Bilan 2024-2025 – Trajectoire Voirie

Transition écologique & solidaire – Département du Nord

Bilan technique, financier et performanciel

1. Introduction

1.1 Contexte et enjeux

En adoptant la **Trajectoire 2023-2028 de Transition Écologique et Solidaire des infrastructures et voiries départementales le 9/10/2023**[1], le Département du Nord a affirmé sa volonté de transformer durablement sa politique routière pour concilier sécurité, performance, sobriété environnementale et solidarité.

Cette trajectoire s'inscrit dans un contexte particulièrement exigeant. Les crises climatiques, énergétiques et économiques récentes nous rappellent la nécessité d'adapter nos infrastructures, de réduire leur empreinte carbone et de renforcer leur résilience face aux aléas (inondations, vagues de chaleur, épisodes de gel…). Il s'agit aussi de mieux prendre en compte la biodiversité, la qualité de l'air et la santé publique, tout en garantissant la sécurité et la mobilité de tous.

Le Département entend ainsi concilier trois priorités :

- **la sobriété**, en optimisant l'usage des ressources et en développant l'économie circulaire ;
- **la résilience**, en préparant nos voiries aux effets du changement climatique ;
- **la solidarité territoriale**, en accompagnant toutes les communes, y compris les plus rurales, dans cette transition.

1.2 Objectifs du rapport annuel

Le présent rapport constitue le premier rendu annuel de la Trajectoire Voirie 2023-2028. Il poursuit trois objectifs :

- rendre compte, devant l'Assemblée départementale, de l'état d'avancement des actions techniques, financières et performancielles conduites en 2024 et 2025 ;

- évaluer l'efficacité des 5 mesures de gouvernance et des 9 mesures opérationnelles fixées par la délibération cadre ;

- fournir un outil de suivi lisible s'appuyant sur des indicateurs précis et mesurables.

[1] Délibération cadre pour la Trajectoire 2023-2027 de Transition écologique et solidaire DV/2023/260 adoptée le 09/10/2023

1.3 Périmètre et méthode de suivi

Le rapport couvre l'ensemble du réseau routier départemental : chaussées, ouvrages d'art, dépendances vertes et bleues, équipements et véhicules et matériels d'exploitation (balayage, viabilité hivernale, etc.).

Les données présentées reposent sur deux approches complémentaires :

- un **bilan financier**, selon une nomenclature en programmes dédiée à la transition écologique et solidaire en vigueur ;
- un **bilan de performance**, construit autour d'indicateurs techniques, environnementaux, sociaux et économiques.

Ce suivi annuel permettra d'objectiver les progrès réalisés, de mesurer l'efficacité des investissements engagés et d'identifier les leviers d'amélioration pour les années à venir.

2. Volet financier

La mise en œuvre de la trajectoire voirie transition écologique & solidaire s'inscrit dans un contexte budgétaire exigeant pour le Département du Nord. Malgré la pression exercée par les crises économiques et énergétiques récentes, le Département a su préserver un niveau d'investissement élevé de 89,23M€ en 2024 et 77,65M€ en 2025 (dont respectivement 86,55M€ et 74,62M€ d'investissements directs hors subventions attribuées pour le développement des territoires) pour garantir l'entretien, la modernisation de son réseau routier et l'acquisition de matériel d'exploitation.

Les crédits mobilisés traduisent une volonté forte : concilier l'efficacité technique et la sécurité des usagers avec l'ambition écologique et solidaire inscrite dans la délibération cadre 2023-2028.

Ainsi, une part croissante du budget de la Direction de la Voirie est désormais fléchée vers des actions de transition écologique et solidaire (mobilités alternatives, matériaux innovants, méthodes de préservation de la biodiversité…), tout en maintenant un socle conséquent dédié aux missions essentielles d'exploitation et de sécurisation du réseau.

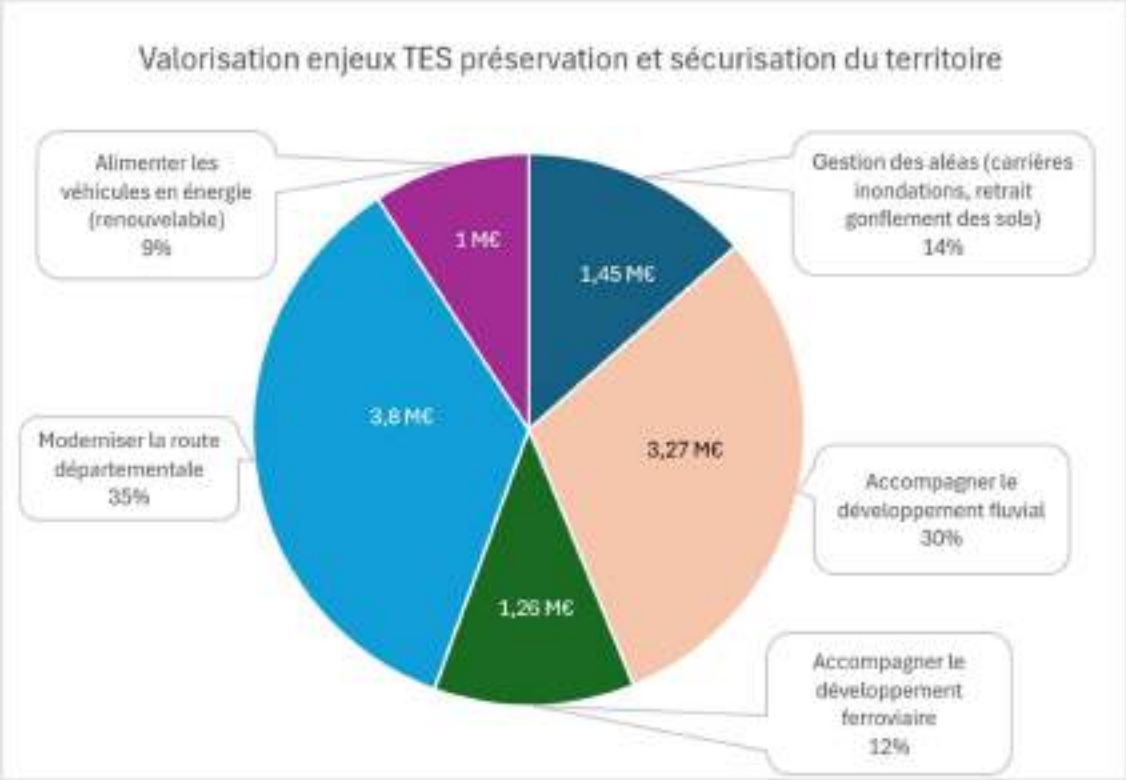
Cette orientation permet de répondre aux besoins immédiats des territoires tout en préparant l'adaptation des infrastructures aux enjeux de demain.

2.1 Volet préservation, gestion et la sécurisation de son réseau routier.

En 2024 et 2025, le Département du Nord a consacré 80,3M€ (dont 43,2 M€ en 2024 et 37,1M€ en 2025) à la préservation, la gestion et la sécurisation de son réseau routier.

L'essentiel des crédits concerne l'entretien des chaussées (51,1 M€), l'entretien des ouvrages d'arts (12,4 M€), la sécurisation des routes hors agglomération (6,7 M€) ainsi que la signalisation du réseau départemental (4,4 M€).

Ces investissements traduisent la priorité stratégique accordée à l'entretien, à l'exploitation et à la sécurisation du réseau routier départemental, identifiés comme l'un des enjeux majeurs de la Trajectoire voirie 2023-2028. Au titre du volet préservation, gestion et sécurisation du réseau, le Département veille à intégrer les autres dimensions écologiques et solidaires de cette trajectoire, en mobilisant 10,8 M€, soit 13,5 % (du montant total de 80,3M€) dédiés à la gestion des aléas climatiques, l'accompagnement du développement fluvial et ferroviaire et la modernisation durable des infrastructures en s'appuyant sur des techniques innovantes.



