schéma d'accessibilité qui vise à permettre le déplacement des personnes dans la plus grande autonomie sur le réseau TER.

La mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau TER Nord-Pas de Calais aux Personnes à Mobilité Réduite adopté en février 2010 sera menée en partenariat étroit avec les AOT de la région, RFF, la SNCF et les Associations concernées.

Cet engagement s'est déjà traduit par une meilleure accessibilité du réseau TER. Ainsi, lors des modernisations et des requalifications des haltes et des gares TER, les quais sont mis à niveau et équipés de bandes d'éveil à la vigilance. Ces aménagements favorisent une bonne circulation des voyageurs entre le quai et les trains de dernière génération et sécurisent l'ensemble des usagers. Des ascenseurs sont installés pour rejoindre les quais et les souterrains intègrent des normes d'accessibilité (luminosité, contraste). Ces aménagements sont complétés par la pose de revêtements de sol adaptés et par l'installation de nouvelles signalétiques accessibles. De plus, un programme global de mise en accessibilité de 32 bâtiments voyageurs est prévu. Depuis 2011, le nouveau système d'affichage NAVI'TER assuré par la SNCF vient répondre aux besoins d'information de tous les voyageurs et des personnes à mobilité réduite en particulier sur le trafic TER, lors des correspondances et des aléas de circulation.

Aujourd'hui, 50% des trains disposent d'emplacements réservés aux personnes voyageant en fauteuil roulant. Ces efforts se poursuivront avec la génération suivante de trains qui sera, quant à

elle, conforme à 100% aux normes et à la législation européenne en vigueur (Spécification Technique d'Interopérabilité).

Ces mises aux normes nécessiteront des délais de réalisation importants. Durant cette phase transitoire d'aménagement, des services d'assistance à la personne ou des services de transports de substitution seront envisagés en collaboration avec les autres AOT qui disposent de services adaptés urbains et départementaux.

Dans ce contexte, la mutualisation des réflexions et des moyens à mettre en œuvre par chacune des Autorités Organisatrices de Transports sera recherchée au sein du SMIRT afin d'aboutir à une coordination de l'accessibilité des transports urbains, départementaux et régionaux.

Enfin depuis mars 2008, grâce au nouveau service « ACCES PLUS », les personnes handicapées bénéficient d'une aide spécifique dans 13 gares « grandes lignes » et dans 7 gares TER.

D'autres actions de lutte contre les discriminations et l'exclusion ont été prises par la Région en matière tarifaire. Ainsi, la Région permet aux personnes âgées titulaires de la carte « Senior » de voyager avec 50 % de réduction sur le réseau TER. Depuis le 1^{er} septembre 2008, la Région a étendu la tarification Pass Régional Solidari'TER qui permet de bénéficier de 75 % de réduction sur le prix des billets TER aux bénéficiaires de l'Allocation Adulte Handicapé (AAH), puis du RSA (Revenu de Solidarité Active) au 1^{er} janvier 2010. Par son extension, le Pass Régional Solidari'TER devient un véritable tarif régional de "Solidarité" permettant aux habitants du Nord-Pas de Calais en situation de précarité ou de fragilité sociale d'accéder au TER à des prix avantageux.

Transport à la demande

Le Transport à la demande (TAD) est un système qui permet de développer une offre de qualité pour les usagers sans nécessiter des coûts d'investissement et de fonctionnement élevés. Cette formule peut permettre également un rabattement sur les axes TER.

Plusieurs dizaines d'expériences sont développées dans la région, avec un modèle économique qui reste fragile, notamment dans les territoires les plus ruraux.

Une stratégie de développement de ce mode de transport est à construire dans le Nord-Pas de Calais avec les partenaires concernés.

II.3.1.2 La maîtrise des flux et l'optimisation du mode routier

Le contexte :

La saturation du réseau routier régional est une préoccupation majeure, et de ce point de vue, la perspective d'intégration des économies européennes constitue, à terme, un facteur aggravant en suscitant de nouveaux générateurs de flux d'échanges.

Le découplage entre la croissance de la mobilité et celle de l'économie est à l'évidence un enjeu central du développement durable. Cet objectif implique de relativiser l'argument de compétitivité économique du transport routier au regard de l'intégration des coûts externes. Un rééquilibrage modal s'impose qui passe par des solutions alternatives pertinentes pour le fret et par un accroissement de l'usage des transports collectifs dans le cadre du Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports (SMIRT).

L'usage des véhicules particuliers reste largement majoritaire pour la mobilité des personnes. Ainsi, en Nord-Pas de Calais, deux tiers des déplacements sont réalisés en voiture selon l'Enquête Régionale Mobilité Déplacements 2009-2010 (ERMD).

De la même façon, la route est de très loin le mode le plus utilisé pour le transport de marchandises. Par sa capacité à assurer le transport de bout en bout, c'est elle qui répond le plus commodément aux attentes du monde économique. Si sa position est majoritaire sur les flux européens et de transit, elle devient hégémonique (94 %) sur les flux intra-régionaux en raison de sa flexibilité et des coûts de revient actuels. Ces facteurs se trouvent amplifiés au niveau régional par la très bonne qualité des réseaux routiers et autoroutiers, majoritairement gratuits, et leur maillage particulièrement dense (550 km d'autoroutes, soit 5 % du réseau national sur 2,3 % du territoire français).

Les perspectives d'engorgement progressif du réseau ne seront pas résolues par l'accroissement de la voirie. Cela implique, a minima, le développement de l'intermodalité et la massification par voies d'eau et ferrée. Une politique de rupture pour améliorer l'organisation du fret ferroviaire et d'importants investissements dans la modernisation et l'amélioration des capacités des infrastructures ferroviaires et fluviales peuvent offrir à moyen et long terme des alternatives crédibles au tout routier d'aujourd'hui. Cela suppose également que les conditions économiques du transport soient remises à plat pour tous les modes et que chacun en paie le juste prix.

En effet, la gratuité de la plus grande partie du réseau autoroutier régional constitue une incitation à son usage au détriment d'autres modes moins polluants, dont les infrastructures font déjà l'objet d'une tarification. Le transfert modal doit s'appuyer sur une tarification équitable des infrastructures qui prenne en compte les coûts externes, notamment environnementaux.

Les axes de traversée nord-sud de la métropole lilloise sont les plus chargés et les plus saturés du réseau routier de la région. S'y mêlent des trafics internes, des trafics d'échanges et de transit. Malgré la saturation aux heures de pointe, la croissance du trafic journalier reste soutenue.

C'est également le cas des dessertes autoroutières des ports de Dunkerque et de Calais, ainsi que de la partie centrale de la rocade minière.

La réponse à apporter à la congestion actuelle du réseau routier sur lequel se superposent les flux de véhicules légers et de poids lourds repose sur une meilleure gestion des infrastructures routières existantes par la mise en œuvre d'une palette de solutions, à la fois réglementaires et techniques.

Le péage est un élément de vérité des prix des transports et fait appel à l'usager plutôt qu'au contribuable. Il peut également constituer une ressource financière pour les investissements à réaliser au profit du système de transport dans son ensemble et en priorité des modes alternatifs à la route.

Les enjeux :

Réguler les flux :

- en les distinguant et en hiérarchisant le réseau pour éviter la concentration sur des axes régulièrement saturés ;
- en s'appuyant sur les possibilités de paiement de droits d'usage (péages sélectifs, eurovignette) ;
- en encourageant des initiatives pour une meilleure utilisation de la voiture (covoiturage, autopartage) et une réduction du nombre de déplacements (téléconférence, télétravail, espaces de travail partagé) ;
- en privilégiant le développement et la densification des zones desservies par les transports en commun ;
- en développant au sein des agglomérations une politique de stationnement adaptée et rigoureuse, favorisant le report modal et la pratique des modes doux ;
- en favorisant les circuits courts, rapprochant lieux de production et de consommation.

Promouvoir des alternatives au mode routier :

- par des aménagements routiers coordonnés aux modes alternatifs, par des pôles d'intermodalité routes/transports collectifs ;
- en captant au mieux le trafic fret à partir des ports et des plates-formes multimodales.

Disposer de grands axes répondant à des objectifs d'aménagement du territoire permettant :

- des relations efficaces entre les grands pôles économiques, urbains et logistiques ;
- une desserte des territoires à l'écart du développement ;
- un écoulement des flux de transit international évitant les polarisations sur les aires urbaines.

Les propositions :

1. Ecarter les flux de transit des aires urbaines et les transférer sur le rail, la voie d'eau ou la mer :

- Diffuser les flux de transit international Nord-Sud sur l'est de la Métropole ;
- Capter les trafics dans un réseau de ports et plates-formes multimodales ;
- Evacuer le fret maritime par des liaisons Nord-Ouest / Sud-Est.

2. Fluidifier le trafic dans l'Aire métropolitaine de Lille :

- Desserrer la polarité et le nœud métropolitain par la desserte des pôles d'échanges de transports collectifs et par la régulation des itinéraires (signalisation, péage, réglementation, vitesses) ;
- Offrir une alternative intermodale routes/transports collectifs par le renforcement des pôles d'échanges et la constitution de véritables « portes d'entrée » et « pénétrantes » ;
- Favoriser une desserte des marchandises par un réseau de ports et de plates-formes multimodales (Dourges, Ports de Lille, Marquion, Béthune, ...) ;
- Orienter le trafic de grand transit vers un contournement de l'Aire métropolitaine de Lille par l'est et par l'ouest en redéfinissant la hiérarchie du réseau des grandes voiries. Cela suppose également la mise en œuvre d'outils de régulation (Allegro) et de procédures de contrôle, ainsi qu'une négociation avec les autorités belges afin que l'itinéraire soit continu et lisible.

3. Désenclaver la Sambre-Avesnois :

Enjeu de développement territorial et touristique, l'Avesnois reste le seul territoire où l'accessibilité voyageurs et marchandises reste à construire : créer les liaisons avec la Belgique (Bruxelles et Charleroi) et avec l'Île de France par un aménagement de la RN2 coordonné avec les régions voisines (Picardie, Wallonie).

4. Etudier une harmonisation de la tarification des infrastructures :

S'appuyer sur l'évolution du contexte national et européen (eurovignette, péage poids lourds en Allemagne,...) pour :

- étudier la tarification sur le réseau autoroutier régional,
- expérimenter un péage poids lourds,
- conforter l'usage de l'offre alternative sur l'Aire métropolitaine de Lille par une tarification routière adaptée.

5. Accompagner des initiatives pour une meilleure utilisation de la voiture

Dans son Livre Blanc des Transports de 2011, la Commission Européenne fixe parmi ses 10 priorités de « réduire de moitié l'usage des voitures utilisant des carburants traditionnels dans les transports urbains d'ici à 2030 ; les faire progressivement disparaître des villes pour 2050 ; mettre en place une logistique urbaine essentiellement dépourvue de CO₂ pour 2030 dans les grands centres urbains ». Par ailleurs, le Schéma Régional Climat Air Energie propose non seulement de faire passer de 1,1 à 1,2 le taux d'occupation des véhicules pour les déplacements domicile/travail mais également de réduire de 15 % les émissions moyennes du parc roulant régional.

Ainsi, de nouvelles initiatives voient le jour :

Covoiturage

Les politiques de développement des modes alternatifs à la voiture requièrent souvent des infrastructures coûteuses et longues à réaliser. Par ailleurs, certains territoires mal desservis par les transports collectifs ne disposent pas d'un potentiel d'usagers suffisant pour développer l'offre de service.

Le covoiturage peut apporter une réponse intéressante et peu coûteuse, pour un certain nombre de déplacements, qui auront du mal à basculer vers les transports collectifs, notamment ceux de plus de 20 km liés au travail qui constituent une cible privilégiée.

En effet, le covoiturage consiste à partager de façon organisée l'utilisation de son véhicule personnel, par un conducteur non professionnel, avec un ou plusieurs usagers pour effectuer un trajet en commun. Un covoiturage de rabattement sur les gares et haltes TER permettrait de limiter les extensions de parking.

Afin de structurer les démarches, les deux Départements vont engager une étude conjointe sur les aires de covoiturage. Par ailleurs, de nombreuses initiatives et des sites internet de covoiturage existent déjà en région Nord-Pas de Calais et plusieurs acteurs ont souhaité un positionnement du SMIRT sur cette question, en raison de la pertinence du niveau de gouvernance, mais aussi de la possibilité de s'articuler avec une « centrale de mobilité ».

Enfin, il faut signaler l'émergence de nouvelles formes de covoiturage, regroupées sous le terme générique de « covoiturage dynamique », qui impliquent l'utilisation d'un « smartphone » et permettent de mettre directement en lien offre et demande de covoiturage en temps réel.

Autopartage

L'autopartage est un système dans lequel une structure publique ou privée, ou même un groupe d'individus, met à la disposition de « clients » ou membres du service un ou plusieurs véhicules.

Sur Lille, « Lilas Autopartage » propose un système de véhicules en libre-service utilisables successivement par plusieurs abonnés pour une durée limitée. Ce service a été renforcé et étendu

à des communes limitrophes. Il est également proposé aux entreprises et collectivités, en alternative aux flottes captives.

Projet régional Véhicule Electrique

Le Grenelle de l'Environnement a décrété que le développement des véhicules décarbonés serait une priorité de la politique de réduction des gaz à effet de serre (GES). Le 1^{er} octobre 2009 a été présenté un plan national dans le but de soutenir la recherche, d'accompagner l'offre des industriels et de développer les infrastructures de recharge de ces véhicules.

En avril 2010, l'Etat a signé une charte avec les constructeurs automobiles PSA et RENAULT et douze Collectivités Territoriales « pilotes » mobilisées pour le déploiement des infrastructures publiques de recharge.

Le Grenelle 2 (Loi 2010-788 du 12 juillet 2010) confie aux Collectivités Territoriales la compétence du déploiement des recharges accessibles au public. Pour ce faire, les Collectivités Territoriales disposent, depuis avril 2011, d'un « Livre Vert » véritable guide pour la mise en œuvre de ces projets et le développement de ces infrastructures.

De son côté, la Région s'engage à promouvoir fortement le véhicule électrique à travers un Grand Projet régional « véhicule électrique ». Il ambitionne de faire du Nord-Pas de Calais une des premières régions du développement du véhicule électrique. La Région coordonnera une action fédératrice entre les acteurs publics et privés afin de préparer le système nécessaire au développement du véhicule électrique.

Ce projet régional de développement du véhicule électrique se décline en 4 axes :

- 1) la préparation d'un environnement favorable au développement du Véhicule Electrique avec l'accompagnement des collectivités pour la mise en œuvre d'un plan régional de déploiement de bornes de recharges ;
- 2) l'aide aux entreprises et aux particuliers pour l'acquisition d'un Véhicule Electrique ;
- 3) l'accompagnement du développement de la filière Véhicule Electrique dans ses volets industriel, recherche, nouveaux métiers et formation ;
- 4) l'exemplarité du Conseil régional et la promotion du Véhicule Electrique par la mobilisation de ses moyens propres.

Plus généralement, le levier technologique de la motorisation des véhicules aura un rôle important à jouer dans l'atteinte des objectifs de réduction des émissions. L'accroissement des parcs de véhicules propres (motorisations électriques, hybrides, à biocarburant, au biogaz, à l'hydrogène,...) ou partagés devra se conjuguer avec un changement majeur dans les comportements vis-à-vis de l'utilisation de modes utilisant des ressources non renouvelables.

II.3.1.3 Les modes doux et les mesures d'accompagnement

Le contexte :

La mobilité quotidienne des personnes est définie par le CERTU, dans le cadre des enquêtes ménages déplacements, comme l'ensemble des déplacements réalisés par un individu au cours d'une journée. Elle est le résultat des contraintes et des choix des individus : contraintes liées à la localisation des emplois, des études, des logements, choix liés aux activités et aux loisirs. En France, après une période de forte augmentation de la mobilité quotidienne encouragée par les politiques d'aménagement mises en œuvre après-guerre, la tendance s'est récemment infléchie et on constate aujourd'hui une stagnation, voire une légère baisse de la mobilité dans les grandes agglomérations françaises (à Lyon et Lille notamment). En Nord-pas de Calais, le nombre moyen de déplacements par jour et par personne est de 3,88 (ERMD 2010) contre 3,76 pour l'agglomération lilloise (EMD 2006).

Depuis un demi-siècle, l'extension spatiale des villes en France s'est effectuée principalement dans les couronnes périurbaines, sous la forme de lotissements de maisons individuelles et de zones d'activités. Cette forme de croissance, longtemps encouragée, a pour conséquences : un développement de l'usage du véhicule particulier au détriment des transports publics ou de la marche à pied ; un allongement des distances parcourues ; une augmentation de la pollution et de la congestion routière.

De plus, bien qu'on constate une remise en cause de ces politiques d'aménagement et un effort des collectivités pour travailler à une densification urbaine, la hausse des prix de l'immobilier constatée sur la dernière décennie tend à éloigner une part de la population des pôles urbains devenus trop chers, contribuant à augmenter les distances parcourues (21 km aller-retour en moyenne pour les liaisons domicile-études ou domicile-travail) et fragilisant certaines populations.

Les enjeux :

La mobilité durable est une politique d'aménagement qui favorise la pratique d'une mobilité peu polluante. On parle également d'éco-mobilité (sous-entendu mobilité « écologiquement », voire « économiquement » viable) et d'alter-mobilité (sous-entendu « alternative » au véhicule [thermique] personnel). Mais c'est en fait le même concept qui est développé sous ces trois appellations. Ainsi, l'ADEME propose une définition de l'éco-mobilité : « *Encore appelée mobilité durable ou alter-mobilité, l'éco-mobilité est l'étude puis la mise en place sur un territoire des modes de transports les moins polluants. La voiture individuelle est, par conséquent, la dernière solution envisagée lorsque les autres modes ne sont pas utilisables.* »

La mobilité durable porte notamment sur :

- la densification de l'espace urbain ;
- le développement des transports en commun et des modes doux ;
- l'interconnexion des modes de déplacements (train, tramway, voiture, vélo, etc.) ;
- la mise en place de Plans de Déplacements Urbains et de Plans de Déplacements Entreprises, Inter-Entreprises ou Scolaires ;
- l'accroissement des parcs de véhicules propres ou partagés (motorisations électriques, hybrides, à biocarburant, au biogaz, à l'hydrogène, covoiturage, autopartage,...) ;
- la sensibilisation de la population (éco conduite, partage de la chaussée, etc.) ;
- la mise en œuvre de nouveaux modes de faire (régulation du trafic, télétravail,...).

Le mode de transport le moins pénalisant pour la planète est celui qui n'utilise aucune ressource non renouvelable. La marche à pied et le vélo sont donc des modes à favoriser pour assurer de nombreux déplacements de proximité, qu'ils soient quotidiens, de loisirs ou à vocation touristique. Or, actuellement, la part modale du vélo et de la marche à pied ne représente qu'un quart des déplacements (selon l'ERMD 2009-2010).

Ces modes dits « actifs », également bénéfiques pour la santé, sont à privilégier pour les déplacements de courte distance ou pour les rabattements sur les gares, les pôles d'échanges ou les arrêts de cars ou de bus. Le vélo a également sa place pour des déplacements plus longs.

Le Schéma Régional Climat Air Energie préconise d'ailleurs de créer les conditions pour que soient effectués par des modes actifs d'ici 2020 :

- 70 % des déplacements de 1 à 3 km ;
- 35 % des déplacements de 3 à 5 km ;
- 15 % des déplacements de 5 à 10 km.