Concrètement, en 2025, l'enveloppe dédiée à l'entretien des chaussées a également permis d'assurer la gestion des conséquences des inondations et de sécuriser des routes départementales impactées par le phénomène de retrait-gonflement des sols (270 K€), de mettre en œuvre des chantiers innovants (1,50 M€) permettant de réduire l'impact

environnemental de la réfection de chaussées et préparer l'avenir par la prise en compte des nouvelles technologies assistées par Intelligence Artificielle (110 k€).

De même plus de 39 % des crédits alloués aux ouvrages d'art (soit 2M€) ont directement contribué à la stratégie d'accompagnement fluvial et ferroviaire du Département. L'entretien des ouvrages situés au-dessus des canaux et des voies ferrées constitue un enjeu essentiel pour garantir la pérennité et la sécurité de ces infrastructures stratégiques. Un suivi régulier permet en effet d'éviter tout risque de dégradation structurelle, de chute de débris sur les voies sous-jacentes.

L'opération de remise en peinture et la réparation de l'ouvrage d'art n°5027 à Goeulzin, franchissant le canal grand gabarit de la Sensée (2 M€ de travaux entre 2024 et l'été 2026) illustre cet engagement. En 2024, les opérations suivantes ont été réalisées : le remplacement de l'ouvrage n°6313 à Looberghe, au-dessus du canal de la Colme (2,5 M€, février à juillet 2024) ou encore la réfection de l'étanchéité de l'ouvrage n°1070 à Maubeuge, sur la voie ferrée Creil-Jeumont (180 K€, juillet 2024). De plus, 40 000 € ont été dédiés au volet études environnementales des opérations de maitrise d'œuvre relatives aux ouvrages d'art afin de prendre en compte au mieux les enjeux écologiques (dossiers loi sur l'eau, inventaires faunistiques, études d'impact…).

Le Département a consacré en 2024-2025 145 000 € à la prévention, à la gestion et au traitement des risques liés aux cavités souterraines que ce soit des carrières connues et identifiées ou des effondrements ponctuels sur son domaine public. Cela concourt de manière évidente à la sécurisation du réseau départemental.

Enfin, le Département a engagé la transformation de son parc de véhicules d'exploitation avec l'acquisition d'une balayeuse au gaz (312 000 €), de 2 ensembles VH compatibles aux bio-carburants (808 800 €) et 2 fourgons au gaz (184 236 €).

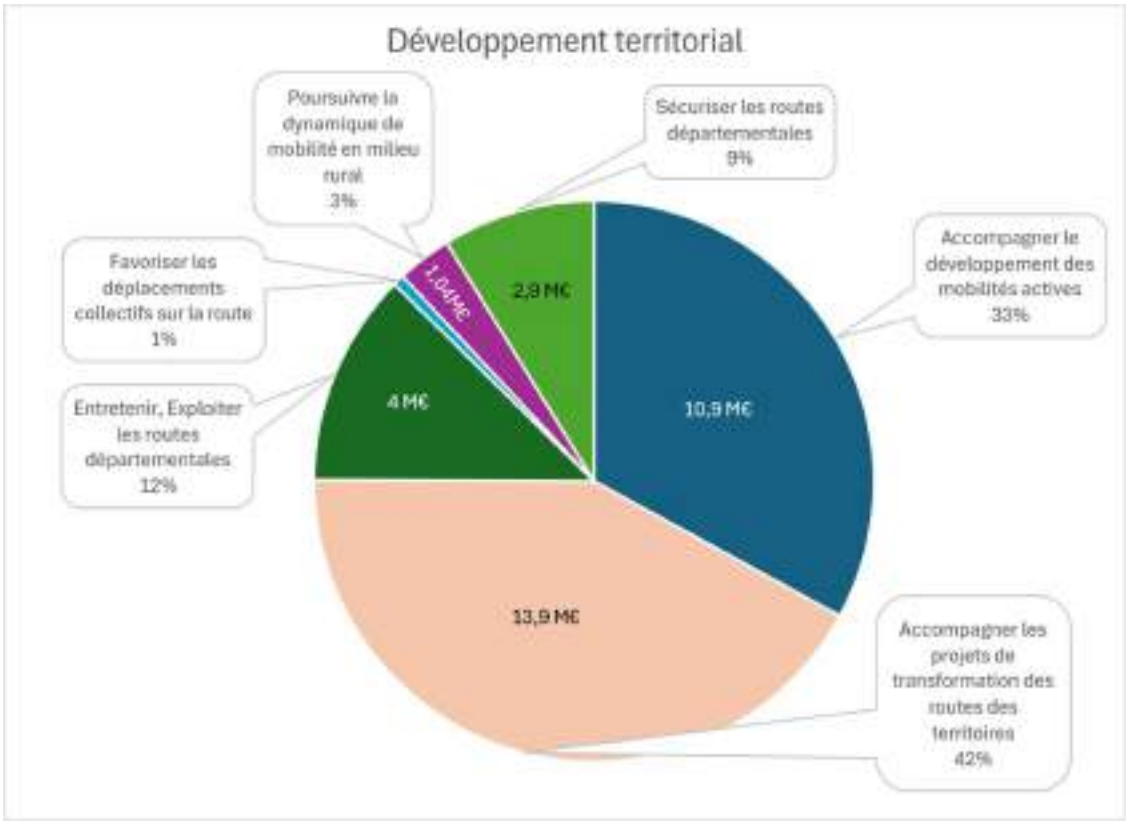
Les problématiques identifiées dans la Trajectoire Voirie – Transition Écologique et Solidaire s'inscrivent pleinement dans la dynamique globale de préservation, de sécurisation et de gestion du patrimoine routier départemental.

2.2 Accompagnement des territoires dans leurs projets de développement

Le Département du Nord a investi 33,35M€ en 2024/2025 sur l'accompagnement des territoires et leurs projets de développement, hors Grands Projets de Maillage Territorial et voies nouvelles.

Ces investissements visent à requalifier les routes départementales, améliorer l'accessibilité aux zones d'activités économiques, développer le réseau cyclable départemental et le réseau routier, ainsi qu'à renforcer la solidarité territoriale.

La répartition des crédits illustre la volonté du Département de conjuguer développement du réseau, mobilités durables, transformation des territoires et soutien aux collectivités.



2.2.1 – Accompagnement des mobilités actives

En 2024, le Département du Nord a poursuivi son engagement en faveur des mobilités actives avec la réalisation de 3,3 km de nouvelles pistes cyclables (Coutiches–Orchies, Avesnes-sur-Helpe–Haut-Lieu et début des travaux sur Orchies–Beuvry) et 1,7 km de "chaucidou" entre Templeuve et Fretin, menés à titre expérimental. En 2025, c'est 8,4 km de nouvelles pistes cyclables qui ont été réalisées (Feignies, Férin, Cambrai-Rumilly, poursuite d'Orchies-Beuvry, Maing-Trith-Aulnoye).

Ces aménagements renforcent le maillage cyclable pour les déplacements du quotidien et la sécurité des usagers.

Le Département développe également les mobilités touristiques et de loisirs avec le déploiement du troisième Réseau Points-Nœuds (RPN), soit 593 km balisés en Flandre maritime et 100 km supplémentaires à la frontière belgo-minière. En complément des aménagements nouveaux, le Département a poursuivi l'amélioration qualitative du réseau cyclable existant. En 2024, 170 k € ont été consacrés à la réfection de la voie verte des Gueules Noires dans le Valenciennois, réalisée en enrobés à liant végétal (Végécol). Ce matériau, utilisé à titre expérimental, réduit l'empreinte carbone, limite la formation d'îlots de chaleur

grâce à sa teinte claire et améliore l'intégration paysagère. Le même procédé a été mobilisé sur la piste cyclable Orchies–Beuvry.

L'entretien courant des voies vertes est désormais assuré, lorsque cela est possible, au moyen de vélos-cargos de service, permettant de réduire les émissions, le bruit et les consommations énergétiques. La surveillance du Réseau Points-Nœuds (environ 2 800 km) est intégralement réalisée à vélo par le Comité Départemental de Cyclotourisme, incluant les opérations de nettoyage de panneaux et de coupe de végétation masquante.

Dans une logique de sobriété foncière, le Département privilégie systématiquement l'usage de voies apaisées existantes avant d'envisager la création de pistes cyclables en bord de routes départementales. Cette approche, conforme aux principes du ZAN, est au cœur du développement du RPN, qui valorise des itinéraires déjà cyclables sans artificialisation supplémentaire.

2.2.2 – Accompagnement des projets de transformation des routes des territoires

L'engagement du Département du Nord s'illustre dans l'accompagnement des projets de transformation des territoires à travers d'importantes opérations pluriannuelles de requalification, d'amélioration de l'accessibilité ou de sécurisation des routes départementales en agglomération.

En 2024 et 2025, plusieurs chantiers emblématiques de requalification ont été engagés en partenariat avec d'autres collectivités territoriales, notamment sur la RD 953 entre Orchies et Beuvry (9,2M€ sur la période 2024-2026), la RD 73 à Marly (1,9 M€ en 2024) et la RD 97 à Avesnes-les-Aubert (0,5 M€ en 2024), la RD 28 à Maubeuge (2,3 M€ en 2025), la RD 925 à Camphin-en-Carembault (1,87 M€ en 2025). La plupart de ces opérations intègre également des aménagements cyclables afin améliorer la circulation et la sécurité des cyclistes.

De même, le Département a entrepris plusieurs chantiers majeurs visant à améliorer l'accessibilité à des zones d'activités économiques ou de services, tels l'aménagement du giratoire de La Marlière sur la RD 649 à Feignies (2,1M€) ou l'aménagement du giratoire sur le site d'Euradouai à Douai (1,6M€).

Enfin, dans le cadre de sa politique volontariste en faveur de la sécurité routière, le Département a cofinancé plusieurs opérations de sécurisation de routes départementales en agglomération en partenariat avec le bloc communal : travaux de sécurisation de la RD 934 à Orsinval (1M€), aménagement du carrefour RD26 et 338 à Wemaers-Cappel et Zuytpeene (500K€).

Ces interventions visent à adapter les infrastructures routières aux besoins actuels des usagers et du développement du territoire, à améliorer la sécurité et le confort de circulation et à repenser les aménagements dans une logique plus durable et inclusive.

2.2.3 – Solidarité territoriale

Depuis l'année 2016, le Département du Nord a progressivement mis en place des dispositifs de subventions annuels dédiés pour accompagner les territoires.

Par délibération du 13 avril 2016 (MCT/2016/113), le Département a posé les grands principes d'intervention en faveur des territoires et affirmé son rôle en matière de solidarité territoriale notamment sur l'aménagement du territoire par le lancement d'un dispositif d'aide à l'investissement des communes et des intercommunalités pour l'Aménagement des Trottoirs le long des routes départementales (AAT).

Le Département a ensuite étendu son action en faveur de la solidarité territoriale en 2019 (DV/2019/430) par la mise en place d'un dispositif d'accompagnement des communes pour la réalisation d'Aménagements de Sécurisation des Routes Départementales en Agglomération. En 2022 (DV/2022/489), le Département a également voté la mise en place d'un dispositif d'Accompagnement de la Politique Cyclable Départementale (APCD) pour soutenir les projets de développement, d'aménagement ou de sécurisation des circulations cyclables et voies vertes ainsi que les projets de services et équipement d'accueil exclusif à ce domaine et d'un dispositif d'Accompagnement des Projets d'Aménagement d'Aires de Covoiturage (DV/2022/492). Enfin la répartition du produit des amendes de police de la circulation routière versé par l'Etat vient compléter l'ensemble de ces dispositifs départementaux.

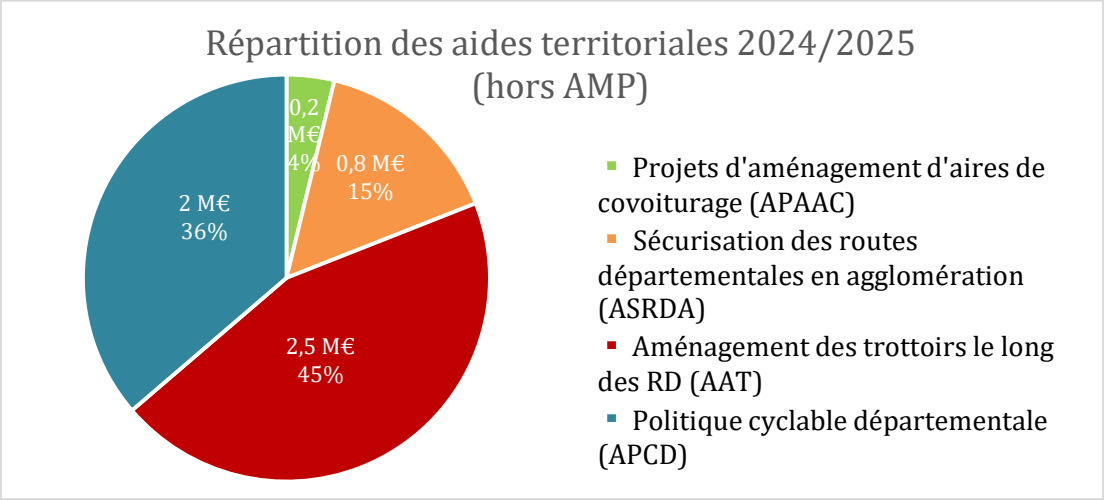
En 2024/2025, le montant total des subventions attribuées[2] s'élève à 11 586 930 € TTC réparti comme suit :

Dispositif de subvention	*Nombre de dossiers admis*	*Montant alloué*
APAAC	4	217 171 €
ASRDA	83	869 060 €
AAT	111	2 553 128 €
APCD	23	2 072 955 €
AMP	538	5 874 616 €

Cette politique renforce la solidarité territoriale et favorise un aménagement cohérent et durable du réseau[3].

[2] Le montant des subventions attribuées en 2024 et 2025 correspond au montant voté par le Conseil Départemental après analyse des dossiers éligibles transmis par les communes et les EPCI. Ce montant ne correspond pas aux aides versées.

[3] Cf. paragraphe G5 – Promouvoir la solidarité territoriale



En 2024/2025, les moyens mobilisés traduisent une implication renforcée du Département sur le soutien à la mobilité active et l'accompagnement des projets de transformation des territoires. Malgré les contraintes budgétaires, le budget consacré au versement des aides départementales a su se maintenir à un niveau élevé. 221 dossiers ont été admis hors AMP (759 avec AMP).

2.3 Voies nouvelles et Grands projets de maillage territorial

2.3.1 – Développement des Voies Nouvelles destinées à compléter le réseau routier

Le développement du réseau structurant départemental se poursuit à travers plusieurs projets d'envergure destinés à améliorer la desserte des territoires et à renforcer leur attractivité économique. Ces opérations contribuent au désenclavement des zones périphériques, à la fluidification du trafic et à la réduction des temps de trajet pour les usagers. Elles participent également à la revitalisation des centres-villes en limitant le trafic de transit et en améliorant les conditions de circulation sur les axes secondaires.

À ce titre, l'échangeur situé à la croisée des RD 621 et RD 650 à Lambres-lez-Douai s'inscrit pleinement dans cette stratégie. Le chantier, achevé en avril 2025, a représenté un investissement total de 9,1 M€. Conçu pour fluidifier et sécuriser les échanges, le projet visait également à redonner à la voie Renault son rôle de desserte locale et à mieux intégrer les modes doux, avec notamment le déplacement et l'extension d'une piste cyclable (275k€).

Cette opération a allié performance technique, sobriété environnementale et innovation. Sur le plan écologique, le projet a inclus la création d'un bassin de rétention et de traitement des eaux pluviales afin de prévenir les pollutions accidentelles (700k€), ainsi qu'un programme

de reboisement de 2,4 hectares compensant intégralement les déboisements nécessaires. Ces actions ont été accompagnées d'une requalification des espaces boisés, avec la suppression d'espèces invasives, la pose de nichoirs et de gîtes à chiroptères et la protection des arbres de lisière (50k€).