Afin d'augmenter la part des déplacements par les mobilités actives, il convient d'accompagner les individus et d'améliorer l'environnement urbain. En effet, plusieurs études ont montré que les conditions climatiques ou le volume de véhicules avaient peu d'impact sur ces mobilités. En revanche la propreté, l'éclairage, l'existence de trottoirs, l'accessibilité, ... sont des éléments essentiels. En parallèle, des réflexions doivent être engagées sur les freins au changement de comportement, qu'ils soient culturels, psychologiques ou financiers.

Les propositions :

1. Les modes doux

Dans le cadre de sa politique d'accompagnement des projets de rénovation des gares et de leurs abords, la Région veille à la prise en compte des modes doux : cheminements piétons, pistes cyclables, abris vélos. Pour renforcer la part modale du vélo, la Région poursuivra les politiques engagées :

- la promotion de l'intermodalité TER / vélo,
- la mise en œuvre du Schéma régional des Véloroutes et Voies Vertes (VVV), déclinaison du schéma national (1998) et du schéma européen (1996).

Intermodalité TER - Vélo

Sur ce thème, la Région mène les actions ou réflexions suivantes :

- les aménagements en gares : parkings vélos sécurisés systématiques et accessibilité des quais ;
- l'accès des vélos dans les TER et les TERGV : la convention d'exploitation existante entre la Région et la SNCF permet d'embarquer gratuitement des vélos dans le TERGV comme dans tous les TER ;
- la « tarification soudée » permettant d'offrir un service train + vélo à des conditions attractives.

Dans le cadre de sa compétence obligatoire en matière de TER, la Région œuvre depuis les années 1990 pour favoriser le rabattement en vélo. Depuis 1993, la plupart des TER du Nord-Pas de Calais autorise l'accueil des vélos sans supplément de prix ; le matériel roulant a été adapté et l'accessibilité des gares améliorée.

Le manque de place dans les TER aux heures de pointe et le potentiel de développement de l'usage du vélo plaident cependant pour l'augmentation de l'offre de stationnement vélo à proximité des gares.

Parallèlement, certaines villes de la région mettent en place la location de vélos en libre service comme V'Lille sur la métropole ou Vél'In à Calais.

Véloroutes et voies vertes

Les Véloroutes sont des itinéraires cyclistes de moyenne à longue distance. Les Voies Vertes sont des aménagements polyvalents en site propre, réservés aux déplacements non motorisés (piétons, Personnes à Mobilité Réduite, cyclistes, rollers et, dans certains cas, cavaliers). En agglomération, elles peuvent participer au rabattement vers les gares TER.

De nombreuses portions d'axes accessibles aux bicyclettes (chemins de halages, anciens cavaliers miniers, voies ferrées désaffectées, pistes cyclables,...) existent déjà en région mais ces tronçons souffrent d'être discontinus, aménagés de façon disparate et mal connus.

A travers le Schéma Régional des Véloroutes et des Voies Vertes, il s'agit de mettre en place un réseau pour les loisirs et les déplacements quotidiens consacré aux modes doux, qui maillera le territoire, des espaces ruraux jusqu'au cœur des agglomérations.

Six axes, onze itinéraires et 13 véloroutes ont été identifiés dans le Nord-Pas de Calais. Ces itinéraires, déjà étudiés ou en cours d'études, devront être réalisés par les maîtres d'ouvrages potentiels que sont les Départements ou les structures intercommunales (Communautés Urbaines, Communautés d'Agglomérations). La Région, qui a contribué à la réalisation des études d'itinéraires, participera à la réalisation opérationnelle de ce Schéma.

Plan vélo

Une mission a été instituée en juillet 2011 afin de définir les synergies des politiques régionales sur un socle de valeurs communes, pour le développement de l'usage du Vélo.

Cette mission comprend les objectifs suivants :

- Prendre contact avec les différents maîtres d'ouvrage potentiels et les informer des objectifs de la politique régionale en matière de Véloroutes Voies Vertes,
- Contribuer à la cohérence des projets de Véloroutes Voies Vertes avec les autres politiques régionales,
- Promouvoir et développer l'action de l'institution en faveur du vélo au travers des politiques régionales notamment celles :
 - concernant la mobilité et les transports,
 - relatives aux lycées, à l'enseignement supérieur et à la formation permanente,
 - concernant la pratique du vélo (santé, plans de déplacement, écocitoyenneté, communication, desserte des équipements structurants, action économique...).

Au travers de la rédaction d'un Plan vélo, il s'agit de mettre en cohérence et de valoriser les politiques sectorielles existantes du Conseil Régional en faveur du vélo (tourisme, lycées, aménagement des gares régionales, grands équipements, ...) et d'identifier de nouveaux axes de développement.

2. Les démarches de sensibilisation

Ecomobilité scolaire

Les démarches d'écomobilité scolaire, qui visent à repenser les trajets domicile-établissement scolaire autrement qu'en utilisant la voiture, peinent à se développer et à se pérenniser en Nord-Pas de Calais malgré les multiples enjeux associés (énergétique, environnemental, de sécurité routière, de santé publique, pédagogique,...).

Il a été décidé de lancer une étude-actions afin, dans un premier temps, d'identifier les initiatives en matière d'écomobilité scolaire et les acteurs locaux et dans un deuxième temps, de favoriser au

niveau régional la structuration et l'animation d'un réseau de relais locaux dans une perspective de généralisation et de pérennisation des démarches d'écomobilité scolaire en Nord-Pas de Calais.

Plans de Déplacements

L'ADEME et le Conseil régional Nord-Pas de Calais mènent depuis des années un travail de soutien actif aux démarches de management de la mobilité et plus particulièrement aux Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) ou d'Administrations (PDA) et aux schémas directeurs modes doux/actifs (schémas cyclable et piéton d'agglomération).

Soucieuses de mesurer l'efficacité des dispositifs mis en place, l'ADEME et la Région ont réalisé en 2011 une démarche d'évaluation et de prospective des outils de management de la mobilité (PDE) pour le territoire Nord-Pas de Calais.

Des actions spécifiques pour les grands générateurs de flux (ZAC, universités, ...) seront à mener à l'instar de l'expérimentation engagée sur le site du CRT Lesquin (Centre Régional de Transport).

II.3.1.4. L'accessibilité européenne et internationale

Le contexte :

La mobilité longue distance (+ de 100km) croît plus fortement que la mobilité de proximité, notamment pour les motifs de loisirs et de tourisme. Les voyages sont plus fréquents et plus lointains, facilités par le développement des transports rapides (TGV, aérien) et à bas coûts.

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

Le territoire régional dispose ainsi d'une offre variée en matière de liaisons directes moyenne-longue distances tant nationales qu'internationales. La bonne connexion au réseau grande vitesse multiplie les offres vers les capitales nord-européennes, les pays méditerranéens ainsi que des liaisons intercontinentales via les aéroports de Roissy, Orly, Beauvais et Bruxelles. L'aéroport de Lille-Lesquin, pour sa part, outre les liaisons nationales à fréquence régulière, adapte son offre de moyennes distances et accueille actuellement plus de 1,3 million de voyageurs par an.

En matière de « low-cost », les aéroports de Lesquin, Charleroi et Beauvais proposent de nombreuses liaisons européennes.

Enfin, le transfert, au 1^{er} janvier 2007, de l'aéroport de Lille-Lesquin au profit du SMALIM (Syndicat Mixte des Aéroports de Lille et de Merville) a constitué pour les acteurs régionaux et la métropole

une opportunité de poser les bases d'une stratégie visant la promotion des atouts de la région Nord-Pas de Calais dans le concert européen et mondial.

Les enjeux :

- Elargir la gamme des relations au fur et à mesure de l'ouverture des réseaux ferroviaires à grande vitesse en France et en Europe.
- Donner à l'aéroport régional de Lesquin une vocation de desserte des métropoles européennes, continuer à y développer l'activité des voyages charter correspondant à un marché euro-régional important, en valorisant les capacités de l'aérogare (2 millions de passagers) et élargir la palette des destinations.
- Améliorer l'accessibilité et la desserte de l'aéroport de Lesquin.
- Evaluer les conditions de développement de l'aéroport de Lesquin, à moyen et long terme, sur des liaisons pérennes moyen et long courrier.

Les propositions :

1. Valorisation du réseau à grande vitesse nord-européen :

Au cours des dernières années, Lille est devenue une porte d'accès vers un grand nombre de métropoles européennes. L'achèvement, en 2009, des axes à grande vitesse vers Londres, Cologne et Amsterdam a encore réduit les temps de parcours déjà compétitifs par rapport à la voiture. Il est primordial de doter la métropole lilloise de services réguliers vers ces capitales et d'en assurer les conditions de mise en œuvre. Cette bonne accessibilité européenne devra être élargie à d'autres villes régionales, notamment au travers du TER-GV. Par ailleurs, des liaisons plus fréquentes avec Bruxelles et d'autres capitales européennes proches seront étudiées.

2. Développement maîtrisé de l'aéroport régional de Lille-Lesquin :

Le volume d'activité actuel de l'aéroport de Lille-Lesquin, dépassant le million de passagers par an, reste néanmoins en deçà de sa capacité.

Il sera nécessaire d'améliorer l'accessibilité de Lille-Lesquin, notamment par des modes de transport collectifs propres, cadencés et reliés au nord comme au sud, pour élargir sa zone de chalandise et répondre aux besoins des usagers et des habitants de la région Nord-Pas de Calais.

3. Accessibilité aux aéroports voisins :

Les habitants de la région Nord-Pas de Calais bénéficient d'une bonne accessibilité à l'offre aérienne nationale et internationale, grâce au réseau ferroviaire à grande vitesse qui dessert efficacement les aéroports de Roissy et de Bruxelles, et Orly à plus long terme, grâce au projet d'interconnexion TGV sud Île de France. Ces connexions aux aéroports voisins, notamment sur

une offre de destinations internationales, devront être intensifiées et cette accessibilité étendue aux grandes villes régionales par le développement du TER-GV.

II.3.2. Mobilité durable des marchandises

Le transport de fret au sein de l'Union européenne devrait s'accroître chaque année de l'ordre de 2 % d'ici à 2020. Par ailleurs, si en 2000, 80 % des flux internationaux de marchandises hors Union européenne étaient assurés par le mode maritime, ce dernier ne représentait que 40 % des flux intra-communautaires. Dans la mesure où le transport de marchandise représente 10 % des émissions de GES en France, il convient de poursuivre la diversification de l'offre de transport de marchandises vers les modes les moins polluants tout en préservant la compétitivité de l'économie régionale. De plus, la Région élaborera un Schéma Régional de la Logistique visant à construire une vision commune et à favoriser la mise en réseau des acteurs, la promotion de filières spécifiques et l'émergence de nouveaux services.

II.3.2.1. Une grande région maritime

Le contexte :

Le transport maritime tant intercontinental qu'intra-européen (transmanche et cabotage) devrait croître dans les années à venir pour des raisons économiques (mondialisation des échanges) et de développement durable (alternative au transport routier).

De plus, des changements modaux doivent être anticipés, comme un tassement du transport aérien dû au coût de l'énergie, un renforcement du transport ferroviaire et fluvial et l'essor du cabotage maritime. Il existe donc d'importantes marges de progression pour le transport maritime. A cet égard, le cabotage maritime, bien adapté aux exigences de ponctualité et à l'explosion de la conteneurisation, offre une alternative sous-employée pour le transport intra-communautaire et pour les échanges en pré- et post-acheminements avec les grands ports Nord-européens et Sud-européens, en complémentarité de dessertes terrestres ferroviaires.

Le Nord-Pas de Calais bénéficie d'une façade maritime longue de 147 kilomètres baignée par la Mer du Nord et par la Manche. La façade portuaire régionale dispose de nombreux atouts comme l'existence d'un trafic significatif, l'accès le plus court à l'Angleterre et des disponibilités foncières importantes.

Ces atouts ne doivent cependant pas masquer les points faibles. Par sa situation géographique, le Nord-Pas de Calais se trouve à mi-chemin entre l'Europe du nord et l'Europe du sud et doit capter les flux se déplaçant de la Méditerranée vers la Mer du Nord et la Baltique. Pris indépendamment, les ports maritimes de Boulogne, Calais et Dunkerque ne peuvent rivaliser avec les ports d'Europe

du Nord (Anvers, Rotterdam, Hambourg). Mais rassemblée, cette entité inter-portuaire pourrait se hisser au 4^{ème} rang européen.

Comparée à ses concurrents français (Le Havre), belges et hollandais, cette façade maritime dispose d'un hinterland limité par l'étendue et les capacités des réseaux navigables et ferroviaires existants. Cependant, la prise de compétence sur les ports maritimes de Calais et Boulogne au 1^{er} janvier 2007 a donné à la Région les moyens d'action pour mettre en œuvre une stratégie portuaire régionale.

Enfin, la prise de conscience collective de l'importance des enjeux environnementaux fait évoluer les pratiques. Les textes et engagements nationaux, européens ou internationaux (Grenelle de l'environnement, Grenelle de la mer, Directive stratégie marine, Directive Cadre sur l'eau, convention MARPOL sur la pollution marine, Natura 2000 en mer...), conduisent à une prise en compte croissante de la préservation de l'environnement dans le développement des ports. La capacité à intégrer et à anticiper ces enjeux environnementaux constitue donc aujourd'hui un facteur essentiel pour maintenir et développer la compétitivité des ports (maîtrise des coûts des dragages, des déchets, des consommations de matières premières...).

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

Les enjeux :

- **Elargir l'hinterland des ports régionaux,**

La valorisation de la façade maritime régionale, sa desserte, notamment ferroviaire, et son interconnexion avec un hinterland élargi sont essentielles pour optimiser les retombées des trafics maritimes de voyageurs et de marchandises dans la Manche et dans la Mer du Nord, et permettre les massifications correspondant aux besoins logistiques des acteurs économiques.

- **Restaurer et adapter les ports de Boulogne sur Mer et Calais,**

La Région, depuis qu'elle en est devenue propriétaire, réalise de nombreux investissements soutenant la filière « produits de la mer » à Boulogne et la position dominante sur le transport roulier de Calais.

Les projections démographiques et les besoins en mobilité associés ainsi que les perspectives économiques européennes conduisent à des prévisions en termes de trafic de personnes (mobilité) et de marchandises qui affichent une progression régulière d'ici 2050, surtout pour le fret de marchandises. Le projet « Calais Port 2015 » doit permettre de répondre à ces évolutions de trafics en offrant les infrastructures aptes à l'accueil de tels volumes.

Au-delà des évolutions quantitatives de la demande récurrente de trafic transmanche, il convient d'anticiper la diversification des trafics :

- transports non accompagnés plus longs au départ de Calais (ciblant la côte est de l'Angleterre, la Scandinavie, les Pays Baltes et l'entrée de la Méditerranée)
- cabotage en Baltique (Scandinavie, voire pays de l'Est).

- **Construire un ensemble portuaire régional cohérent,**

La cohérence et la complémentarité des trois ports régionaux, Dunkerque, Calais et Boulogne sur Mer doivent être recherchées pour leur permettre d'exister dans l'environnement concurrentiel du transport maritime.

La décentralisation des ports de Boulogne sur Mer et de Calais, et la réforme des grands ports maritimes, créent une opportunité pour la Région d'instaurer un dialogue interportuaire permanent.

La fusion des Chambres de Commerce et d'Industrie et l'intégration future des concessions portuaires constituent un facteur favorable de mise en place d'actions communes.

Ce développement devra s'appuyer sur des projets de valorisation et d'interconnexion de la façade maritime, mais aussi sur la mobilisation et la formation des personnes et sur l'utilisation des nouvelles technologies (nouveaux bateaux pour les voyageurs et le fret, suivi satellitaire des marchandises, etc...).

- **Valoriser la position des ports régionaux sur les grands flux (lignes intercontinentales et cabotage européen),**

Les ports du Nord-Pas de Calais bordent le rail maritime le plus fréquenté au monde, position stratégique pour capter à la fois les trafics internes de l'Union Européenne comme les grands échanges intercontinentaux, avec l'ambition d'une activité significative dans le domaine des conteneurs, d'une position de hub en cabotage maritime et d'un leadership sur le transmanche, en complémentarité avec le tunnel sous la Manche.

- **Conforter et développer l'emploi lié aux activités portuaires**

Optimiser les retombées socio-économiques directes, indirectes et induites des ports régionaux, avec le développement d'activités diversifiées, de type industriel ou de loisirs.

Les propositions :

Pour accéder à un niveau logistique de rang européen, il est indispensable d'augmenter la performance des ports maritimes par leur mise en réseau et par l'amélioration de leurs dessertes routières, ferroviaires et fluviales. Il apparaît également important pour cet ensemble inter-portuaire

d'organiser et de structurer les relations entre la façade maritime et son hinterland régional. De meilleures liaisons ferroviaires et fluviales seront un atout pour s'arrimer à l'axe rhénan et, par delà, à l'est européen.

1. Améliorer la desserte des ports

• Desserte ferroviaire :

- Assurer l'évacuation des marchandises vers l'Est et le Sud de la France et de l'Europe par la désaturation des voies actuelles avec la mise en place du NIFT et la création d'un itinéraire alternatif (Dunkerque - Calais - Boulogne - Abbeville - Amiens...).
- Disposer d'une desserte terminale adaptée à Dunkerque, améliorer sa connexion ferroviaire au tunnel sous la Manche.
- Créer une desserte ferroviaire pour le port roulier de Calais, dans le cadre du projet « Calais Port 2015 », permettant notamment de développer un pré-acheminement massifié par rail issu de divers points du continent (remorques routières ou caisses mobiles).
- Moderniser et régénérer le réseau ferroviaire du littoral : doublement et électrification de la ligne Calais-Dunkerque et ouverture vers la Belgique.

• Desserte fluviale, valorisation de Seine-Escaut :

- Constituer entre Dunkerque, 1^{er} port fluvial en termes de tonnage, et Seine-Escaut une liaison adaptée au trafic de conteneurs (ponts rehaussés et écluses redimensionnées pour un gabarit de 4 400 t à moyen/long terme), recalibrer la Lys non mitoyenne.

2. Resserrer les liens entre la façade maritime et les territoires du Nord-Pas de Calais

Renforcer le fonctionnement des plates-formes intérieures (bases logistiques, chantiers de transport combiné) comme Dourges et Marquion et intensifier leurs relations avec les ports maritimes (développement de services logistiques intégrés avec des navettes fluviales ou ferroviaires, homogénéisation des procédures...). Il y aura lieu d'étudier les conditions de mise en œuvre de services ferroviaires de proximité. Cette réflexion sera conduite en lien avec les exploitants et les donneurs d'ordres.

3. Assurer le développement des infrastructures portuaires

- Engager les projets de développement des ports de Boulogne et Calais :
 - Procéder à une extension du port de Calais, via la réalisation du projet « Calais Port 2015 », pour anticiper la croissance du trafic roulier et la diversification des trafics. Les infrastructures de cette extension portuaire et une première phase des aménagements pourront être engagées dès 2015 ; une seconde phase dès 2025.

- Moderniser et étendre les équipements et espaces dédiés à la pêche et à la transformation du poisson à Boulogne sur Mer.
- Poursuivre l'extension du terminal conteneurs de Dunkerque pour atteindre un trafic significatif à l'échelle européenne.
- S'appuyer sur les grands flux : conteneurs, cabotage maritime, roulier et autoroutes de la mer.
- Développer le fret transmanche et les lignes européennes de cabotage roulier à courte et moyenne distance.
- S'inscrire dans les réseaux trans-européens de transport (autoroutes de la mer), en équipant les ports d'infrastructures adaptées et en favorisant les expériences innovantes dans ce domaine (nouveaux bateaux,...) afin de permettre à la façade maritime du Nord-Pas de Calais et à son ensemble inter-portuaire de jouer un rôle de premier ordre.