Le suivi du chantier a été assuré par une assistance à maîtrise d'ouvrage écologique, garantissant le respect des engagements environnementaux et la mise en œuvre de mesures adaptées à la biodiversité locale (45k€). Le projet a également intégré une innovation technique avec l'expérimentation de clapets de sécurité sur le bassin de rétention permettant de concilier les enjeux économiques et environnementaux. Leur installation vise à optimiser les coûts tout en maintenant une protection vis-à-vis des risques de remontée et de pollution de la nappe (50k€).

Enfin, dans une logique d'économie circulaire, les matériaux issus du site — limons, schistes et structures routières existantes — ont été réemployés, et les enrobés bitumineux ont été produits avec 30 % d'agrégats recyclés (670k€).

L'ensemble de ces actions illustre une approche globale conciliant sécurité, durabilité et exemplarité environnementale. Au total, près de 1,74 M€, soit 19 % du montant total du marché, ont été consacrés à la mise en œuvre des enjeux écologiques et solidaires.

2.3.2 Grands projets de Maillage Territorial

Le Département du Nord investit dans des projets structurants de maillage territorial afin de renforcer la cohésion et l'attractivité de ses territoires.

Ces infrastructures améliorent les mobilités quotidiennes, soutiennent le développement économique local et contribuent, par des aménagements durables, à la solidarité territoriale et au dynamisme du Département du Nord.

Une enveloppe de 21,5 M€ en 2024 et 22,5 M€ en 2025 a permis au Département du Nord de poursuivre son action sur le territoire.

Le contournement de Valenciennes, dont l'inauguration et la mise en service complète ont eu lieu le 24 novembre 2025, constitue un projet structurant alliant performance technique, sécurité et respect de l'environnement. Long de 5,2 km, il relie Raismes à Saint-Saulve tout en desservant Beuvrages et Bruay-sur-l'Escaut. Conçu selon les principes de la Trajectoire Écologique et Solidaire, le projet vise à réduire les nuisances pour les riverains et à améliorer la qualité de vie grâce à une baisse significative du trafic dans les zones agglomérées (jusqu'à –50 % sur certaines routes).

Sur le plan acoustique, le projet s'est distingué par des mesures exemplaires de réduction du bruit : installation de murs anti-bruit et de merlons, mais aussi utilisation innovante de béton bitumineux très mince (BBTM) sur 60 000 m^2 de chaussée[4].

[4] cf. Paragraphe – « O6 – Préservation de la santé »

Le chantier s'est inscrit dans une démarche d'économie circulaire exemplaire : la majorité des matériaux excavés dans le cadre des terrassements (déblais des trémies ...) ont fait l'objet d'un réemploi dans les remblais. L'intégralité des 100 000m³ de terrassements issus de la création du tunnel, permettant le passage sous la voie ferrée Douai-Valenciennes, ont entièrement été réutilisés dans la réalisation des rampes de l'ouvrage d'art permettant le passage au-dessus de la voie ferrée Lille-Valenciennes.

Cette démarche d'économie circulaire a également été déployée sur le doublement de la RD 70, entre la RD 169 (rue Henri Durre) et l'autoroute A23. Le chantier, terminé fin 2024 et mis en service en 2025 a également respecté un taux de 20% de matériaux **recyclés** dans les enrobés (soit 8 000 m^3).

Ce projet d'environ 14M€ a transformé 1,8 km de route en boulevard urbain à 2x2 voies, intégrant pistes cyclables, trottoirs et arrêts de bus réaménagés pour favoriser les mobilités douces.

Sur le plan environnemental et la qualité de vie, des murs anti-bruit (320 m) et merlons (120 m) ont été installés pour limiter les nuisances sonores, tandis qu'un dispositif d'assainissement étanche et tamponné (1,9 M€) améliore la gestion des eaux pluviales par la création de bassins.

Enfin, le remplacement des candélabres à sodium par des LED est bénéfique pour le développement durable. Cette transition permet de réduire la consommation énergétique, les émissions de CO_2, la pollution lumineuse et les coûts d'entretien.

Ces projets illustrent la volonté du Département d'associer mobilité, innovation et transition écologique, au service des usagers et des territoires. Les études sur la RD642 Strazeele Merris dont le chantier a été lancé en juin 2025 pour une durée de 31 mois (montant global de 37,4M€ dont 8M€ en 2025) et le Contournement Nord de Maubeuge (1,8M€ en 2024 et 1,3 M€ en 2025) s'inscrivent également dans cette dynamique en intégrant pleinement les enjeux écologiques et solidaires.

Au-delà du développement territorial, environ 20 % des crédits alloués aux Grands Projets de Maillage Territorial (GPMT) répondent désormais aux objectifs de la Trajectoire de la Transition Écologique et Solidaire (TES).

Conclusion

Le bilan financier 2024/2025 confirme l'impact concret des investissements engagés et la volonté d'amplifier les moyens consacrés aux enjeux de la transition écologique et solidaire.

Sur un total de 166,88M€ investis en 2024 et 2025, près de 36,94M€, soit 22,13 % des crédits annuels, ont été spécifiquement dédiés à des actions à forte valeur écologique et solidaire : développement du réseau cyclable et des mobilités alternatives, innovation et recyclage des

matériaux, gestion raisonnée des ressources, accompagnement fluvial et ferroviaire et solidarité territoriale.

Au-delà des montants engagés, la trajectoire financière illustre l'instauration d'une véritable culture du changement, où chaque investissement s'inscrit dans une logique de performance durable.

Les actions engagées intègrent désormais des objectifs environnementaux et solidaires clairement définis, qu'il s'agisse de sobriété énergétique, de préservation de la biodiversité ou de valorisation des matériaux et s'appuient sur des indicateurs opérationnels mesurables définis dans la délibération cadre Trajectoire Voirie 2023-2028 Transition Ecologique et Solidaire permettant d'en suivre l'efficacité.

3. Bilan technique et de performance

Afin de donner un cadre opérationnel structurant à la trajectoire voirie et de garantir un pilotage cohérent de sa mise en œuvre, le Département a défini, dans la délibération cadre Transition écologique & solidaire, cinq mesures de gouvernance et neuf mesures opérationnelles.

Celles-ci traduisent la volonté d'articuler l'action de la Direction de la Voirie autour d'objectifs partagés, permettant à la fois de renforcer l'efficacité technique et financière des opérations sur le domaine routier et d'intégrer pleinement les enjeux de transition écologique et solidaire.

3.1 Gouvernance (G1 à G5)

Le Département du Nord a structuré son action autour de cinq mesures de gouvernance visant à inscrire durablement les principes de responsabilité sociale et environnementale dans la gestion de la voirie, à encourager l'innovation et les achats responsables, et à renforcer la coopération avec l'ensemble des acteurs du territoire.



Ces orientations se sont concrétisées sur la période 24/25 à travers plusieurs démarches majeures : le déploiement d'une démarche de Responsabilité Sociale et Environnementale (RSE), la pérennisation de pratiques innovantes sur les chantiers, ainsi que la structuration d'une véritable démarche Achats au sein de la Direction de la Voirie.

La dynamique partenariale s'est également amplifiée, avec notamment le recrutement de nombreux apprentis au sein de la Direction de la Voirie et un accompagnement renforcé des collectivités de moins de 2 000 habitants, en faveur d'une solidarité territoriale concrète.

Ces initiatives traduisent une volonté forte : faire de la voirie départementale un levier d'innovation, de durabilité et de cohésion sociale, au service de la transition écologique et solidaire.

3.1.1 - G1 : Mettre en place une démarche de Responsabilité Sociale & Environnementale (RSE) de la Direction de la Voirie.