4. Encourager, soutenir, développer les activités dans et autour des ports

- Participer au développement de la filière des produits de la mer à Boulogne sur Mer (mission « Capécure 2020 »).
- Faire de « Calais Port 2015 » et de l'ensemble portuaire unique un levier important de développement économique au service des territoires concernés, à commencer par le Calaisis. Les investissements et l'exploitation doivent être menés dans le but de valoriser le potentiel territorial, de maximiser les retombées économiques locales et régionales via les activités induites, notamment en matière de logistique, de tourisme ou d'hôtellerie – restauration.
- Valoriser les interfaces entre le port et la ville.
- Renforcer et développer la plaisance et les activités qui y sont liées (tourisme,...).
- Développer la construction et la réparation navale (plaisance maritime et fluviale, batellerie,...).

5. Intégrer et anticiper les enjeux environnementaux

- Développer un système de management environnemental portuaire permettant de connaître, suivre et améliorer la qualité de l'environnement des ports. L'adhésion de la Région Nord-Pas de Calais à la fondation « Ecoports » lui a donné accès à une méthodologie éprouvée et des outils adaptés pour mettre en place un tel système et prétendre à une labellisation des deux ports régionaux.
- Réduire la pollution des eaux et sédiments portuaires et expérimenter des filières durables de valorisation des sédiments non immergeables en lien avec la démarche « Sédimatériaux ».
- Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments portuaires et favoriser la production et l'utilisation d'énergies renouvelables.

II.3.2.2. Placer le Nord-Pas de Calais au cœur du système fluvial de l'Europe du Nord-Ouest

Le contexte :

Le Nord-Pas de Calais sera doté dans la prochaine décennie d'une infrastructure fluviale majeure de dimension européenne : le canal Seine-Nord Europe (SNE). Cet équipement est le maillon manquant en France de la liaison fluviale européenne à grand gabarit « Seine-Escaut » reliant la France aux Pays-Bas. Mais cette nouvelle infrastructure prioritaire dans les axes et projets des Réseaux Trans-Européens de Transport (RTE-T) ouvrira surtout de nouvelles voies de communication entre l'Europe du Nord et du Sud, entre la France et le Bénélux. Le canal Seine-Nord Europe contribuera également à renforcer dans son sillon la dimension européenne du réseau de ports maritimes et fluviaux du Nord-Pas de Calais et élargira l'hinterland des ports maritimes régionaux.

Selon Voies Navigables de France (VNF), le chantier du canal Seine-Nord représenterait près de 10 000 emplois annuels pour une durée de cinq ans. Au-delà de ces emplois directement liés au chantier, Seine-Nord Europe pourrait générer entre 20 et 25 000 emplois pérennes, à l'horizon 2030, liés aux activités logistiques et à l'exploitation de l'ouvrage. Un tiers de ces emplois pourraient bénéficier au Nord-Pas de Calais.

Enfin, la Commission Européenne souhaite qu'en matière de fret sur des distances supérieures à 300 km, 30 % du fret routier passe vers d'autres modes de transport tels que le ferroviaire ou la navigation d'ici à 2030, et plus de 50 % d'ici à 2050, avec l'aide de corridors de fret efficaces et respectueux de l'environnement. La réalisation du canal Seine-Nord Europe contribuera à ces objectifs.

Les enjeux :

- Faire profiter au maximum les ports maritimes et les plates-formes fluviales de ces nouvelles possibilités : les aménagements d'infrastructures devront être accompagnés d'une mutation forte des acteurs et de leurs pratiques (bateliers, logisticiens fluviaux et portuaires, offreurs de foncier bord à voie d'eau).
- Intégrer les différents aspects et étapes de la réalisation du canal Seine-Nord Europe dans un projet plus global au service des populations du Nord-Pas de Calais, pour l'emploi et pour le développement économique. Trois secteurs pourraient faire l'objet d'une mobilisation du Conseil Régional dans le cadre de ses compétences en matière de formation professionnelle : les métiers du bâtiment et des travaux publics pour le chantier de construction du canal, les métiers de la batellerie et les métiers de la construction et de la réparation navale.

- En optimisant le potentiel d'un mode de transport alternatif à la route, cette infrastructure fluviale majeure illustre la priorité donnée aux principes du développement durable en participant notamment à la lutte contre l'effet de serre, contre les nuisances sonores et à une plus grande sécurisation du transport de matières dangereuses. En plaçant le canal Seine-Nord Europe dans une approche économique « globale », la longévité, la durabilité et l'acceptabilité de l'infrastructure compensent à long terme le coût élevé de réalisation. D'ores et déjà, 47 % des flux escomptés sur le futur canal Seine-Nord Europe résulteraient d'un transfert modal de la route vers le fluvial. Sachant qu'un convoi fluvial de 4 400 tonnes équivaut à 220 camions, le trafic prévu pourrait diminuer le flux quotidien de camions entre Hénin-Beaumont et Lille de près de 2 000 unités.
- Valoriser le trafic de transit entre la Hollande, la Belgique et le bassin parisien (Paris, Ile de France, Haute Normandie).

Les propositions :

1. Seine-Escaut

La liaison fluviale Seine-Escaut est constituée de deux tronçons prioritaires :

- Seine-Nord Europe qui consiste en la réalisation d'un nouveau canal long de 106 kilomètres reliant le canal de Dunkerque à l'Oise à hauteur de Janville.
- L'amélioration de la navigabilité entre les réseaux belges et français :
 - Choix d'itinéraire au futur gabarit 4 400 t : via Deûle-Lys et/ou l'Escaut,
 - Connexion vers la Wallonie (Condé-Pommeroeul), intéressante pour Dunkerque, le Valenciennois et le Cambrésis.

2. Branche Seine-Nord / Littoral

- Favoriser et faciliter les trafics sur cette branche, valorisant un hinterland étendu pour Dunkerque (lui permettant de se positionner comme port d'Île de France).
- A plus long terme, poursuivre le recalibrage et le rehaussement des ponts sur le canal à grand gabarit, améliorer les canaux de rabattement, réaménager la Lys, de Deûlémont à Aire sur la Lys (présence de gros chargeurs).

La liaison fluviale Seine-Escaut, avec une ouverture vers le grand bassin parisien et vers l'Europe du Nord, élargira l'hinterland du Port de Dunkerque, après le relèvement des ponts. Sa réalisation va bouleverser le transport fluvial en termes de trafics (continuité Le Havre - Île de France - Anvers et Dunkerque) et d'opérateurs (arrivée de nouveaux bateliers).

3. Favoriser la requalification du réseau fluvial secondaire en partenariat avec les collectivités concernées

4. Navettes fluviales

Valoriser l'usage de la voie d'eau pour le transport de voyageurs tout en veillant à ne pas générer de conflits d'usage entre voyageurs et marchandises.

5. Ports intérieurs et zones logistiques bord à voie d'eau

La mise en service du canal Seine-Nord Europe ouvrira de nouvelles perspectives de développement pour les plates-formes multimodales du Nord-Pas de Calais. L'objectif est de proposer une offre portuaire fluviale multimodale, dynamique et connectée aux sites maritimes. Pour y parvenir, il s'agit de :

- privilégier des zones multimodales (eau, fer) par rapport à celles strictement routières : par exemple, le développement d'un site à Marquion pouvant combiner des services fluviaux et ferroviaires,
- développer le concept de port intérieur régional (Béthune, Arques, Lille, Dourges, Marquion...) et proposer une offre logistique globale (à l'instar de ports de Lille) sur ces sites,
- disposer d'un service de navettes fluviales.

La prise de compétence des collectivités locales sur les ports intérieurs offre à cet égard une perspective stratégique intéressante. Ainsi, VNF a transféré la concession des ports du valenciennois à un syndicat mixte regroupant la CCI Grand Hainaut et la Communauté d'Agglomération Valenciennes Métropole.

La plate-forme tri modale de Dourges pourrait jouer un rôle crucial vis-à-vis du trafic Nord-Sud. En captant les flux de marchandises, en les massifiant et en leur apportant une valeur ajoutée grâce à leur stockage et à leur transformation, Dourges serait alors une plate-forme multimodale à vocation nationale et européenne, interconnectée via tous les modes à l'Île de France, à la Champagne-Ardenne, à la Picardie et au reste de l'Europe. La possible saturation du chantier multimodal devra être anticipée au regard des perspectives offertes par la réalisation du canal Seine-Nord Europe. La plate-forme de Marquion sera alors un atout supplémentaire pour l'emploi et le développement économique.

II.3.2.3. Le Nord-Pas de Calais, plate-forme logistique en Europe

Le contexte :

Dans un contexte de mondialisation des échanges, le Nord-Pas de Calais dispose d'atouts indéniables en matière de logistique grâce à sa situation géographique et à son potentiel économique.

Situé en bordure de la Manche et de la Mer du Nord, le littoral du Nord-Pas de Calais s'insère dans un grand ensemble portuaire qui, du Havre à Rotterdam, constitue la grande porte d'entrée maritime de l'Europe. De plus, la proximité des grands pôles européens de production et de consommation conforte cette position exceptionnelle.

Par ses réseaux, ses équipements et ses activités économiques, le Nord-Pas de Calais rassemble déjà les composantes d'un système logistique :

- une façade portuaire maritime dotée de trois ports aux activités complémentaires, présents sur les trafics intercontinentaux et européens, et d'un port sec, le terminal du Tunnel sous la Manche,
- un ensemble diversifié de plates-formes intérieures, comprenant des ports fluviaux et des équipements ferroviaires de triage et de transport combiné (à Dourges en particulier),
- des réseaux et services de transport dans chacun des modes : canal à grand gabarit et liaison Seine-Escaut, Tunnel sous la Manche, voies ferroviaires de la magistrale éco-fret, navettes fluvio-maritimes et lignes régulières ferroviaires, sans oublier le réseau autoroutier...
- des filières économiques pour lesquelles la fonction logistique est primordiale, de par leur activité et leur organisation industrielle ou commerciale : entreprises de distribution, usines d'assemblage automobile, sidérurgie, matériaux de construction, industries agro-industrielles, vente à distance, filière halieutique...

L'ambition pour la région sera de faire évoluer, de rapprocher et de relier ces composantes pour constituer une véritable plate-forme logistique parfaitement insérée dans le réseau de transport européen, arrimée aux grandes zones économiques qui entourent le Nord-Pas de Calais, et source de création d'emplois et de valeur ajoutée dans la région.

L'émergence de nouveaux acteurs logistiques, l'évolution du secteur d'activités avec notamment l'essor de l'e-commerce, le besoin de diversifier l'offre de service en matière de transport, d'améliorer les échanges et les connexions entre les grandes plates-formes logistiques ou zones logistiques européennes, la nécessité de faciliter, voire d'optimiser la circulation et la distribution des marchandises au regard des infrastructures existantes, les grands projets d'infrastructures

(Canal Seine Nord Europe) et de services (autoroutes ferroviaires, transport combiné..) sont autant de sujets sur lesquels acteurs publics et privés doivent se mobiliser et se concerter.

De nombreux travaux sont engagés sur le thème des transports de marchandises et de la logistique, ou du transport en général. Ils marquent l'intérêt des acteurs publics de mieux comprendre les tenants et aboutissants d'un domaine stratégique pour les économies régionales, nationales et européennes.

Dans ce cadre, deux initiatives notamment ont été engagées :

- Initiée en 2009, l'opération « Etat des lieux Transport de marchandises / Logistique au sein de l'Aire métropolitaine de Lille », pilotée par la Mission Bassin Minier, LMCU, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) et Ports de Lille / Delta 3, s'inscrit dans le cadre de l'Aire de coopération métropolitaine de Lille.
L'objectif premier de cette étude était de faire partager à l'ensemble des acteurs un état des lieux concernant le transport de marchandises et la logistique. Ce travail devrait constituer le fondement pour bâtir ultérieurement un référentiel des enjeux partagés, voire un programme d'actions communes.
- L'étude réalisée par la Région sur le « Diagnostic des principaux enjeux du système des flux logistiques régionaux » ayant pour objectif de l'aider dans la définition de ses politiques en matière d'aménagement de plates-formes, de développement de services de transport et de choix d'intervention pour le développement d'une logistique compétitive et durable.

Cette étude s'est déroulée en 3 phases :

- l'état des lieux avec notamment l'identification des générateurs de flux en logistique et des enjeux liés au transport,
- une analyse du système et de la dynamique de la logistique avec l'étude de l'emploi et de la formation, de cinq filières économiques et de l'organisation logistique du territoire,
- une analyse prospective et stratégique.

Dorénavant des réflexions sont à approfondir concernant :

- la gestion du foncier (terres agricoles) et des friches des plates-formes logistiques abandonnées,
- l'optimisation, la complémentarité et la mise en réseau des plates-formes existantes et à venir, le développement de filières spécifiques telles que la logistique urbaine et la logistique du froid,
- l'émergence de nouveaux services logistiques intégrant les coûts et performances de chacun des modes pour proposer la meilleure offre avec une utilisation transparente des différents modes pour le client,

- la concertation et la négociation avec les territoires sur les projets logistiques existants et à venir, dans l'optique d'une stratégie régionale en matière de gestion des grands équipements,
- le besoin de rester en veille pour appréhender les évolutions des métiers, l'emploi, les disponibilités foncières, les implantations,...et maintenir des contacts avec les professionnels du secteur.

Les facteurs décisifs pour le Nord-Pas de Calais seront :

- les partenariats entre les ports maritimes et les plates-formes intérieures ;
- la capacité de massification des flux favorables à la création de services (cabotage maritime, autoroute de la mer, ferroutage...) ;
- les connexions des réseaux régionaux fluviaux et ferroviaires aux axes majeurs européens ;
- les disponibilités de sites d'implantation de grands centres européens de distribution.

La prise de compétences sur les ports maritimes donne à la Région les moyens d'une action directe pour la mise en œuvre de cette stratégie. Il en serait de même demain pour la prise de compétence sur les ports intérieurs.

Les enjeux :

Il apparaît indispensable que l'affirmation d'une stratégie de « grande région maritime » au sein de l'Europe du Nord-Ouest s'appuie sur une logique de complémentarité des plates-formes portuaires maritimes et intérieures régionales, notamment Douvres dont le lien maritime est à consolider lors de sa montée en puissance.

A horizon 2030, le défi réside dans la complémentarité et la mise en réseau des plates-formes régionales pour aboutir à l'émergence d'une plate-forme unifiée de transferts intermodaux, de dimension européenne, apte par sa lisibilité à capter des flux de marchandises de plus en plus importants.

Pour répondre à cet objectif, il faut :

- Renforcer l'intégration de la région dans les réseaux de transports nationaux et européens ;
- Structurer des bases arrières au profit des trois ports du littoral pour élargir leur hinterland au-delà du Nord-Pas de Calais ;
- Mettre à disposition des équipements de transbordement et de stockage, dans l'objectif de favoriser l'intermodalité et de valoriser les trafics de transit ;
- Agir en faveur de l'accueil d'implantations de nouvelles activités liées aux atouts logistiques de la région (centres européens de distribution...) ;

- Favoriser la coordination et la mise en réseaux des plates-formes multimodales du Nord-Pas de Calais par la mutualisation des moyens (infrastructures, services) et l'harmonisation des procédures (nomenclature, traçabilité, gestion des conteneurs, etc.) ;
- Soutenir l'adaptation des professionnels de la filière par des actions de formation et le développement de nouveaux services répondant aux besoins du secteur.

Les propositions :

1. De nouveaux services de transports

Renforcer les alternatives au mode routier par le développement et la promotion de nouvelles lignes régulières de transport de marchandises intégrées aux grands flux européens.

Le Nord-Pas de Calais, région logistique par excellence, est traversé par des flux importants de marchandises. Cet aspect particulier de son économie pourrait entrer en conflit avec les objectifs que s'est fixé l'institution au travers de sa Stratégie Régionale Climat s'il n'était pas proposé ou envisagé une alternative à la route fiable et performante. Dans cet objectif, la Région Nord-Pas de Calais s'est engagée dans le soutien aux autoroutes ferroviaires, au cabotage maritime et au transport combiné par trains et par navettes fluviales.

Compte tenu de l'important trafic routier des ports régionaux et, de manière générale, des flux de transit routier, des services d'autoroutes ferroviaires peuvent être envisagés. Ces services relierait les plates-formes du Nord-Pas de Calais, comme Dourges et les ports maritimes régionaux, au sud et à l'est de l'Europe (projet Dourges-Hendaye, Dourges-Sillon rhodanien...), mais aussi à la Grande-Bretagne. Le renchérissement des prix du carburant, les projets de tarification plus juste des infrastructures et les changements de mentalité des professionnels comme des citoyens font évoluer favorablement les conditions de développement des autoroutes ferroviaires et plus généralement des modes non routiers.

Une partie des flux routiers pourrait être également captée par des services d'autoroutes de la mer entre les ports du Nord-Pas de Calais et les ports de la péninsule ibérique, du Maghreb et de Scandinavie.

Pour assurer une bonne desserte des ports maritimes, il est nécessaire d'optimiser les connexions aux réseaux ferroviaire et fluvial, par la magistrale Ecofret et le canal Dunkerque-Escaut.

2. Vers un développement du fret ferroviaire de proximité

Face au recentrage de l'opérateur historique de fret ferroviaire sur les grands axes et à l'abandon consécutif des points terminaux fret dispersés, la question de l'acheminement terminal est posée à court et moyen terme. La mise en place de nouveaux dispositifs tels que des outils de

mutualisation, la création de nouveaux services, voire de nouveaux acteurs de fret de proximité doit être envisagée dans des conditions sociales, économiques, juridiques et institutionnelles qui restent à préciser.

3. Valoriser les flux transmanche

Alors que le potentiel de transport de marchandises et de passagers est important et en croissance attendue entre le Royaume-Uni et le continent européen, la région est dotée de trois ports maritimes et un port sec, en sortie du Tunnel sous la Manche, qui peuvent répondre à cette expansion continue. Les projets de développement tels que « Calais Port 2015 » intègrent des objectifs ambitieux en termes d'acheminement ferroviaire des flux.

4. Des capacités d'accueil multimodales

- Disposer de zones d'accueil compétitives pour l'implantation d'activités logistiques.
- Privilégier la création de plates-formes intermodales et de zones logistiques mutualisées à proximité des réseaux ferroviaires et fluviaux.
- Promouvoir la complémentarité entre de petites plates-formes et les plates-formes multimodales d'intérêt régional (Douges, Marquion).
- Développer des expérimentations de nouveaux modes de logistique urbaine (espaces de livraison multimodaux, acheminement du « dernier kilomètre » par des véhicules propres).

5. La mobilisation des opérateurs

Susciter le dialogue entre les multiples acteurs de la logistique régionale (chargeurs, affréteurs, transporteurs, offreurs fonciers...) pour dynamiser l'offre et assurer une complémentarité des initiatives. C'est un des objectifs que s'est fixé le pôle d'excellence régional Euralogistic situé sur la plate-forme logistique Delta 3.

II.3.3. Excellence dans les transports

II.3.3.1. Une région d'excellence dans le domaine des transports

Le Nord-Pas de Calais est la première région française pour l'industrie ferroviaire, la deuxième pour l'industrie automobile et la troisième pour l'activité logistique/transport. A ce titre, la thématique des Transports et de la Mobilité est reconnue comme un Domaine d'Activité Stratégique majeur de la Stratégie Recherche Innovation qui détermine les orientations 2014-2020 des politiques du Nord-Pas de Calais. Elle vise à positionner la région par rapport aux autres régions européennes en la différenciant par ses points forts spécifiques.

Le pôle ferroviaire du Nord-Pas de Calais se positionne comme le premier pôle européen du domaine avec 10 000 emplois, dont 4 000 pour la seule activité de construction ferroviaire, l'Association des Industries Ferroviaires Nord-Pas de Calais/Picardie fédérant l'essentiel des entreprises de la filière. Sa force réside dans sa capacité à rassembler et faire travailler en synergie la recherche, la fabrication et le contrôle.

Les écoles d'ingénieurs, les universités et les centres de recherche contribuent, par transfert technologique, à rendre l'outil industriel et les produits plus compétitifs car dotés d'une plus grande valeur ajoutée. Ainsi, outre les capacités de Recherche & Développement dont dispose Alstom à Valenciennes, on peut citer l'IFSTTAR (Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux), le projet phare « Campus International Sécurité et Intermodalité des Transports » ou encore le Technopole du Valenciennois dans le domaine des Transports Durables basé sur la recherche, l'innovation et la formation.

Enfin, la possibilité donnée aux industriels de tester leurs matériels voire de les faire homologuer, et donc de pouvoir livrer des produits totalement validés, constitue un avantage compétitif majeur. Cette dernière étape est rendue possible grâce à la réalisation du Centre d'Essais Ferroviaires à Petite-Forêt et l'implantation à Valenciennes de Certifer, agence française de certification ferroviaire.

L'industrie automobile au sens large (industrie mécanique, plasturgie...) représente 30 % de la production nationale. Elle génère près de 35 220 emplois (INSEE 2011) avec la présence sur le territoire régional de sept constructeurs, de nombreux équipementiers et PME sous-traitants ainsi qu'un pôle de recherche et développement sur les moteurs, les turbocompresseurs et l'acoustique automobile (CRITT M2A).

L'activité portuaire en région Nord-Pas de Calais représente un volume important d'emplois, plus de 50 000, si l'on considère l'ensemble de ses retombées économiques.

Les secteurs de la logistique et du transport emploient quant à eux 42 500 personnes dans le Nord-Pas de Calais.

Des pôles de compétitivité et d'excellence

Le choix par l'Union Européenne des sites de Valenciennes-Lille pour l'implantation de l'Agence Ferroviaire Européenne (AFE) et la labellisation du pôle de compétitivité à vocation mondiale i-Trans (systèmes de transports terrestres innovants) témoignent de la vitalité et du rayonnement des filières transports et logistique en Nord-Pas de Calais. L'AFE a pour tâche principale de rapprocher les règles techniques et celles de sécurité nationale des pays membres de l'Union Européenne. Le pôle i-Trans travaille sur la mise en place de projets sur les thèmes de l'interopérabilité pour le secteur ferroviaire, l'intermodalité pour le transport de fret ou de

voyageurs, l'intelligence des systèmes de transport et d'innovation pour le développement économique.

La forte implication de l'Institution Régionale dans ces différents domaines a contribué au redressement d'un secteur ferroviaire sur le déclin il y a une vingtaine d'années. Cet engagement s'est matérialisé plus récemment par l'obtention dans le cadre du programme d'investissement d'avenir, d'un Institut de Recherche Technologique au travers du projet RAILENIUM.

Le projet RAILENIUM, construit sur les fondations du pôle de compétitivité i-Trans, se positionne comme un leader mondial pour la Recherche et le Développement, l'Innovation et l'ingénierie de formation en matière ferroviaire. Il s'agit d'un projet qui répond aux attentes du Grenelle de l'Environnement et qui permettra d'améliorer le transport ferroviaire, d'optimiser les infrastructures ferroviaires, leur entretien et leur gestion, et d'assurer également l'excellence ferroviaire au niveau régional reconnu comme le territoire du Ferroviaire.

Il s'appuiera sur le Centre Européen d'Essais Ferroviaires, principal moyen d'essais mettant à disposition des équipements et des plates-formes de recherche uniques en Europe (boucle d'essais, piste de tramway, manège de fatigue, bancs d'essais,...).

Le pôle de compétitivité PICOM (industries du commerce et optimisation des chaînes de distribution) et le pôle d'excellence Energie 2020 (accompagner le développement économique des entreprises par une mise en adéquation des besoins et ressources énergétiques) complètent les activités d'i-Trans.

La structure Euralogistic, située sur la plate-forme Delta 3 et reconnue pôle d'excellence régional, effectue une mission de mise en réseau des acteurs de la logistique, de prospective, d'intelligence économique, d'ingénierie, de promotion territoriale et de communication.

Les enjeux et problématiques suivis par le pôle sont les suivants :

- Innovation et développement des entreprises,
- Veille et mise en réseau des acteurs de la filière,
- Promotion de la filière, stratégie à l'échelle nationale et internationale,
- Stratégie en matière de développement du capital humain,
- Responsabilité sociale et environnementale des entreprises.

Favoriser l'émergence d'un transport durable

Le territoire, fort d'un potentiel humain de plus de 350 personnes dans les meilleures équipes de recherche et d'innovation, ambitionne de devenir un acteur central de la recherche dans le domaine des transports de surface.

Cette ambition se traduit notamment par l'engagement de la Région dans la création à Valenciennes d'un campus international de formation, de recherche et de transfert technologique

dans le domaine des transports durables associant la communauté universitaire dans son ensemble, les milieux économiques et la société civile afin de concevoir les transports du 21ème siècle. Elle s'accompagne de la volonté de repositionner l'Homme comme préoccupation centrale des recherches menées pour la conception des futurs systèmes de transport.

Le grand projet régional « Véhicule électrique » se place dans ce cadre. Ainsi, le programme de recherche adossé se propose d'étudier les critères d'acceptation d'une nouvelle mobilité ou bien encore les dispositifs à mettre en œuvre afin de modifier les comportements et favoriser l'éco conduite.

Une montée en puissance coordonnée des structures de recherche publique, encore trop faibles en région, est nécessaire pour accompagner les mutations technologiques à venir, notamment en matière d'environnement et de sécurité (ex. : énergies nouvelles dont l'hydrogène, downsizing, hybridation, allègement des structures).

Il s'agira également d'investir plus largement le champ de la sociologie des transports et notamment celui des stratégies comportementales de manière à identifier les freins aux changements de comportements et contribuer à une évolution des choix modaux.

Adapter la formation

La vocation logistique de la région Nord-Pas de Calais repose sur sa capacité à offrir une réponse globale, de bout en bout de la chaîne de déplacement en maîtrisant l'intermodalité. Dans cet objectif, des efforts particuliers doivent être consacrés à la formation professionnelle des acteurs du secteur 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.

Dans ce contexte, le Campus Euralogistic, implanté sur Delta 3 autour d'un entrepôt-école, propose des formations concernant tous les métiers de la logistique, alliant théorie et pratique, en adéquation avec les besoins des entreprises et des publics. Cette offre permet également la construction de parcours menant à la certification y compris sur des diplômes universitaires. Enfin, le Campus est un lieu d'information sur les métiers, de découverte, d'orientation pour des publics potentiellement intéressés par cette filière.

La réalisation du canal Seine Nord offre de nouvelles perspectives pour le secteur du transport fluvial et les activités liées à la gestion du canal. Dans un contexte de vieillissement des actifs de la batellerie et de développement important de la cale nécessaire, une attention particulière devra être portée aux formations à ces métiers.

L'ambition d'une grande région maritime nécessite également de proposer une offre de formation conséquente aux métiers de la mer, des ports et des services aux navires.

Le secteur des industries de la construction et de la maintenance des bateaux fait état de difficultés économiques. Il reste une vingtaine de chantiers en France et deux en Nord-Pas de Calais. Un soutien pour les projets de développement et d'adaptation de la filière pourrait être

envisagé, afin de répondre notamment au besoin de cale neuve engendré par la réalisation du canal Seine-Nord Europe.

Plus généralement, le Contrat de Plan Régional de Développement des Formations Professionnelles (CPRDFP) a identifié, dans son état des lieux, les principaux enjeux liés aux métiers des transports. Le CPRDFP répond à trois objectifs : permettre l'accès de tous à la formation et à la qualification tout au long de la vie, faire face aux enjeux d'une région en pleine mutation économique et sociale, miser sur la compétitivité économique et l'innovation. Les actions ciblées visent à mettre en cohérence les formations relevant de la formation initiale, de l'apprentissage et de la formation continue des actifs (demandeurs d'emploi et salariés).

Parallèlement et en partenariat avec la SNCF, la Région s'est engagée financièrement dans les travaux de réaménagement et d'extension de l'atelier de Calais concernant l'entretien de certains matériels ferroviaires du réseau TER Nord-Pas de Calais. Cet atelier, spécialisé à l'origine dans de l'entretien à la caisse (principalement voitures CORAIL), s'est ainsi vu recentré sur la maintenance du parc AGC Nord-Pas de Calais (soit 45 engins se décomposant en 15 matériels diesel et 30 matériels hybrides ou bimodes). Cette réorientation, outre une évolution technologique et une réorganisation, a permis la création d'environ 30 emplois spécialisés. Il est à rappeler que les ateliers de maintenance des matériels ferroviaires représentent une partie structurante du fonctionnement du TER Nord-Pas de Calais et du territoire puisque leur implantation fixe les retours matériels pour les opérations de maintenance et d'entretien.

II.3.3.2 Observer pour organiser, débattre et évaluer

Mieux connaître les déplacements et la mobilité des habitants du Nord-Pas de Calais

La connaissance des déplacements de la population et des caractéristiques de ces déplacements (modes, motifs, éléments socio-économiques et démographiques) est fondamentale pour la définition des politiques de transport. En effet, l'étude approfondie des déplacements, des habitudes quotidiennes de la population régionale permet de mieux organiser le système de transport dans toutes ses composantes (épine dorsale ferroviaire régionale, systèmes locaux), de vérifier son adéquation aux besoins de la population et d'évaluer les résultats des politiques mises en œuvre.

Le Conseil Régional dispose de données statistiques concernant la fréquentation de son réseau ferroviaire, acquises par des campagnes de comptages réalisés à bord des trains TER. De même, les autorités organisatrices de transports urbains demandent à leurs délégués de réaliser des mesures de fréquentation des réseaux opérés ; de leurs côtés, l'Etat et les Départements mesurent le nombre de véhicules qui circulent sur leurs réseaux routiers respectifs.

Ces données de fréquentation sont nécessaires mais pas suffisantes car elles ne permettent ni d'obtenir les caractéristiques des déplacements mesurés ni une vision complète des déplacements sur la zone d'étude, se limitant à un simple comptage des usagers du transport étudié.

Enquête Régionale Mobilité et Déplacements

La Région a initié une Enquête Régionale Mobilité et Déplacements 2009/2010. Cette opération visait à obtenir une vision globale de la mobilité quotidienne et des déplacements sur l'ensemble du territoire régional et à disposer d'un fonds statistique régional sur le sujet. Elle a fait l'objet d'un partenariat financier avec l'Etat, les deux Départements et plusieurs Agglomérations. Le projet, unique en France, se compose de deux parties. Une collecte par téléphone d'informations de déplacements a été réalisée auprès d'un échantillon de 12 000 personnes habitant la zone étudiée, ainsi qu'un travail d'actualisation statistique des données urbaines de déplacements existantes en région à une année de référence, l'assemblage de ces données avec les données collectées par la Région et l'analyse des résultats. Les données obtenues sont à la disposition des professionnels des transports et du grand public, notamment à travers la publication de tableaux de bord statistiques par l'Observatoire Régional des Transports et des Mobilités (ORTM).

Les déplacements des habitants du Nord-Pas de Calais représentent un volume de 13 350 000 par jour, soit 3,88 déplacements par jour et par personne.

Cette enquête s'inscrit dans un dessein plus vaste, qui pourrait être porté par le SMIRT, de mise en place d'un dispositif permanent d'observation de la mobilité des personnes et des déplacements, alimenté par le renouvellement régulier (fréquence décennale) des Enquêtes Ménages Déplacements Urbaines. L'ERMD est conçue comme un socle sur lequel s'appuieront de futures enquêtes plus thématiques. Ainsi, une enquête sur la mobilité du samedi et du dimanche et une autre sur les déplacements longue distance pourraient être lancés.

Enquêtes Ménage Déplacements

Réalisées au téléphone ou en face à face, ces enquêtes complexes à mettre en œuvre et parfois coûteuses répondent à un standard national, élaboré et maintenu par le CERTU depuis la fin des années 1960, qui assure leur comparabilité dans le temps et dans l'espace. Ces enquêtes sont un élément de diagnostic fondamental dans le cadre de l'élaboration de Plans de Déplacements Urbains ou de la réorganisation des offres de transport. Très riches car comportant de nombreuses questions sur le logement, les ménages, les personnes enquêtées et leurs déplacements quotidiens, elles permettent de dresser un tableau exhaustif des déplacements des habitants de la zone d'étude et de leurs caractéristiques. Par contre, elles ne donnent aucune information sur le transit ou les entrées de personnes extérieures à la zone d'étude.

Enquêtes d'interception routières ou ferroviaires

Routières, elles sont appelées cordons routiers car menées en différents points d'entrée d'un territoire et formant par conséquent un cordon, une frontière virtuelle. Elles permettent d'obtenir des informations limitées (origine, destination, motifs, caractéristiques des véhicules essentiellement) par interception d'une partie du trafic. Délicates à mettre en œuvre car nécessitant des mesures de sécurité importantes, elles restent chères à réaliser mais sont une source essentielle dans la connaissance des déplacements routiers et, pour les services régionaux, dans la connaissance des pratiques des non usagers du train.

Ferroviaires, elles sont appelées rail-test, enquête photo ou cordon ferroviaire, même si cette dernière dénomination n'est plus aussi juste, le trafic n'étant pas arrêté pour les besoins de l'enquête. Réalisées à bord des trains, elles permettent d'en savoir plus, comme les cordons routiers, sur les caractéristiques essentielles du déplacement réalisé par la personne interrogée.

L'Observatoire Régional des Transports et des Mobilités

Un certain nombre de données dont une sélection d'indicateurs concernant la mobilité des personnes mais aussi le volet marchandises sont disponibles dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports et des Mobilités issu d'un partenariat étroit entre la Région et la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

Une refonte des objectifs et du site internet de l'ORTM est envisagée en élargissant le partenariat à l'ADEME à travers des données utiles pour l'élaboration des Plans Climat et la cohérence avec d'autres dynamiques d'observation en cours.

Démocratie participative et débat public

Les comités de ligne constituent un dispositif de démocratie participative qui donne lieu à des rencontres régulières et suivies entre élus, partenaires du TER (SNCF, RFF) et usagers. Les comités de ligne sont des lieux d'expression de la réalité vécue par les usagers (régularité, occupation, offre...). Sur la base de l'engagement pérenne des partenaires, les comités de ligne développent l'information, la participation des usagers ainsi que la concertation entre les acteurs.

Une réflexion est en cours pour élargir ce dispositif aux enjeux intermodaux, notamment dans le cadre du SMIRT.

De plus, en réponse aux attentes des citoyens qui sont de plus en plus sensibles aux sujets qui touchent leur cadre de vie et leur environnement, la Région vient de créer une Instance Régionale de Débat Public afin de conforter la démocratie participative et de permettre aux citoyens de mieux comprendre et de s'exprimer sur les projets régionaux majeurs.

Une Directive Régionale d'Aménagement sur la question des mobilités

Toute personne a le droit de circuler librement (article 13 Déclaration Universelle des Droits de l'Homme). Comment conjuguer mobilité et durabilité ? Quels impacts sur nos modes de vie, sur l'environnement (pollutions, fragmentation des espaces, climat,..), sur l'urbanisation de nos villes, leur extension, sur les disparités territoriales, sur les inégalités sociales ?...

Les enjeux autour des mobilités sont multiples et vont au-delà de la question des transports. Ils intègrent notamment la question de l'accès à l'information et le haut-débit comme facteur de désenclavement et de réduction à la source des déplacements.

Dans le cadre de la mise en œuvre du SRADT adopté en 2006, la Région Nord-Pas de Calais a exploré le droit que lui confère la loi d'Orientation sur l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire avec l'expérimentation de Directives Régionales d'Aménagement (DRA).

Les DRA visent à mobiliser de manière coordonnée - dans le respect des champs de compétence de chacun - les partenaires institutionnels, collectivités et opérateurs de rang régional et départemental. Elles constituent ainsi un cadre de référence commun et partenarial.

Il s'agit à travers une DRA :

- de bâtir un cadre de référence partagé pour l'action et la coopération des acteurs publics, au regard d'enjeux d'intérêt régional et de valeurs et d'objectifs communs,
- de le traduire par un engagement de progrès partagé de ces acteurs, qui a pris la forme de déclarations d'intention validées par leurs exécutifs ou leurs autres instances,
- d'assurer sa mise en œuvre par la convergence, voire la coordination de leurs politiques publiques, en tirant parti des compétences de chacun,
- de mobiliser et mutualiser les moyens correspondants,
- d'accompagner les territoires dans la prise en compte et la contribution locale à la réalisation de ces objectifs.

En outre, l'engagement des partenaires régionaux et départementaux s'organise autour de cinq leviers d'action publique visant à promouvoir un mode d'action publique concertée dans une logique d'incitation et d'appui aux acteurs locaux :

- Agir en rendant exemplaires ses propres opérations d'aménagement.
- Sensibiliser les décideurs, les professionnels et le grand public (renforcer l'observation et la prospective ; communiquer pour changer les pratiques des citoyens, des entreprises ; faire évoluer les représentations collectives ; renforcer les partenariats avec les ingénieries locales et accompagner les élus dans l'exercice de leurs mandats.
- Inciter avec des politiques d'aide et d'accompagnement (valoriser, optimiser et faire converger les politiques publiques en vigueur ; aider au surcoût qualitatif des projets, appuyer les projets exemplaires et les expérimentations...).

- Conditionner l'attribution des subventions sur les territoires (préciser les critères et les conditions d'octroi des aides publiques au regard des objectifs partagés définis avec les territoires ; ouvrir le dialogue avec les territoires pour valoriser leurs actions et rechercher de nouvelles marges de progrès...).
- Se positionner par des avis formalisés et experts sur les projets locaux.

Dans le cadre de l'actualisation du SRADDT, la Région propose ainsi à ses partenaires deux nouveaux chantiers de réflexions et de travaux autour des questions liées à l'égalité des territoires et aux mobilités.

Pour ce qui concerne les mobilités, la Région propose quatre axes de réflexion :

- **Réaffirmer le cœur de l'outil public pour infléchir les déplacements**
 - Les collectivités locales ont beaucoup investi dans les transports collectifs sans pour autant toujours obtenir un développement de la fréquentation à la hauteur de leurs efforts. Néanmoins, cet engagement collectif a permis la remise en cause du modèle du « tout automobile » et est indispensable pour infléchir les tendances et garantir l'égalité territoriale.
- **Agir sur les nouveaux leviers au regard des enjeux de développement durable, de lutte contre le réchauffement climatique, de santé ...**
 - De nouveaux enjeux notamment environnementaux sont apparus qui demandent des réponses moins standardisées, qui prennent davantage en compte les innovations technologiques et sociétales et qui anticipent également les transformations à venir.
- **Intégrer les actions dans une perspective plus globale**
 - Les mobilités concernent tous les temps de la vie et doivent donc être traités dans un cadre élargi.
- **Accompagner l'économie territoriale**
 - Conforter le fret massifié.
 - Préserver voire améliorer les conditions de mobilité des principaux flux de marchandises (exigences et opportunités).