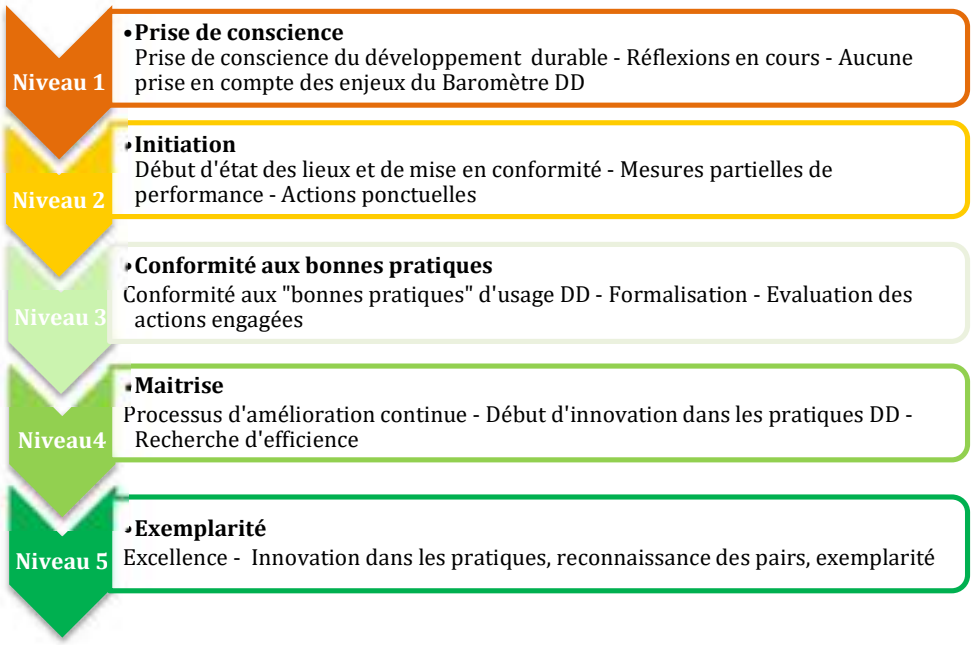
Depuis 2020, la Direction de la Voirie déploie une démarche de Responsabilité Sociale des Organisations (RSO) afin de mieux mesurer et valoriser sa contribution au développement

durable. Inspirée de la norme ISO 26000[5], cette démarche, baptisée Responsabilité Sociale et Environnementale (RSE), vise à évaluer, à la fois sur le plan stratégique et opérationnel, la manière dont les préoccupations sociales, environnementales et économiques sont intégrées aux activités du Département du Nord.

Elle s'appuie d'une part sur un référentiel d'objectifs et d'autre part sur un Plan Pluriannuel d'actions[6]. Le référentiel, élaboré dès 2020, est structuré autour de 150 objectifs et s'articule autour de cinq enjeux majeurs :

1. Permettre une mobilité durable des Nordistes,
2. Inscrire le développement durable dans l'ensemble des activités de production,
3. Favoriser le développement humain des agents,
4. Contribuer au dynamisme économique et à la cohésion sociale des territoires,
5. Mettre en œuvre une gouvernance responsable et transparente.

Cette démarche **d'auto-évaluation** est appréciée selon le barème suivant :



La performance moyenne en matière de Responsabilité Sociétale et Environnementale (RSE) est passée de **3 en 2020** (niveau de conformité aux bonnes pratiques) à **3,8 en 2025**, témoignant d'une progression significative vers un niveau de maîtrise des enjeux du

[5] La norme ISO 26000, publiée en novembre 2010, établit les lignes directrices internationales de la Responsabilité Sociétale des Organisations (RSO), en incitant les entités publiques et privées à intégrer des pratiques éthiques, sociales et environnementales dans leur gouvernance et leurs activités.

[6] Adossé à la démarche Qualité certifiée ISO 9001 depuis 2020, le Plan Pluriannuel d'Action structure et pilote les actions de la Direction de la Voirie, garantissant la qualité du service, la satisfaction des usagers et des élus, et le suivi des engagements RSE sur l'ensemble du territoire.

développement durable et d'une intégration plus systématique des pratiques responsables au sein des activités de la Direction de la Voirie.



Sur le **volet stratégique**, l'adoption de la délibération Transition Écologique et Solidaire (TES) en 2023 a instauré un cadre ambitieux d'éco-conception et d'entretien durable des infrastructures routières. Parmi les avancées majeures figure la création d'une enveloppe dédiée de 2 M€ spécifiquement orientée vers l'innovation en matière d'entretien des chaussées et la promotion de matériaux issus de l'économie circulaire, favorisant des pratiques plus durables sur les chantiers départementaux.

Sur le plan de la sécurité routière, la démarche SURE adoptée par le Département depuis 2022 a permis d'identifier et de diagnostiquer 37 zones d'accumulation d'accidents corporels (ZAAC) et 48 sections à risque anormal (SRA) sur 391 km de réseau. Cette démarche a été valorisée en 2024 dans le cadre d'une fiche de retour d'expérience commanditée par le CEREMA. Elle se poursuit sur le plan opérationnel par la définition d'un plan pluriannuel d'actions ciblé pour réduire durablement l'accidentalité.

La délibération portant sur le déploiement de l'intelligence artificielle votée le 8 décembre 2025 propose un plan ambitieux visant à améliorer l'efficience de nos pratiques en matière de connaissance et de gestion de notre patrimoine. L'utilisation raisonnée de ces nouveaux outils devrait permettre d'optimiser le temps des agents en le consacrant aux activités à plus forte valeur ajoutée et en automatisant les tâches récurrentes.

Sur le **volet opérationnel**, entre 2020 et 2025, la Direction de la Voirie a connu une profonde évolution de ses pratiques : mise en place d'un plan de gestion et de traçabilité des déchets,

hausse des taux de recyclage des enrobés, expérimentation du retraitement en place, développement des voies vertes, protection du patrimoine des arbres d'alignement et réduction des consommations énergétiques.

Les années 2024 et 2025 ont marqué une phase de consolidation et de maturité : les bonnes pratiques ont été pérennisées, les expérimentations élargies et les compétences des agents renforcées pour faire du Département un acteur prescripteur d'une démarche écoresponsable dans les marchés publics.

Parallèlement, la gestion et la connaissance du patrimoine routier, des ouvrages d'art, du patrimoine arboré et des dépendances vertes et bleues se sont considérablement enrichies, permettant d'optimiser la stratégie d'entretien et de valorisation des infrastructures départementales.

3.1.2 – G2 Promouvoir une Innovation responsable.

L'éco-innovation constitue un pilier de la démarche de transition écologique et solidaire conduite par la Direction de la Voirie. En 2025, une enveloppe dédiée de 1,5 millions d'euros a permis la réalisation de quatre chantiers expérimentaux, intégrant des techniques à faible impact environnemental (retraitement), qui réutilisent les matériaux existants et ont permis d'économiser environ 10 000 tonnes de granulats naturels et de réduire les émissions de 360 tonnes équivalent CO_2[1].ou des techniques améliorant la durée de service (enrobé percolé, renforcement structurel par une grille métallique).

Le retraitement en place, utilisé par exemple sur la RD 73 à Saultain, consiste à recycler directement la couche de roulement de la chaussée (près de 6 000 tonnes de matériaux) afin de lui restituer ses propriétés mécaniques tout en divisant par deux la consommation énergétique par rapport à une réfection classique.

Un protocole de suivi sur cinq ans a été mis en place pour évaluer la durabilité de ces procédés et, à terme, permettre leur généralisation sur l'ensemble du réseau départemental.

En 2024, une innovation conceptuelle en matière de sécurité routière a été expérimentée sur les accotements des RD 154 à Bermeries et RD 33 à Dourlers, en réponse aux dégradations observées sur ces routes à faible largeur (4,2 à 5,2 m). À la suite d'un benchmark mené auprès d'autres Départements (notamment l'Indre-et-Loire), le Département a opté pour la mise en place de poutres en béton rainurées, une solution technique permettant à la fois de stabiliser les accotements, de limiter leur érosion et de renforcer la sécurité des usagers sur ces tronçons sensibles.