Pour son évaluation, le SRTM se référera notamment aux indicateurs mis en place par le SRADDT.

CONCLUSION

L'approche volontariste proposée au travers de ce document vise à remédier aux problèmes de saturation, d'accessibilité et d'équilibre territorial et modal par un système régional de transport en commun. Elle vise aussi à valoriser l'immense potentiel lié à une position géographique exceptionnelle pour faire du secteur transport et logistique une véritable valeur ajoutée au développement régional.

Le Schéma Régional des Transports et des Mobilités s'inscrit dans la logique d'aménagement et de développement durable du territoire, telle que définie par le SRADDT, en se fixant comme objectifs un développement territorial plus équitable, une attractivité économique accrue et un meilleur respect de l'environnement par une réduction des nuisances et des émissions de gaz à effet de serre.

Ceci suppose l'implication et la motivation de chacun des acteurs du système des transports dans ce projet. Une stratégie n'a de sens que si elle trouve un aboutissement dans l'action.

Mais n'en doutons pas, tous les partenaires concernés sauront relever ce défi et œuvrer collectivement pour faire du Nord-Pas de Calais un hub au cœur de l'Europe.

GLOSSAIRE

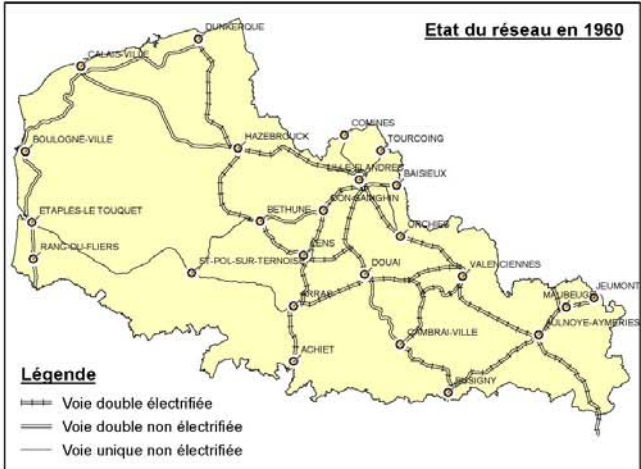
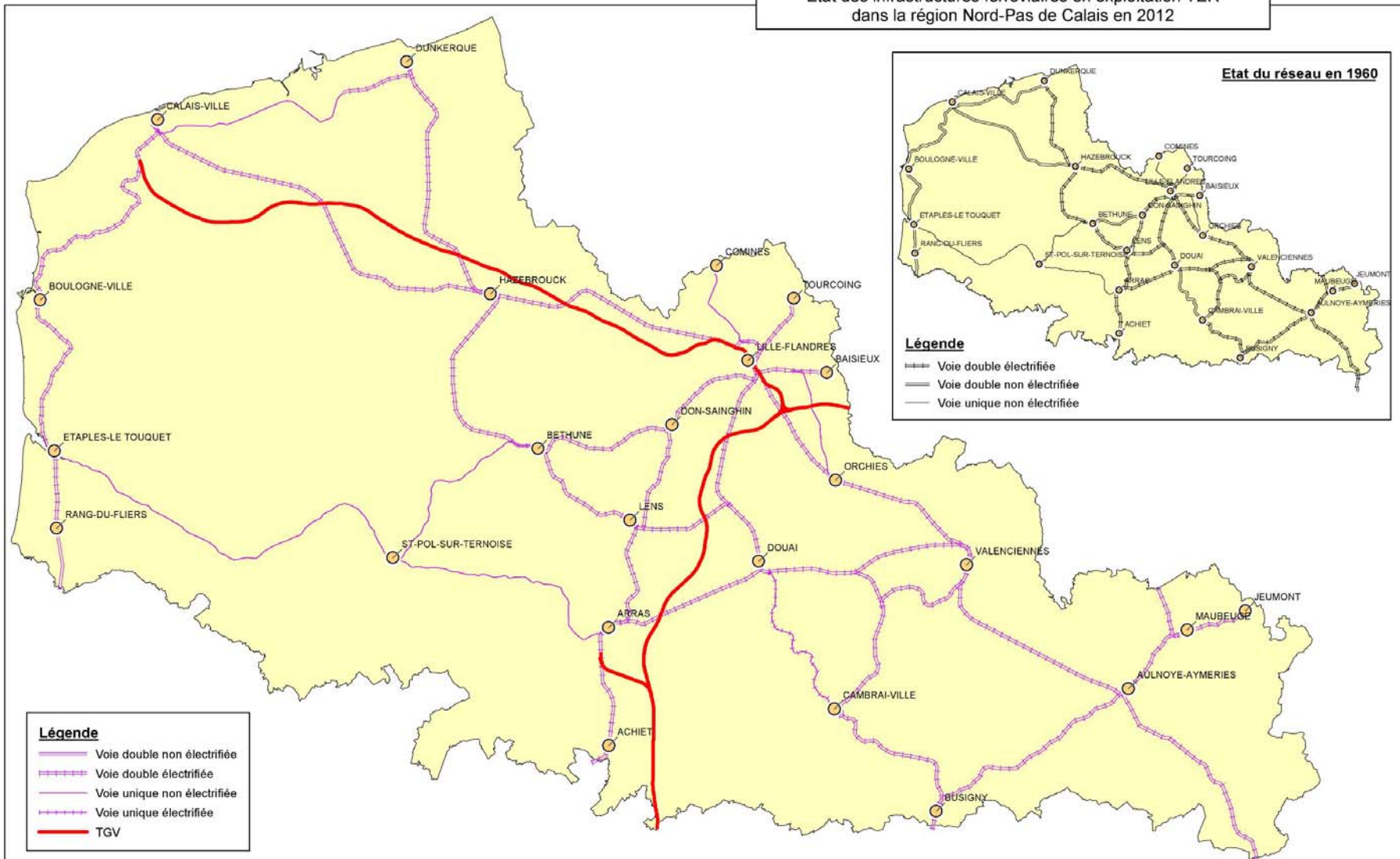
AAH	Allocation Adulte Handicapé
ADEME	Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
AFE	Agence Ferroviaire Européenne
AGC	Autorail Grande Capacité
AOT	Autorité Organisatrice de Transports
AOTU	Autorité Organisatrice de Transports Urbains
CERT	Cellule Economique Régionale des Transports
CERTU	Centre d'Etudes sur les Réseaux, le Transport, l'Urbanisme et les constructions publiques
CPRDFP	Contrat de Plan Régional de Développement des Formations Professionnelles
CRITT M2A	Centre de Recherche, d'Innovation Technique et Technologique en Moteurs et Acoustique automobile
DRA	Directive Régionale Aménagement
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
EMD	Enquête Ménages Déplacements
ERMD	Enquête Régionale Mobilité Déplacements
GECT	Groupement Européen de Coopération Territoriale
GES	Gaz à Effet de Serre
GPMD	Grand Port Maritime de Dunkerque
GRRT	Groupement Régional pour la Recherche dans les Transports
IFSTTAR	Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
LAURE	Loi 96-1236 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie
LMCU	Lille Métropole Communauté Urbaine
NIFT	Nouvel Itinéraire Fret de Transit
PICOM	Pôle de compétitivité des industries du commerce de Lille
PDA	Plan de Déplacements des Administrations
PDE	Plan de Déplacements Entreprises
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PREDIM	Plate-forme de Recherche et d'Expérimentation pour le Développement de l'Information Multimodale
PTU	Périmètre de Transport Urbain
PMR	Personne à Mobilité Réduite

RER	Réseau Express Régional
RFF	Réseau Ferré de France
RSA	Revenu de Solidarité Active
RTE-T	Réseau Trans-Européen de Transport
SCOT	Schéma de COhérence Territoriale
SDRIV	Schéma Directeur Régional de l'Information Voyageurs
SDA	Schéma Directeur d'Accessibilité
SMALIM	Syndicat Mixte des Aéroports de Lille et de Merville
SMIRT	Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports
SNE	Seine Nord Europe
SNIT	Schéma National des Infrastructures de Transport
SRADT	Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire
SRADDT	Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire
SRCAE	Schéma Régional Climat, Air et Energie
SRDE	Schéma Régional de Développement Economique
SRTM	Schéma Régional des Transports et des Mobilités
SRT	Schéma Régional des Transports
SRI	Stratégie de Recherche et d'Innovation
TAD	Transport à la Demande
TC	Transports en Commun
TER	Transport Express Régional
TER GV	Transport Express Régional à Grande Vitesse
TGV	Train à Grande Vitesse
TCSP	Transport en Commun en Site Propre
VVV	Véloroute Voie Verte
VNF	Voies Navigables de France

DOCUMENTS CARTOGRAPHIQUES

LE TER, EPINE DORSALE DE LA MOBILITE REGIONALE

Etat des infrastructures ferroviaires en exploitation TER
dans la région Nord-Pas de Calais en 2012

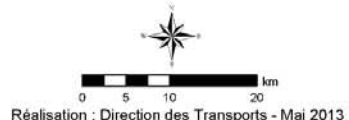


Légende

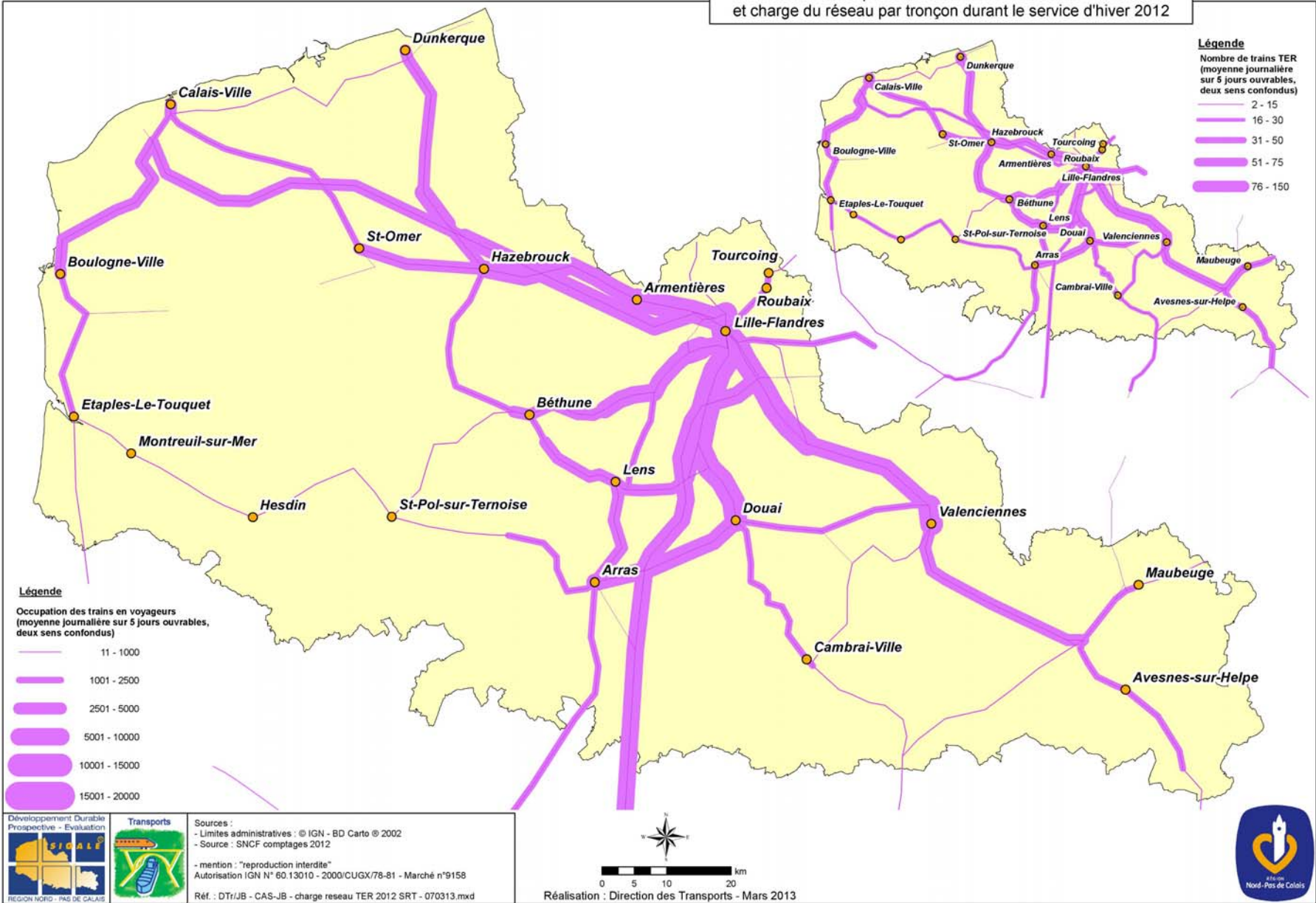
- Voie double non électrifiée
- Voie double électrifiée
- ... Voie unique non électrifiée
- Voie unique électrifiée
- TGV



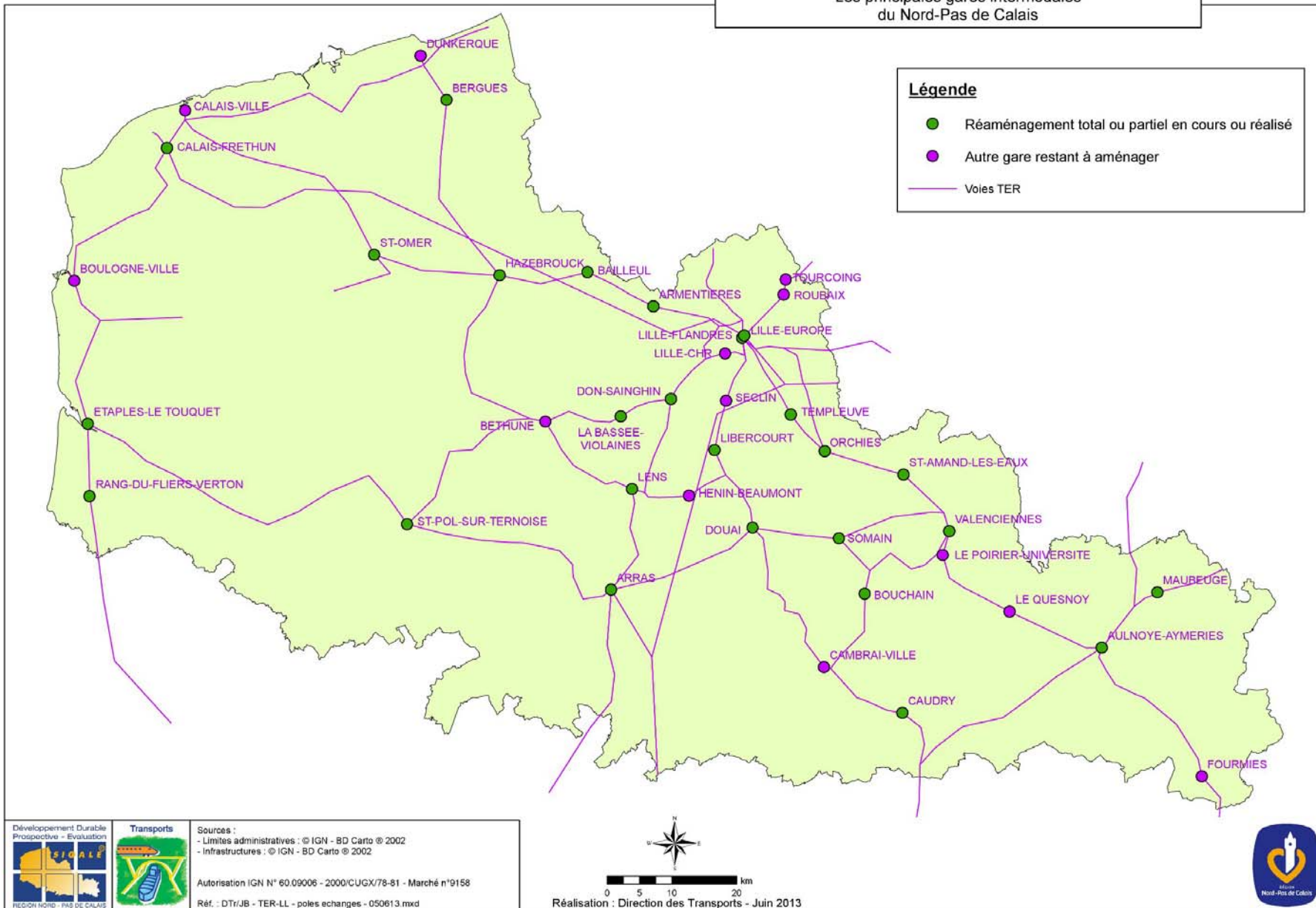
Sources :
 - Limites administratives : © IGN - BD Cartho © 2002
 - Infrastructures ferroviaires : © IGN - BD Cartho © 2002
 - Vitesses et équipements spéciaux : SNCF
 - Etat du réseau 1969 : OREAM
 Autorisation IGN N° 60.13010 - 2000/CUGX/78-81 - Marché n°9158
 Réf. : DT/ JB - CAS-JB - Etat infrastructures ferrées 2012 - 270513.mxd



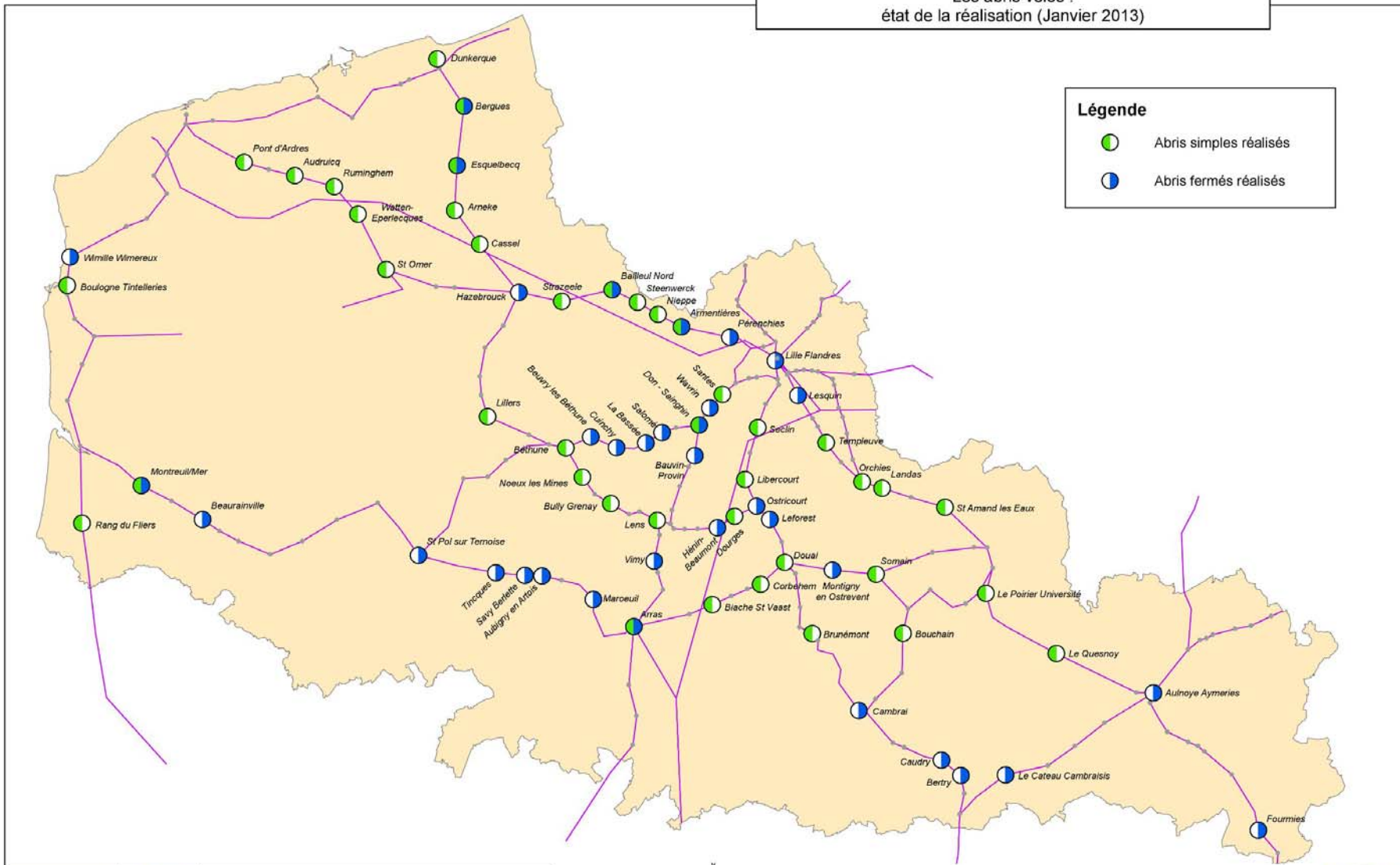
Occupation des trains TER en 2012
et charge du réseau par tronçon durant le service d'hiver 2012



Les principales gares intermodales du Nord-Pas de Calais



Les abris vélos :
état de la réalisation (Janvier 2013)



Légende

- Abris simples réalisés
- Abris fermés réalisés

Développement Durable
Prospective - Evaluation

Transports

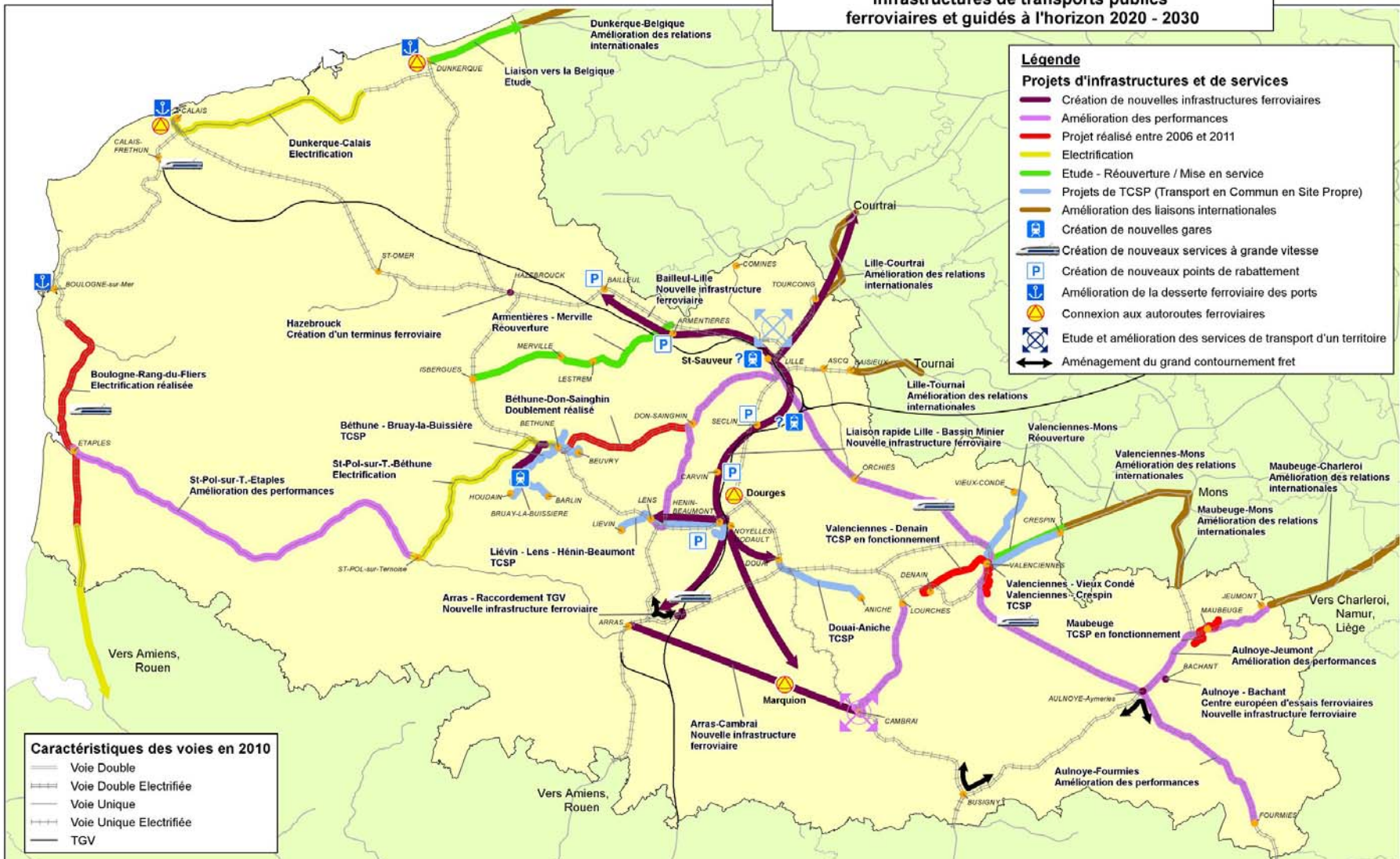
Sources :
- Limites administratives : © IGN - BD Cartho © 2002
- Infrastructures : © IGN - BD Cartho © 2002
- mention : "reproduction interdite"
Autorisation IGN N° 60.13010 - 2000/CUGX/78-81 - Marché n°9158
Réf. : DTr/JB - TER-LL - Abris vélos - 230113.mxd

0 5 10 20 km

Réalisation : Direction des Transports - Janvier 2013



Infrastructures de transports publics ferroviaires et guidés à l'horizon 2020 - 2030



Légende

Projets d'infrastructures et de services

- Création de nouvelles infrastructures ferroviaires
- Amélioration des performances
- Projet réalisé entre 2006 et 2011
- Electrification
- Etude - Réouverture / Mise en service
- Projets de TCSP (Transport en Commun en Site Propre)
- Amélioration des liaisons internationales
- 🚉 Création de nouvelles gares
- 🚄 Création de nouveaux services à grande vitesse
- P Création de nouveaux points de rabattement
- 🚢 Amélioration de la desserte ferroviaire des ports
- 🚗 Connexion aux autoroutes ferroviaires
- 🔄 Etude et amélioration des services de transport d'un territoire
- ↔ Aménagement du grand contournement fret

Caractéristiques des voies en 2010

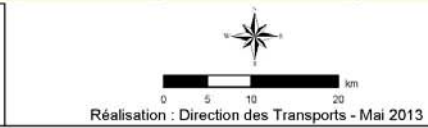
- Voie Double
- Voie Double Electrifiée
- Voie Unique
- Voie Unique Electrifiée
- TGV



Sources :
- Limites administratives : © IGN - BD Cartho © 2002
- Voies ferrées : © IGN - BD Cartho © 2002

Autorisation IGN N° 60.13010 - 2000/CUGX/78-81 - Marché n°9158

Réf. : DT/ JB - CAS-JB - projets fer version 4 - 220513.mxd



LE TER, EPINE DORSALE DE LA MOBILITE REGIONALE

Le contexte :

- Le réseau ferroviaire régional est le plus dense de France et de nombreux points de saturation existent entraînant des conflits de circulation entre les trains de fret, les trains grandes lignes, TGV et TER.
- Cette saturation du réseau ne permet pas partout un cadencement satisfaisant les besoins réels en matière de fréquence et une circulation efficiente des marchandises notamment aux abords de la façade maritime.
- Par ailleurs, certains points du territoire sont mal reliés entre eux.
- Les liaisons transfrontalières de voyageurs sont limitées et peu fréquentées.
- Si certaines grandes agglomérations de la région bénéficient du réseau grande vitesse, d'autres ne sont pas reliées à Lille par des temps de parcours performants et compétitifs par rapport à la route.
- En dehors des flux de déplacements en provenance ou à destination de la métropole lilloise, les déplacements internes à l'arc sud et au littoral, déjà très importants, vont s'accroître dans le temps.
- Le trafic de fret empruntant les axes régionaux est appelé à croître dans des proportions importantes, tous modes confondus.

Les enjeux :

Assurer par le TER une couverture régionale du transport collectif de voyageurs, en lien avec les transports urbains et départementaux, à savoir :

- Offrir aux usagers un service de transport collectif de bout en bout en développant l'intermodalité dont le Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports (SMIRT) sera l'outil essentiel.
- Bâtir une région multipolaire avec toutes les grandes villes de la région à une heure de la métropole.
- Mettre en place un réseau intégré et cadencé dans l'Aire métropolitaine de Lille,
- Renforcer les liaisons transversales, rééquilibrer les flux.
- Connecter le TER au réseau européen de la grande vitesse afin de répondre aux besoins croissants de mobilité entre le Nord-Pas de Calais et les régions européennes.

- Créer et renforcer des systèmes capacitaires le long de l'A1 et de l'A25 pour faciliter le report modal vers le ferroviaire.

Les propositions :

1. Améliorer le réseau d'infrastructures, support des services ferroviaires

- moderniser, électrifier, doubler certaines liaisons ;
- améliorer la robustesse des lignes et leur performance ;
- augmenter les vitesses, réduire les temps de parcours ;
- faciliter le cadencement en rééquilibrant les flux ;
- poursuivre le programme de rénovation et de mise en accessibilité des gares et pôles d'échanges TER ;
- réduire les conflits d'usage TER / fret et de saturation des réseaux via la modernisation et / ou la création de nouvelles infrastructures et / ou le transit du fret vers des itinéraires moins chargés (NIFT).

2. Accroître les services et leur qualité

- Répondre aux besoins de mobilité régionale pour l'ensemble des usages (professionnels ou de loisirs) ;
- Achever d'ici 2015 le plan de rénovation et de renouvellement du matériel roulant et veiller à réduire les consommations énergétiques ;
- Engager une étude d'adéquation offre/matériel à moyen-long terme ;
- Simplifier l'accès aux transports en commun (information multimodale, tarification multi-réseaux, coordination de l'offre, billettique interopérable) ;
- Améliorer la qualité du service TER et adapter l'offre, au regard des attentes formulées par les comités de ligne ;
- Améliorer la continuité et la régularité des services de transport ;
- Répondre aux besoins d'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) au TER ;
- Etudier une amélioration de l'offre de soirée et de week-end ;
- 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.

3. Améliorer l'accès à la métropole lilloise

- Créer une desserte cadencée de la métropole lilloise ;
- Réaliser un nouveau système capacitaire au sein de l'Aire métropolitaine de Lille (RER) ;
- 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 ;
- Poursuivre le rapprochement avec Lille des agglomérations les plus éloignées grâce au TER-GV et à l'amélioration des infrastructures ;
- Assurer à Lille l'accueil de l'ensemble de ces flux et leur diffusion en facilitant l'intermodalité dans toutes ses composantes : transfert de quai à quai, information multimodale, tarification intégrée.

4. Favoriser les échanges entre les territoires

- Développer l'accessibilité des territoires par les transports en commun : TCSP, tram-train, BHNS, AHNS, navettes fluviales, téléphérique ;
- Favoriser les coordinations entre les modes de transport pour accroître les solutions de déplacement ;
- Améliorer les dessertes inter-territoires.

5. Développer les échanges transfrontaliers et européens

- Étudier les potentiels de développement des liaisons TER ;
- Bénéficier de l'augmentation des dessertes TGV vers les capitales européennes et étudier la création d'une nouvelle gare TGV au sud de Lille ;
- Renforcer le rôle de la gare de Calais-Fréthun dans la desserte grande vitesse du littoral ;
- Poursuivre les dessertes régionales grande vitesse au-delà des frontières.

6. Favoriser l'intermodalité via le SMIRT

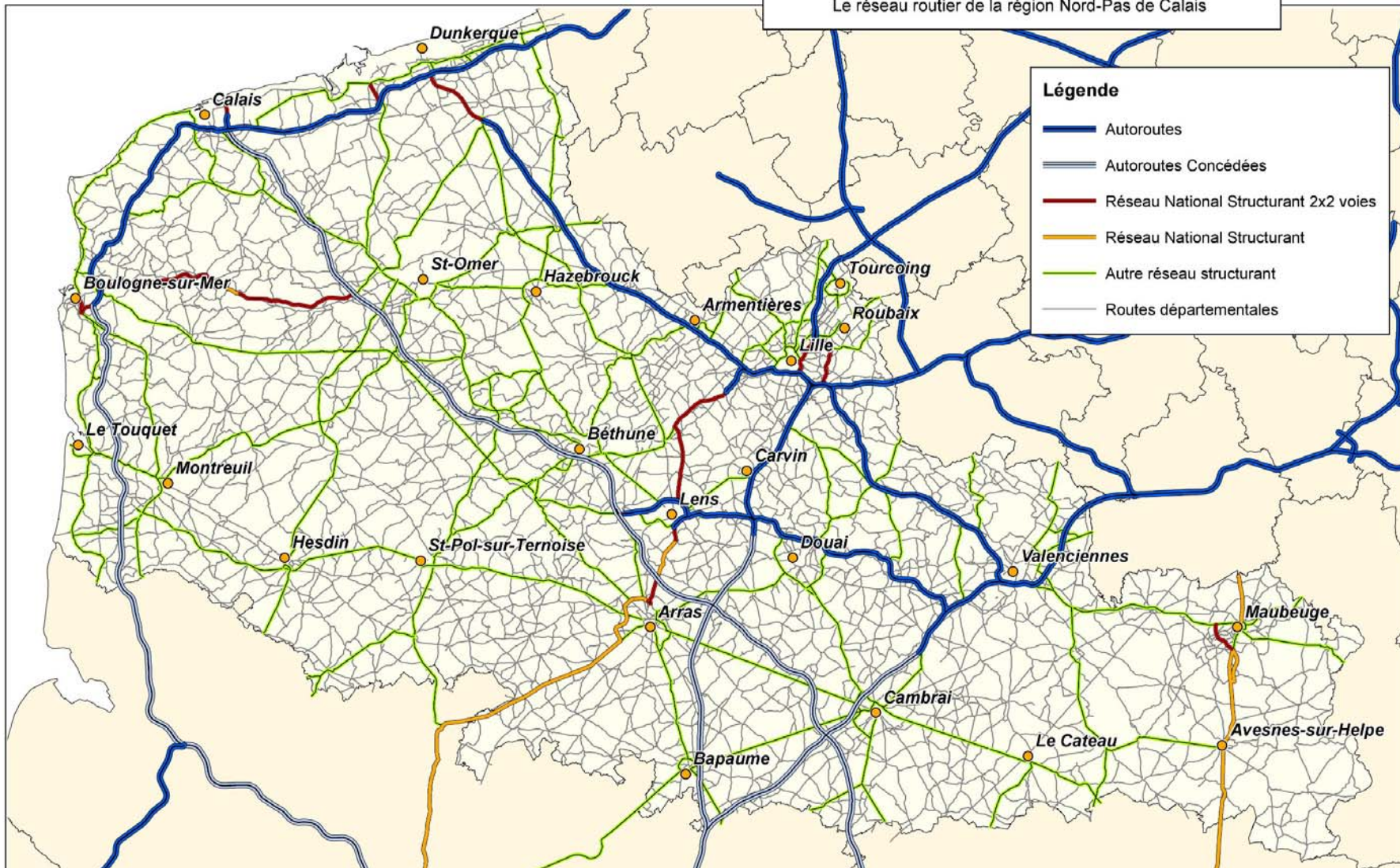
- Étudier la mise en place de tarifications multi-réseaux, notamment combinées et intégrées, ou d'une tarification unique sur le territoire du Nord-Pas de Calais ;
- Développer et favoriser l'interopérabilité des systèmes billettique et d'information voyageurs : étudier la mise en place d'outils de test et de production ;
- Étudier la coordination de l'offre de transport des réseaux du territoire régional ;
- Favoriser l'intermodalité avec les modes alternatifs et doux.

7. Intégrer le TER dans la chaîne de déplacements

- Favoriser l'intermodalité entre le TER et le vélo via l'installation d'abris vélos en gare, des dispositifs de location de vélos ou l'installation d'espaces vélos dans les trains lors d'acquisition ou de rénovation de matériel ;
- Contribuer via l'aménagement de pôles d'échanges à :
 - Une amélioration maîtrisée des conditions d'accès aux gares en voiture
 - Un développement du rabattement en transport en commun
 - Une meilleure lisibilité et une sécurisation des accès aux gares visant à encourager l'usage des modes doux
- Accompagner l'aménagement de Transport en Commun en Site Propre contribuant au rabattement vers les gares TER ;
- Étudier le développement de la pratique du co-voiturage pour le rabattement vers les gares.

LA MAITRISE DES FLUX ET L'OPTIMISATION DU MODE ROUTIER

Le réseau routier de la région Nord-Pas de Calais



Légende

-  Autoroutes
-  Autoroutes Concédées
-  Réseau National Structurant 2x2 voies
-  Réseau National Structurant
-  Autre réseau structurant
-  Routes départementales



Sources :
 - Limites administratives : © IGN - BD Cartho © 2002
 - Réseaux routiers : © IGN - BD carto © 2002, Multinet TeleAtlas 2004
 Autorisation IGN N° 60.06011
 Réf. : DTv/JB - CAS-JB - réseau routier régional - 300513.mxd



0 5 10 20 km

Réalisation : Direction des Transports - Mai 2013



LA MAITRISE DES FLUX ET L'OPTIMISATION DU MODE ROUTIER

Le contexte :

- Dans un contexte général de hausse des trafics, le rééquilibrage modal s'impose et passe par :
 - des solutions alternatives pertinentes en fret (ferroviaire, fluviale et maritime),
 - un accroissement de l'usage des transports collectifs et des modes doux (TER, TCSP, vélo...),
 - une régulation tarifaire (péages ou taxes nationales...).

Ce rééquilibrage devra s'accompagner de politiques d'aménagement (stationnement, localisation des activités, densification de l'urbanisme...) et d'évolutions dans l'usage de l'automobile (co-voiturage, autopartage...).

- La création de nouvelles infrastructures doit être limitée en privilégiant les aménagements de voies existantes.
- Les sections autoroutières les plus proches de Lille tendent à devenir des artères d'agglomération.