En 2025, une innovation conceptuelle a été testée sur la RD 1 à Loon-Plage, dans le souhait d'améliorer la durée de vie au regard d'une solution bitumineuse classique. En réponse à des contraintes dynamiques engendrées par un trafic lourd, lent et agressif à la sortie d'une aire

de stationnement dédiée aux véhicules lourds, du ciment a été incorporé dans la solution pour augmenter la résistance aux frottements lors de la giration. Une solution technique permettant à la fois de réduire la périodicité d'interventions et de sécuriser la circulation des usagers.

Le Département a également expérimenté l'utilisation d'enrobés à liant végétal, fabriqués à basse température (130-140 °C) à partir de coproduits de la sylviculture, sur la RD 953 entre Beuvry et Orchies (4 km de pistes cyclables). Ce matériau permet de réduire les émissions de CO_2 et limite la formation d'îlots de chaleur grâce à sa teinte claire. Un suivi est également prévu pour évaluer la durabilité de cet équipement.

Ces projets démontrent la volonté du Département de conjuguer performance technique, sobriété énergétique et durabilité environnementale, tout en conservant une approche raisonnée fondée sur le cycle de vie global des ouvrages.

3.1.3- G3 Développer une politique d'Achats Socialement & Ecologiquement Responsables

Depuis 2024, la Direction de la Voirie a structuré une politique Achat durable qui s'intègre pleinement dans la Trajectoire Transition Ecologique et Solidaire.

La politique Achats de la Direction de la Voirie s'articule autour des objectifs suivants :

- Optimiser la performance budgétaire en rationalisant les besoins et en harmonisant durablement les pratiques d'achat.

- Développer une démarche partenariale avec les entreprises pour faire émerger des solutions innovantes et créatrices de valeur.

- Faire de l'achat public un levier stratégique de la transition écologique en intégrant systématiquement les enjeux climatiques dans chaque projet.

- Renforcer le soutien au tissu économique local en favorisant l'accès des acteurs du territoire à la commande publique.

- Déployer une culture commune de l'achat responsable au sein de l'ensemble des services de la Voirie afin d'ancrer durablement les bonnes pratiques et les réflexes partagés.

Ainsi, plusieurs projets ont vu le jour en 2024-2025 permettant de générer à la fois des gains environnementaux, économiques et des économies budgétaires. Cette démarche s'illustre notamment à travers les quelques exemples suivants :

- **Mise en place d'un marché de pièces détachées d'occasion pour l'entretien des véhicules légers** : le garage des véhicules légers a depuis 2025 la possibilité de s'approvisionner auprès d'une casse, qui est elle-même en réseau avec d'autres structures du même type. Cela a permis d'éviter la fabrication de pièces neuves tout en générant une économie de l'ordre de 15 000 € entre septembre et décembre 2025.

- **Renforcement des négociations techniques et financières en cours de procédure** : la négociation, en procédure adaptée, permet d'affiner les solutions initialement proposées par les entreprises afin de retenir des aménagements plus sobres, mieux dimensionnés et parfaitement adaptés aux besoins réels de la collectivité. Cette démarche favorise également l'identification d'opportunités techniques ou méthodologiques innovantes auxquelles le maître d'ouvrage n'a pas nécessairement pensé lors de l'expression du besoin. Enfin, les échanges engagés avec les candidats contribuent à améliorer les conditions financières des marchés et à générer des économies significatives tout en maintenant le niveau de qualité attendu. A ce titre, les négociations conduites en 2025 sur 2 marchés de travaux ont généré une économie de l'ordre de 420 k€ et ont permis d'adopter des aménagements plus sobres et d'intégrer des matériaux recyclés qui étaient immédiatement disponibles auprès des entreprises.

- **Adapter la temporalité du lancement des consultations auprès des entreprises au besoin de visibilité et de sécurisation des carnets de commandes des opérateurs économiques** : une expérimentation a été menée fin 2025 pour le programme de renouvellement de chaussées 2026. Elle a consisté à lancer par anticipation 14 consultations de marchés afin de sécuriser une partie de l'activité des entreprises pour 2026. Cela s'est traduit par une économie de 35 % par rapport à l'estimation de l'Administration sur un besoin total initial de 2,8 M€.

La démarche Achats, qui a démarré en 2024/2025, va pleinement se déployer dans les années futures pour devenir un outil partagé par l'ensemble des services de la Direction de la Voirie. Ce déploiement pourra notamment s'appuyer sur la transformation de deux postes de gestionnaires marchés en postes d'acheteurs.

Sur le volet social et conformément aux dispositions du Code de la commande publique, les marchés de la Direction de la Voirie intègrent, lorsqu'ils s'y prêtent, une clause d'insertion sociale permettant de réserver un volume d'heures à la réalisation de prestations par des publics éloignés de l'emploi. En 2024, cette exigence concernait 62 marchés, principalement des marchés de travaux, et le volume d'heures s'élevait à 22 120,34 h. En 2025, le volume d'heures d'insertion réalisées s'élève à 24 714 heures.

3.1.4 – G4 Consolider un mode de travail partenarial et collaboratif

La mise en œuvre de la Trajectoire de Transition Écologique et Solidaire s'appuie sur une coopération renforcée avec de nombreux acteurs institutionnels, économiques et associatifs. Le Département a ainsi conclu de nombreux partenariats couvrant plusieurs champs d'intervention :

- **Mobilités douces et infrastructures durables** : partenariat pour le développement du réseau cyclable, notamment à travers l'adhésion au réseau national Vélo & Territoires, la signature des conventions avec les comités d'itinéraire développant les *EuroVélo (EV3 dans l'Avesnois et EV4 sur le littoral)* et le programme européen *Interreg (projet XTraVel finançant le développement du vélotourisme transfrontalier)*.

- **Formation et transmission des savoir-faire** : le Département du Nord a accueilli 11 apprentis au sein de la Voirie et collabore avec différents organismes de formation (Ex : école Polytechnique Lille…) afin de soutenir la professionnalisation et l'attractivité des métiers techniques de la fonction publique territoriale.

- **Environnement et biodiversité** : collaboration avec la Fédération départementale des chasseurs, les parcs naturels (ex : Parc de Scarpe Escault) et les acteurs forestiers, notamment autour des problématiques de collision avec la faune à proximité de la forêt de Mormal, pour préserver les écosystèmes et les continuités écologiques.

- **Concertation technique et institutionnelle** : participation active aux échanges avec le CEREMA, la DIR Nord, la DREAL, la SAFER, la Chambre d'Agriculture, VNF, SNCF, FFMC, SOS Nord, ADAV, l'Association de Prévention Routière et l'Union Européenne, permettant de partager diagnostics, retours d'expérience et bonnes pratiques.

La réussite de la Trajectoire voirie repose avant tout sur cette capacité collective à agir en synergie. Les échanges réguliers avec les collectivités, les associations et les partenaires techniques enrichissent les projets, en garantissent la pertinence et favorisent l'innovation. Cette gouvernance partagée contribue à diffuser une culture commune de la transition écologique, tout en inscrivant durablement l'action du Département dans une démarche de coopération et d'efficacité territoriale.