Les enjeux :

- **Réguler les flux :**
 - en les distinguant et en hiérarchisant le réseau ;
 - en s'appuyant sur les possibilités de paiement de droits d'usage ;
 - en encourageant des initiatives pour un meilleur usage de la voiture et une réduction du nombre de déplacements ;
 - en privilégiant le développement et la densification des zones desservies par les transports en commun ;
 - en développant au sein des agglomérations une politique de stationnement adaptée et rigoureuse favorisant le report modal et la pratique des modes doux ;
 - en favorisant les circuits courts.
- **Promouvoir des alternatives au mode routier :**
 - par des aménagements routiers coordonnés aux modes alternatifs, par des pôles d'intermodalité routes/transports collectifs ;
 - en captant au mieux le trafic fret à partir des ports et des plates-formes.
- **Disposer de grands axes répondant à des objectifs d'aménagement du territoire permettant :**

- des relations efficaces entre les grands pôles économiques, urbains et logistiques ;
- une desserte des territoires à l'écart du développement ;
- un écoulement des flux de transit évitant les aires urbaines.

Les propositions :

1. Ecarter les flux de transit des aires urbaines et les transférer sur le rail, la voie d'eau ou la mer

- Diffuser les flux de transit Nord-Sud sur l'est de la Métropole ;
- Capturer les trafics dans un réseau de plates-formes multimodales ;
- Evacuer le fret maritime par des liaisons Nord-Ouest / Sud-Est.

2. Fluidifier le trafic de l'Aire métropolitaine de Lille

- Desserrer la polarité et le nœud métropolitain par la desserte des pôles d'échanges de transports collectifs et la régulation des itinéraires ;
- Offrir une alternative intermodale routes/transports collectifs sur le contournement par le renforcement des pôles d'échanges, par la constitution de véritables « portes d'entrée » et « pénétrantes » ;
- Favoriser une desserte des marchandises par un réseau de ports et plates-formes multimodales et développer la logistique urbaine ;
- Orienter le trafic de grand transit vers un contournement de l'Aire métropolitaine de Lille par l'est et par l'ouest.

3. Désenclaver la Sambre-Avesnois

- Réaliser le chaînon manquant entre Maubeuge et Avesnes ;
- Créer les liaisons avec la Belgique et l'Île de France.

4. Etudier une harmonisation de la tarification des infrastructures (et des expérimentations de la régulation du transport routier de marchandises)

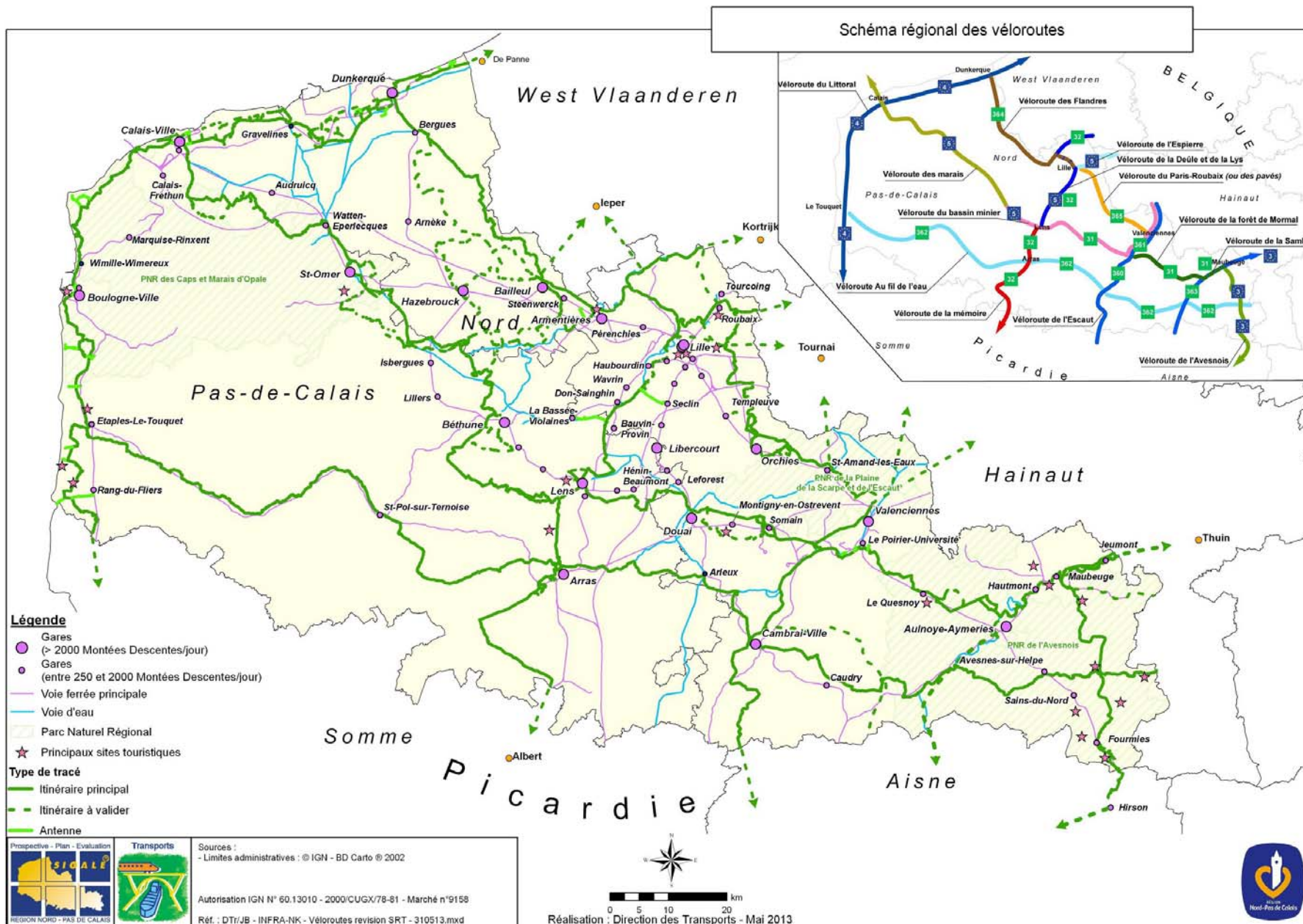
S'appuyer sur l'évolution du contexte national et européen (eurovignette, péage poids lourds en Allemagne...) pour :

- étudier la tarification sur le réseau autoroutier régional,
- mettre en œuvre les péages poids lourds,
- conforter l'usage de l'offre alternative sur l'Aire métropolitaine de Lille (système RER) par une tarification routière adaptée.

5. Accompagner des initiatives pour une meilleure utilisation de la voiture

- Favoriser le développement du covoiturage et de l'autopartage ;
- Mettre en œuvre le projet régional de développement du véhicule électrique ;
- Encourager le développement des parcs de véhicules propres (motorisations électriques, hybrides, à biocarburant, à l'hydrogène, ...).

LES MODES DOUX ET LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT



LES MODES DOUX ET LES MESURE D'ACCOMPAGNEMENT

Le contexte :

Les villes s'étendent entraînant une augmentation du nombre de déplacements et des distances parcourues.

L'usage de la voiture en réponse à cette évolution accroît la congestion routière.

Les modes actifs comme la marche ou le vélo sont bénéfiques pour la santé et peuvent assurer une partie des déplacements.

Les enjeux :

- Densifier l'espace urbain ;
- Développer les transports en commun et les modes doux ;
- Interconnecter les modes de déplacements (train, TC, voiture, vélo, marche, ...) ;
- Mettre en place des Plans de Déplacements Urbains et des Plans de Déplacements Entreprises ou Scolaires ;
- Accroître les parcs de véhicules propres ou partagés (motorisations électriques, hybrides, biocarburant, biogaz, hydrogène, covoiturage, autopartage,...) ;
- Disposer d'éléments d'études et d'analyse sur les freins au changement ;
- Sensibiliser la population aux nouveaux usages (éco conduite, partage de la chaussée,...) ;
- Mettre en œuvre de nouveaux modes de faire (régulation du trafic, télétravail,...).

Les propositions :

1. Les modes doux

- Poursuivre le développement de l'intermodalité TER-Vélo ;
- Proposer un réseau régional de véloroutes voies vertes léger et évolutif permettant : de s'inscrire dans un tourisme durable, de promouvoir les circulations douces, d'affirmer les relations harmonieuses entre territoires urbains et ruraux, de recréer des corridors biologiques

(milieux sensibles et paysages), de contribuer au Schéma Régional Trame Verte et Bleue ;

- Bâtir un Plan Vélo régional.

2. Accompagner les démarches favorisant la prise en compte des modes actifs

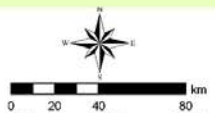
- Engager des réflexions sur les freins au changement de comportement ;
- Elaborer des schémas cyclables et piétons ;
- Généraliser l'écomobilité scolaire et les plans de déplacement.

L'ACCESSIBILITE DES VOYAGEURS A L'EUROPE ET AU MONDE

Ouverture à l'Europe et plates-formes aéroportuaires



Sources :
 - Limites administratives : © Digital Chart of the World
 Autorisation IGN N° 60.13010 - 2000/CUGX/78-81 - Marché n°9158
 Réf. : DTr/JB - CAS-ASL - TGV aéroports - 040313.mxd



Réalisation : Direction des Transports - Mars 2013



L'ACCESSIBILITE DES VOYAGEURS A L'EUROPE ET AU MONDE

Le contexte :

- La demande de déplacements longue distance devrait croître (internationalisation de l'économie et des loisirs).
- Le transport ferroviaire à grande vitesse est pertinent sur des distances correspondant à des temps de trajet compétitifs avec le routier ou l'aérien.
- Le territoire régional dispose d'un aéroport pour les moyennes distances, Lille-Lesquin. Il est bien relié à l'échelle intercontinentale grâce aux aéroports de Bruxelles et Roissy. En matière de « low-cost », Lesquin, Beauvais et Charleroi proposent de nombreuses liaisons européennes.
- La prise de compétences sur les aéroports au 1^{er} janvier 2007 a donné à la Région et à ses partenaires les moyens d'action pour préciser leur stratégie pour le développement à 10 ans de la plate-forme aéroportuaire avec la création du SMALIM (Syndicat Mixte des Aéroports de Lille et de Merville).

Les enjeux :

- Elargir la palette de relations ferroviaires à grande vitesse au fur et à mesure de l'ouverture des réseaux grande vitesse en France et en Europe.
- Donner à l'aéroport régional de Lesquin une vocation de desserte des métropoles européennes et poursuivre l'activité des voyages charter correspondant à un marché euro-régional important.
- Valoriser les capacités de l'aérogare (2 millions de passagers) en y développant une plus large palette de destinations.
- Améliorer l'accessibilité de l'aéroport de Lesquin.
- Evaluer les conditions de développement de Lesquin, à moyen / long terme, sur des liaisons long courrier.

Les propositions :

1. Valorisation du réseau à grande vitesse nord-européen

- Intensifier les liaisons avec les villes et les capitales européennes proches reliées par la grande vitesse ferroviaire ;
- Assurer une bonne desserte des gares grande vitesse de la région dans une perspective d'échanges euro-régionaux et européens (liaisons grande vitesse vers la Belgique, la Hollande, l'Allemagne et la Grande-Bretagne).

2. Développement maîtrisé de l'aéroport régional de Lille-Lesquin

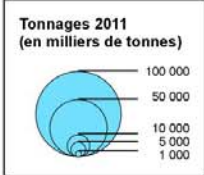
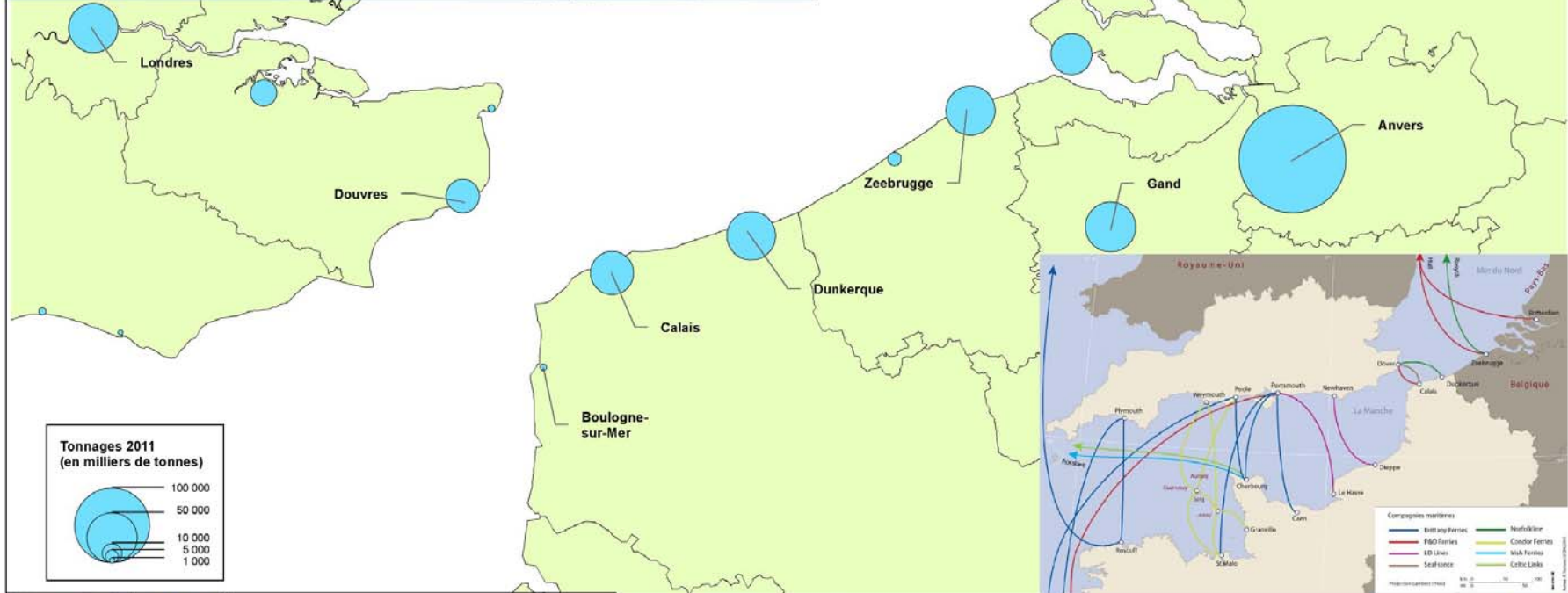
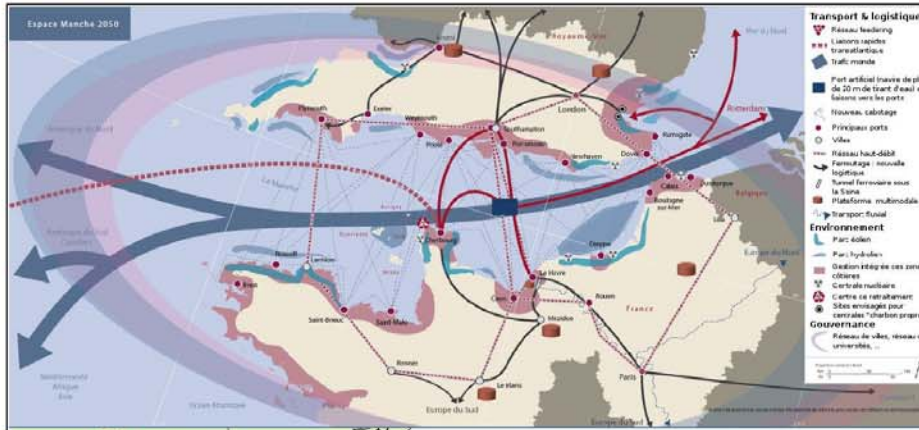
- Valoriser la capacité de Lille-Lesquin ;
- Améliorer son accessibilité par les modes de transport collectif cadencés pour élargir sa zone de chalandise et répondre aux besoins des habitants de la région Nord-Pas de Calais.

3. Accessibilité aux aéroports voisins

- Liaisons rapides et directes Lille-Bruxelles-Zaventem et Lille-Charleroi ;
- Garantir des liaisons rapides et directes avec les aéroports de Roissy et Bruxelles, pour les liaisons long courrier.

UNE GRANDE REGION MARITIME

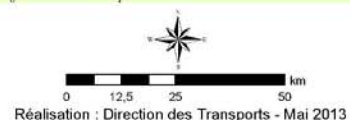
Le Nord-Pas de Calais : une grande région maritime



Sources :
 - Limites administratives : © EUROSTAT - NUTS2
 - Statistiques : ports concernés
 - Illustration : Atlas transmanche Université de Caen 2011

Autorisation IGN N° 60.13010 - 2000/CUGX/78-81 - Marché n°9158

Réf : DT/r/JB - CAS-JB - region maritime - 310513.mxd



UNE GRANDE REGION MARITIME

Le contexte :

- Le transport maritime tant intercontinental qu'intra-européen (transmanche et cabotage) devrait s'accroître dans les années à venir pour des raisons économiques (mondialisation des échanges) et de développement durable (alternative au transport routier).
- La façade portuaire régionale dispose d'atouts : existence d'un trafic significatif, accès le plus court à l'Angleterre et disponibilités foncières importantes.
- Elle a aussi ses faiblesses par rapport à ses concurrents français, belges et hollandais avec un hinterland limité par les réseaux navigables et ferroviaire existants.
- La prise de compétences sur les ports maritimes de Boulogne et Calais au 1^{er} janvier 2007 a donné à la Région les moyens d'action pour mettre en œuvre une stratégie portuaire régionale.
- La prise en compte des enjeux environnementaux prend une importance croissante dans le développement des ports.

Les enjeux :

- Construire un ensemble portuaire régional cohérent.
- Elargir l'hinterland des ports maritimes régionaux par les réseaux ferroviaires et fluviaux.
- Valoriser la position des ports régionaux sur les grands flux (transmanche, lignes intercontinentales et cabotage européen).
- Conforter et développer l'emploi lié aux activités portuaires.

Les propositions :

1. Améliorer la desserte des ports

- Assurer l'évacuation des marchandises vers l'Est et le Sud de la France et de l'Europe par la désaturation des voies actuelles avec la mise en place du NIFT et la création d'un itinéraire alternatif ;
- Disposer d'une desserte terminale adaptée à Dunkerque, améliorer sa connexion ferroviaire au tunnel sous la Manche ;

- Créer une desserte ferroviaire pour le port roulier de Calais, dans le cadre du projet « Calais Port 2015 », permettant notamment de développer un pré-acheminement massifié par rail issu de divers points du continent (remorques routières ou caisses mobiles) ;
- Moderniser et régénérer le réseau ferroviaire du littoral : doublement et électrification de la ligne Calais-Dunkerque et ouverture vers la Belgique.

Desserte fluviale, valorisation de Seine-Escaut :

- Constituer entre Dunkerque et Seine-Escaut une liaison adaptée au trafic de conteneurs (cabotage à 4 400 t à terme, branche d'acheminement par la Lys...).

Desserte routière :

- Faciliter l'accès au port de Dunkerque depuis la Métropole et depuis le Sud et l'Est de la France.

2. Resserer les liens entre façade maritime et les territoires du Nord-Pas de Calais

- Renforcer le fonctionnement des plates-formes intérieures (bases logistiques, chantiers de transport combiné) et intensifier leurs relations avec les ports maritimes ;
- Favoriser les services de transport combiné à partir des ports maritimes.

3. Assurer le développement des infrastructures portuaires

- Procéder à une extension du port de Calais, via la réalisation du projet « Calais Port 2015 », pour anticiper la croissance du trafic roulier et la diversification des modes alternatifs à la route (acheminement ferroviaire, cabotage maritime intra-européen, transport non-accompagné) ;
- Moderniser et étendre les équipements et espaces dédiés à la pêche et à la transformation du poisson à Boulogne ;
- Poursuivre l'extension du terminal conteneurs de Dunkerque (objectif de 1,5 à 2 millions de conteneurs) ;
- Développer le fret transmanche, les lignes de cabotage maritimes et les autoroutes de la mer.