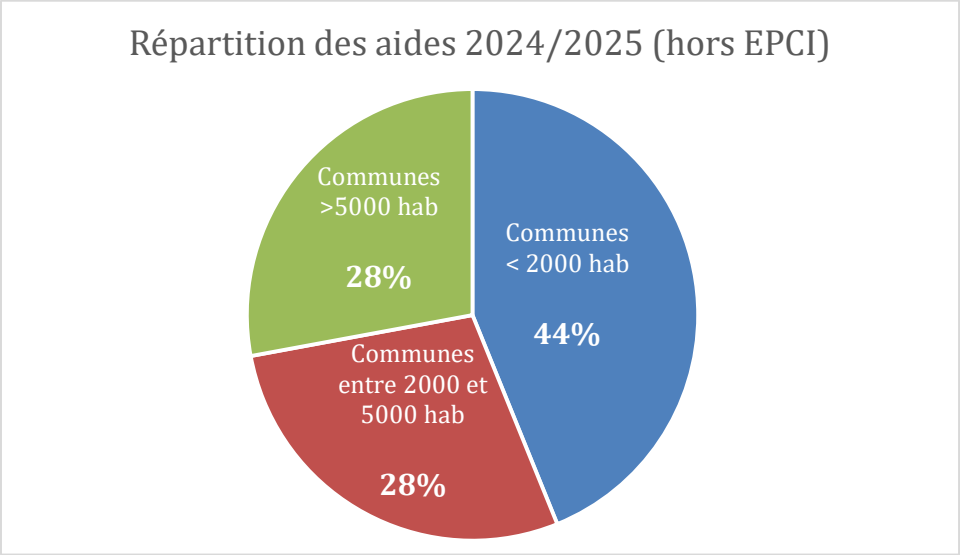
3.1.5 – G5 Promouvoir la Solidarité avec les territoires.

Chef de file des solidarités territoriales, le Département du Nord accompagne activement les communes et intercommunalités dans leurs projets d'aménagement et de développement via l'Aide à l'Aménagement des Trottoirs (AAT), l'Aide à la Sécurisation des Routes Départementales en Agglomération (ASRDA), l'Accompagnement de la Politique Cyclable

Départementale (APCD) et l'Aide aux Projets d'Aménagement d'Aires de Covoiturage (APAAC), parallèlement à la répartition du produit des amendes de police de l'Etat (AMP).

Ces aides, inscrites dans la stratégie de transition écologique et solidaire, visent à renforcer la sécurité, la mobilité douce et la durabilité des aménagements locaux notamment auprès des communes de petites tailles.

Tailles de Communes	AAT	APAAC	APCD	ASRDA	AMP	Total général 2024/2025
Communes < 2000 hab	904 925 €	- €	136 567 €	178 343 €	2 956 546 €	4 176 381 €
Communes entre 2000 et 5000 hab	612 993 €	- €	26 755 €	38 134 €	2 008 578 €	2 686 460 €
Communes > 5000 hab	742 385 €	- €	409 796 €	623 275 €	882 342 €	2 657 799 €
EPCI	292 825 €	217 171 €	1 499 837 €	29 308 €	27 150 €	2 066 291 €
Total général	**2 553 128 €**	**217 171 €**	**2 072 955 €**	**869 060 €**	**5 874 616 €**	**11 586 930 €**



Le Département du Nord veille à une répartition équitable de ses aides. En 2024/2025, près de la moitié (44%) des subventions accordées (hors EPCI) dans le cadre de ces dispositifs ont bénéficié à des communes rurales de petite taille (moins de 2000 habitants), témoignant de la volonté départementale d'assurer une égalité d'accès aux infrastructures de proximité et de soutenir les territoires les plus fragiles.

Cette orientation traduit une politique d'aménagement équilibrée, où chaque commune, quelle que soit sa taille, dispose des moyens nécessaires pour améliorer la sécurité et le cadre de vie de ses habitants.

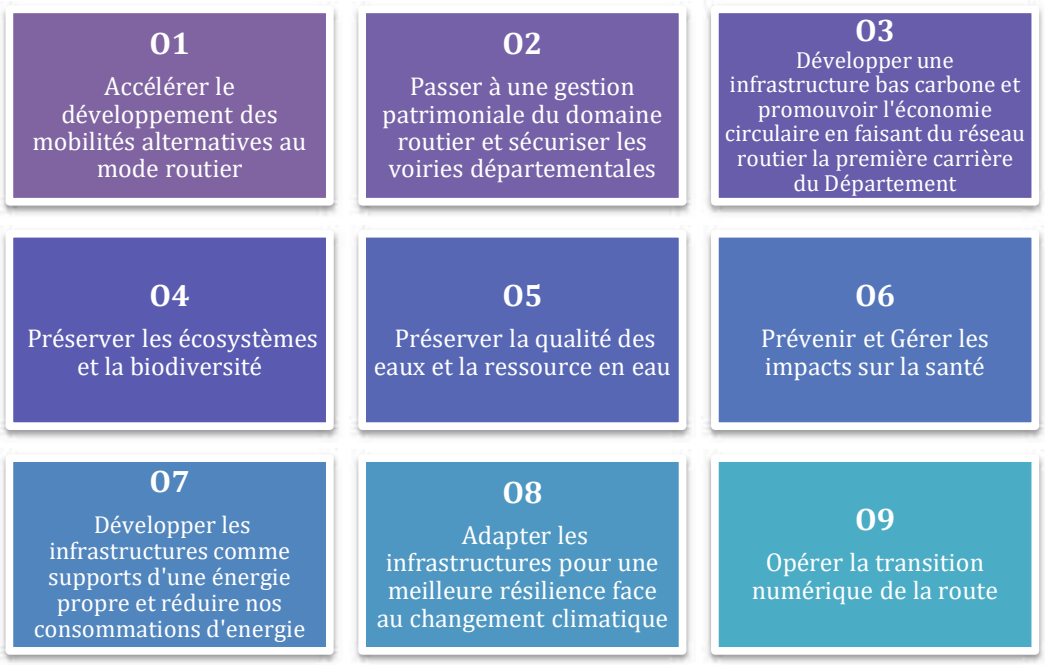
Enfin depuis 2023, une bonification "Nord Durable" valorise les projets exemplaires sur le plan environnemental : selon leur niveau de performance durable, les bénéficiaires peuvent

obtenir une majoration de 5 à 10 % de leur subvention, encourageant ainsi une dynamique territoriale plus responsable et cohérente avec les engagements du Département. En 2024/2025 ce bonus a représenté un montant de 209 178 €.

3.2 Mesures opérationnelles (O1 à O9)

La trajectoire 2023-2028 de Transition Écologique et Solidaire des infrastructures et voiries départementales s'articule autour de neuf mesures opérationnelles qui traduisent les objectifs concrets de la politique voirie. Elles déclinent la stratégie départementale en actions précises et mesurables.

En 2024, les résultats des indicateurs associés mettent en évidence les avancées réalisées et confirment la dynamique engagée en faveur d'une voirie plus durable, plus sûre et plus solidaire.



3.2.1 - O1 : Accélérer le développement des mobilités alternatives au mode routier

En 2024/2025, le Département du Nord a poursuivi une politique volontariste en faveur des mobilités alternatives à la voiture individuelle, plaçant le développement des liaisons cyclables au cœur de son action. Ainsi 13,8 km de pistes cyclables, 3,6 km de chaussées à voie

centrale banalisée (“chaucidou”) ont été aménagés et 693 km de réseaux points-nœuds jalonnés.

Les mobilités actives sont désormais intégrées de manière globale : aménagements directs, subventions aux communes, entretien de 95 km de voies vertes, et animation de partenariats structurants (réseau national Vélo & Territoires, association ADAV, comités d’itinéraires EuroVelo 3 et 4…). Le schéma cyclable départemental assure la cohérence des actions menées et un suivi fin de la fréquentation grâce à une trentaine de compteurs fixes. Sur la voie verte de l’Avesnois, les passages ont ainsi été multipliés par 3,5 depuis sa mise en enrobés en 2021, atteignant plus de 25 000 usagers par an.

En favorisant la réutilisation d’infrastructures existantes, ces itinéraires garantissent sécurité, sobriété foncière et attractivité territoriale, illustrant l’engagement du Département pour une mobilité durable et solidaire, au service des territoires urbains comme ruraux.