4. Encourager, soutenir, développer les activités dans et autour des ports

- Participer au développement de la filière des produits de la mer à Boulogne sur Mer (mission « Capécure 2020 ») ;
- Maximiser les retombées économiques de « Calais 2015 » pour les territoires ;
- Renforcer et développer la plaisance et les activités connexes ;
- Valoriser les interfaces ville/port ;
- Proposer une offre de formation conséquente aux métiers de la mer, des ports et des services aux navires ;
- Développer la construction et la réparation navale (plaisance maritime et fluviale, batellerie, ...).

5. Répondre et anticiper les enjeux environnementaux

- Développer un système de management environnemental portuaire permettant de connaître, suivre et améliorer la qualité de l'environnement des ports ;
- Réduire la pollution des eaux et les sédiments portuaires ;
- Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments portuaires et favoriser la production et l'utilisation d'énergies renouvelables.

PLACER LE NORD-PAS DE CALAIS AU CŒUR DU SYSTEME FLUVIAL DE L'EUROPE DU NORD-OUEST

Le système portuaire fluvial en région Nord-Pas de Calais



Trafic des ports et quais en 2011

- ☐ Trafic 2011 inférieur à 100.000 t
- ☐ Trafic 2011 supérieur à 100.000 t

Trafic fluvial global en 2011 : 9.121.000 t

Types d'équipement

- Port fluvial public concédé
- ⚙ Plate-forme multimodale

Trafic fret des ports maritimes en 2011 en milliers de tonnes

100.000

10.000

1.000

Classes de voies navigables

- Inaccessible à la navigation de commerce
- 250 à 400 t
- 400 à 650 t (Campinois)
- 1.000 à 1.500 t (classe IV)
- 1.500 à 3.000 t (classe Va)
- Plus de 3.000 t (classe Vb)

Projet d'infrastructure nouvelle

- Canal Seine-Nord-Europe

Prospective - Plan - Evaluation

SIGALE

REGION NORD - PAS DE CALAIS

Transports

Sources :

- Limites administratives : © IGN - BD Cartho © 2002
- Réseau hydrologique : Digital Chart of the World 2003
- Voies navigables : © IGN - BD Cartho © 2002
- Statistiques : VNF 2008

Autorisation IGN N° 60.13010 - 2000/CUGX/78-81 - Marché n°9158

Réf. : DTR/JB - CAS-JB - Système portuaire fluvial - 080613.mxd

0 5 10 20 km

Réalisation : Direction des Transports - Juin 2013



Le système fluvial en région Nord-Pas de Calais



Trafic des ports et quais en 2011

- Trafic 2011 inférieur à 100.000 t
- Trafic 2011 supérieur à 100.000 t

Trafic fluvial global en 2011 : 9.121.000 t

Classes de voies navigables

- Inaccessible à la navigation de commerce
- 250 à 400 t
- 400 à 650 t (Campinois)
- 1.000 à 1.500 t (classe IV)
- 1.500 à 3.000 t (classe Va)
- Plus de 3.000 t (classe Vb)

Projet d'infrastructure nouvelle

- Canal Seine-Nord-Europe

Informations complémentaires

- Connexions au réseau belge prévues au C.P.E.R.
- Limites des sections concernées par le relèvement des ponts
- ✓ Connexions principales aux autres réseaux

 Prospective - Plan - Evaluation REGION NORD - PAS DE CALAIS	 Transports	Sources : - Limites administratives : © IGN - BD Cartho © 2002 - Réseau hydrologique : Digital Chart of the World 2003 - Voies navigables : © IGN - BD Cartho © 2002 - Statistiques : VNF 2007 Autorisation IGN N° 60.09006 - 2000/CUGX/78-81 - Marché n°9158 Réf. : DTI/JB - INFRA-XR - Voies navigables - 100912.mxd
--	----------------	--

Réalisation : Direction des Transports - Septembre 2012



PLACER LE NORD-PAS DE CALAIS AU CŒUR DU SYSTEME FLUVIAL DE L'EUROPE DU NORD-OUEST

Le contexte :

- La réalisation de Seine-Escaut va bouleverser le transport fluvial en termes de trafics (continuité Le Havre – Île de France – Anvers et Dunkerque) et d'opérateurs (arrivée de nouveaux bateliers). La liaison fluviale Seine-Escaut est constituée de deux tronçons prioritaires :
 - Seine-Nord Europe qui consiste en la réalisation d'un nouveau canal entre le canal de Dunkerque et Janville dans l'Oise ;
 - L'amélioration des connexions du réseau régional avec la Belgique.
- La prise de compétences sur les ports intérieurs donnerait à la Région et à ses partenaires les moyens d'action pour mettre en œuvre leur stratégie.

Les enjeux :

- Faire profiter au maximum les ports maritimes et les plates-formes fluviales des nouvelles possibilités offertes par le canal Seine-Nord Europe ;
- Tirer parti de cette nouvelle connexion fluviale entre l'Europe du Nord et le bassin parisien ;
- Intégrer la dimension de l'emploi et du développement économique dans les différentes étapes et aspects de la réalisation du canal Seine-Nord Europe ;
- Faire du canal un levier du développement durable et du report modal.

Les propositions :

1. Seine-Escaut

- Réaliser Seine-Nord Europe ;
- Adapter le réseau régional au futur gabarit 4 400 t ;
- Améliorer la navigabilité entre les réseaux français et belges (Deûle/Lys et Escaut) ;
- Rouvrir à la navigation la connexion Condé-Pommeroeul.

2. Branche Seine-Nord / Littoral

- Aménager le canal à grand gabarit pour faciliter les trafics sur cette branche afin d'étendre l'hinterland de Dunkerque ;
- Améliorer les canaux de rabattement : Lys non mitoyenne.

3. Favoriser la requalification du réseau fluvial secondaire en partenariat avec les collectivités concernées

4. Valoriser l'usage de la voie d'eau pour le transport de voyageurs

5. Ports intérieurs et zones logistiques bord à voie d'eau

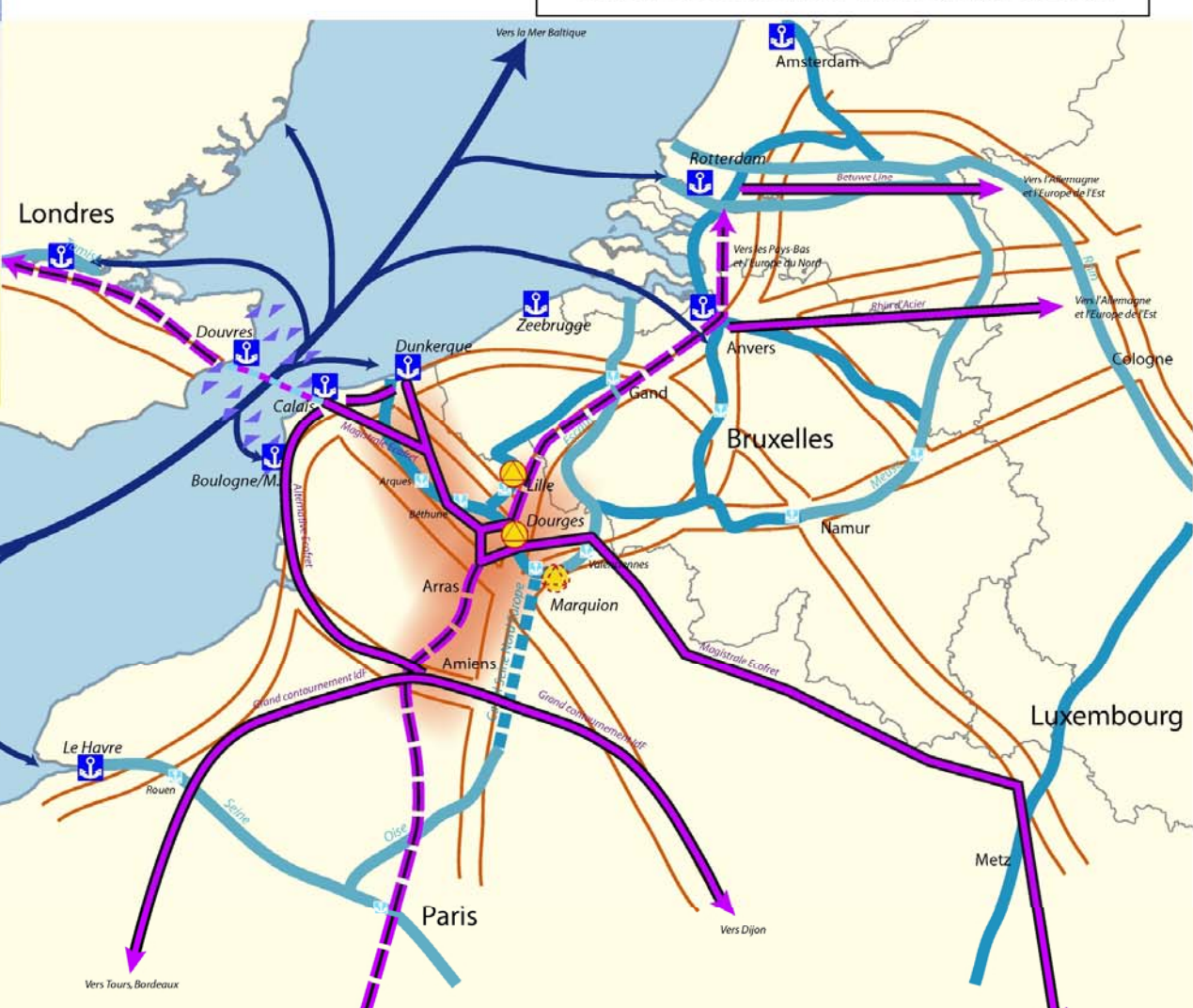
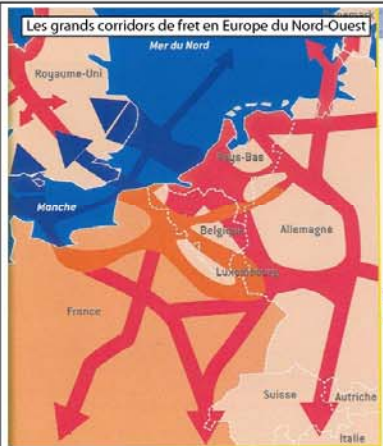
- *Aller vers une offre portuaire fluviale multimodale, dynamique et connectée aux sites maritimes :*
 - Privilégier des zones multimodales par rapport à celles strictement routières ; développer un site à Marquion combinant services fluviaux et ferroviaires,
 - S'orienter vers un concept de port intérieur régional (Béthune, Arques, Lille, Dourges, Marquion...) et proposer une offre logistique globale (à l'instar de Ports de Lille) sur ces sites,
 - Disposer de services de navettes fluviales.

6. Encourager la formation fluviale et le renouvellement de la cale

7. Développer la construction et la réparation navale

LE NORD-PAS DE CALAIS, PLATE-FORME LOGISTIQUE EN EUROPE

Le Nord-Pas de Calais, plate-forme logistique en Europe



- Légende**
- Port maritime
 - Port fluvial
 - Canal à grand gabarit
 - Fleuve navigable
 - Nouvelle infrastructure à créer
 - Autoroute de la mer
 - Flux Transmanche
 - Axe principal ferroviaire
 - Autoroute ferroviaire
 - Axe autoroutier majeur
 - Plate-forme multimodale
 - Evacuation du fret maritime Concentration de flux

Prospective - Plan - Evaluation
SIGALE
 REGION NORD - PAS DE CALAIS

Transports

Sources :
 - Limites administratives : © TéléAtlas 2004

Autorisation IGN N° 60.06011
 Réf. : DTr/ JB - CAS-JT - Schéma global marchandises - 310511.mxd

Vers l'Espagne et l'Italie

Réalisation : Direction des Transports - Mai 2011



LE NORD-PAS DE CALAIS, PLATE-FORME LOGISTIQUE EN EUROPE

Le contexte :

- Des atouts indéniables par son positionnement géographique en Europe.
- Un tissu économique très demandeur de logistique (automobile, Vente à Distance...).
- La prise de compétences par la Région des ports maritimes au 1^{er} janvier 2007 et celle envisagée des ports intérieurs volontaires (dont Lille et Béthune) affirment la vocation du Nord-Pas de Calais à devenir une grande région logistique en Europe.

Mais

- Un réseau d'infrastructures présentant des chaînons manquants (connexion de voies navigables vers les régions voisines...);
- De nombreuses zones d'entrepôts (parfois vieillissantes) mais peu de véritables plates-formes logistiques multimodales;
- Une concurrence des territoires régionaux pouvant limiter les atouts régionaux, à laquelle viennent s'ajouter des disparités de régimes d'aides aux services réguliers de transport combiné avec les régions belges.

Les enjeux :

- Renforcer l'intégration de la région dans les réseaux de transports nationaux et européens.
- Structurer les bases arrières des trois ports du littoral pour élargir leur hinterland au-delà du Nord-Pas de Calais.
- Développer les partenariats entre ports maritimes et plates-formes intérieures, mutualiser les moyens et harmoniser les procédures.
- Mettre à disposition des équipements de transbordement et de stockage, dans l'objectif de favoriser l'intermodalité et de valoriser le trafic de transit.
- Agir en faveur de l'accueil d'implantations de nouvelles activités liées à nos atouts logistiques (centres européen de distribution...).
- Soutenir l'adaptation des professionnels de la filière par des actions de formations et le développement de nouveaux services répondant aux besoins du secteur.
- Inscrire les démarches dans une politique de développement durable en favorisant les circuits courts.

- Préparer l'arrivée du canal Seine Nord Europe avec la modernisation et la mise en réseau des principaux sites de transbordement du réseau navigable Nord-Pas de Calais. Poursuivre l'adaptation du réseau navigable et le développement de nouveaux équipements liés à Seine Nord Europe avec notamment la création de la plate-forme de Marquion.

Les propositions :

1. De nouveaux services de transports

- Renforcer les alternatives au mode routier par le développement et la promotion de nouvelles lignes régulières de transport de marchandises intégrées aux grands flux européens : autoroutes ferroviaires et de la mer, cabotage maritime, transport combiné par barges et par trains;
- Etudier le développement du fret ferroviaire de proximité;
- Valoriser les flux transmanche.

2. Des capacités d'accueil multimodales

- Disposer de zones d'accueil compétitives et complémentaires pour l'implantation d'activités logistiques;
- Privilégier la création de plates-formes intermodales et de zones logistiques à proximité des réseaux ferroviaires et fluviaux;
- Expérimenter de nouveaux modes de logistique urbaine.

3. La mobilisation des opérateurs

- Susciter le dialogue entre les multiples acteurs de la logistique régionale (chargeurs, affréteurs, transporteurs, offreurs fonciers...) pour dynamiser l'offre et assurer une complémentarité des initiatives;
- Elaborer à terme un schéma logistique régional afin de favoriser la mise en réseau des plates-formes, promouvoir des filières spécifiques et permettre l'émergence de nouveaux services.

4. Adapter la formation

- Valoriser l'offre du pôle d'excellence Euralogistic;
- Proposer des formations aux métiers de la logistique en adéquation avec les besoins des entreprises.

UNE REGION D'EXCELLENCE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

UNE REGION D'EXCELLENCE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

Le Contexte :

- Le Nord-Pas de Calais est la première région française pour l'industrie ferroviaire, la deuxième pour l'industrie automobile et la troisième pour l'activité logistique/transport.
- La région bénéficie également du siège de l'Agence Ferroviaire Européenne et d'un pôle de compétitivité à vocation mondiale ; i-Trans.
- Le Centre d'Essais Ferroviaires de Petite-Forêt permet aux industriels de tester leurs matériels et de pouvoir livrer des produits validés.
- Pourtant, les structures de recherche sont encore trop faibles.
- L'institution régionale a initié la première enquête régionale mobilité et déplacements ;
- Elle vient par ailleurs de créer une Instance Régionale de Débat Public.

Les enjeux :

- Conforter la filière industrielle ;
- Accompagner les mutations technologiques ;
- Se positionner dans le domaine de la Recherche et du Développement ;
- Investir le champ de la sociologie des transports et des stratégies comportementales ;
- Permettre une appropriation du SRTM par l'ensemble des acteurs du territoire.

Les propositions :

- Réaliser un institut de Recherche Technologique au travers du projet Railenium ;
- Conforter les pôles régionaux de compétitivité et d'excellence (i-trans, PICOM, Euralogistic, Railenium,...)
- Etudier les critères d'acceptation des nouvelles mobilités ;
- Accompagner une montée en puissance de la recherche dans les domaines des nouvelles motorisations (biogaz, hydrogène,...), de

l'amélioration de performances (downsizing) et de la sécurité des transports ;

- Proposer des formations en adéquation avec les besoins dans les domaines de la logistique, des métiers de la mer et de la batellerie ;
- Initier une enquête régionale sur la mobilité du week-end et sur les déplacements longue distance ;
- Redéfinir les missions de l'Observatoire Régional des Transports et des Mobilités ;
- Mettre en œuvre la Directive Régionale d'Aménagement sur les questions de mobilités.

INDICATEURS

Enjeux SRADDT

N° Objectif	Priorités	Indicateur	Définition	Échelles géographiques	Périodicité de mise à jour	Source
2.4	Faire de la mer un horizon partagé pour le Nord-Pas de Calais	Transport	Emplois dans le secteur des transports par type de transport (maritime, ferroviaire...)	Territoires	Annuelle	
		Logistique	Nombre d'emplois dans le secteur logistique	Territoires		
3.4	Organiser la mobilité régionale et les échanges, valeur ajoutée pour le rayonnement et le développement régionaux	Déplacements domicile-travail	Répartition des déplacements domicile-travail en fonction de la distance	Nord-Pas de Calais + territoires		
			Part des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi hors de la commune de résidence	Nord-Pas de Calais / France + territoires		
			Parts modales des déplacements domicile-travail	Régions Françaises + territoires	Annuelle	Insee, Recensement
		Mobilités quotidiennes liées à l'emploi	Rapport entre emploi présent et population active occupée habitant sur le territoire par catégorie sociale	Territoires infrarégionaux		
			Migrations alternantes par catégorie sociale	Territoires infrarégionaux		
		Accès aux équipements de commerce et services	Part de la population éloignée des équipements de proximité, intermédiaires et supérieurs	Régions françaises + Territoires	Annuelle	Insee, base permanente des équipements
		Transport de marchandises	Volume transporté de marchandises (par route) rapporté au PIB	Régions françaises	Annuelle	
			Part du rail et du fluvial dans le transport intérieur de marchandise	Régions françaises		

5.1	Œuvrer pour une politique ambitieuse de lutte contre le changement climatique qui soit aussi une opportunité de développement	Transport de marchandises	Volume transporté de marchandises (par route) rapporté au PIB	Régions françaises	Annuelle	
			Part du rail et du fluvial dans le transport intérieur de marchandise	Régions françaises		
		Déplacements domicile-travail	Répartition des déplacements domicile-travail en fonction de la distance	Nord-Pas de Calais + territoires		
			Part des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi hors de la commune de résidence	Nord-Pas de Calais / France + territoires		
			Parts modales des déplacements domicile-travail	Régions françaises + territoires	Annuelle	Insee, Recensement