3.2.2 - O2 : Passer à une gestion patrimoniale du domaine routier et sécuriser les voiries départementales

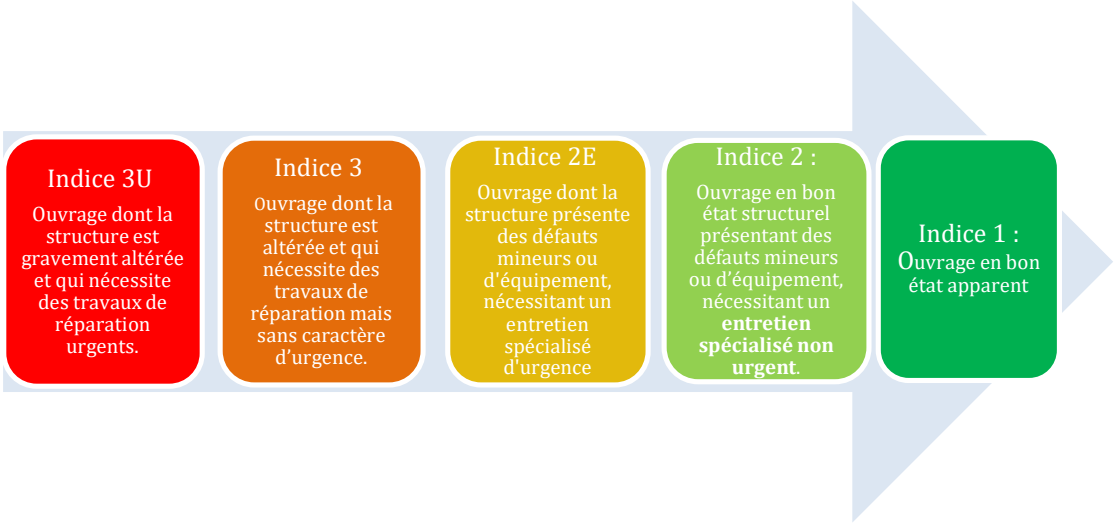
Le Département du Nord a engagé une démarche opérationnelle de suivi patrimonial afin de mieux anticiper la dégradation de ses infrastructures et d’orienter ses investissements.

Ce suivi concerne en premier lieu les chaussées départementales, pour lesquelles une notation de l’état est réalisée sur une période de quatre ans. L’indicateur de référence fixe la moyenne actuelle à 7/10, traduisant un patrimoine globalement en bon état, et permet de suivre l’évolution de cette performance dans le temps.

Parallèlement, en 2025, une nouvelle campagne de notation, intégrant des technologies de relevé innovantes par laser à grand rendement et technologie avec assistance par Intelligence Artificielle a été lancée. Ces résultats, attendus courant 2026, permettront d’appréhender l’évolution du patrimoine routier sur la période 2021-2025, au regard des montants investis chaque année (20M€ à 25M€/an).

Le Département du Nord mène une politique d’entretien préventif de son réseau routier afin de garantir confort, sécurité et durabilité des infrastructures. Cette stratégie repose sur une approche anticipative, fondée sur l’analyse du trafic, de l’usage et de la vétusté des revêtements, permettant d’intervenir avant l’apparition de dégradations majeures. Elle génère ainsi des bénéfices à la fois économiques et environnementaux.

Les ouvrages d'art font également l'objet d'un suivi spécifique sur la base de la méthode nationale IQOA (Image de la Qualité des Ouvrages d'Art), fondée sur la gravité des désordres et le risque pour les usagers. Chaque ouvrage est classé de 1 (bon état) à 3U (structure gravement altérée nécessitant une intervention urgente).



Les inspections détaillées sont réalisées tous les six ans par des bureaux d'études spécialisés, complétées par des visites de suivi en régie pour actualiser les cotations.

Cotation	2018	2025	Cible
1, 2	55,74 %	57,67 %	>54%
2E	34,43 %	34,59 %	<30%
3	7,08 %	5,56 %	<15%
3U	1,64 %	1,2 %	<1%

En 2024/2025 :

- 3 ouvrages 3U ont été remplacés (2024 : 5475, 6313 et VV0012 / 2025 : OA 5442).
- 5 ouvrages 3U ont fait l'objet d'un suivi en temps réel de leurs principaux désordres par instrumentation (2024/2025 : OA 5975, 5976 et 5201 / 2025 : OA 5182 et 5183)
- 8 ouvrages 3U ont fait l'objet d'études en vue de leur réparation/remplacement (OA 5182, 5183, 5442, 5975, 5976, 6853, 5623 et 5822).

Par ailleurs, tous les ouvrages 3U font l'objet d'une surveillance trimestrielle en régie.

3.2.3 - O3 : Développer une infrastructure bas carbone & promouvoir l'économie circulaire en faisant du réseau routier la première carrière du Département

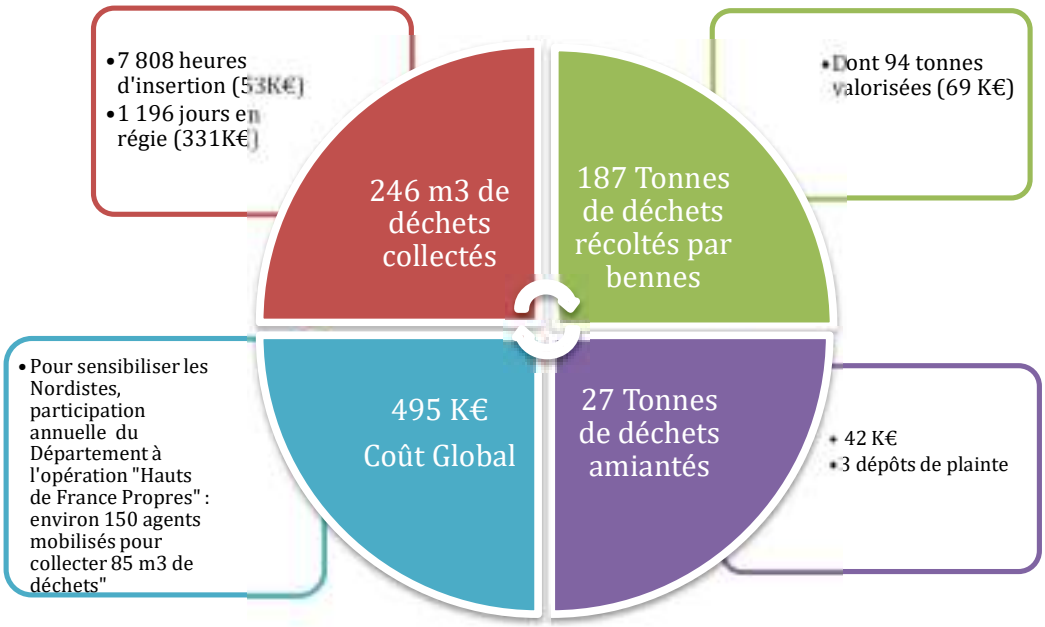
En 2024/2025, le Département du Nord a poursuivi son engagement vers une infrastructure routière plus sobre et circulaire. La traçabilité du réemploi des enrobés est engagée pour garantir un suivi complet du cycle des matériaux. La gestion des déchets issus de l'entretien routier s'inscrit désormais dans une démarche structurée de performance environnementale.

Depuis 2020, les taux d'agrégats d'enrobés recyclés incorporés aux produits bitumineux sont régulièrement relevés pour atteindre jusqu'à 30% aujourd'hui dans les couches de roulement et 40% pour les couches d'assise. Ces seuils désormais régulièrement atteints sur les chantiers, permettent d'augmenter significativement les volumes valorisés et de réduire la consommation de granulats naturels. En 2025, à ce titre, 16 500 T de matériaux ont été réutilisées.

En 2024, cinq chantiers de retraitement en place ont été réalisés sur l'année, représentant 55 000 m^2 de chaussées et 10 000 tonnes de granulats économisées. En 2025, ce sont deux chantiers, soit 21 500 m^2 de chaussées rénovées et 10 000 tonnes de granulats économisées, confirmant la pertinence de ces techniques à faible empreinte carbone.

Le plan de gestion des déchets de la Régie finalisé en 2022 a par ailleurs permis de mettre en place la traçabilité des déchets abandonnés le long de nos accotements.

Moyenne annuelle pour les années 2024 et 2025 :



Le plan de gestion des déchets a également permis de mieux caractériser les terres issues du curage des fossés routiers.

Chaque année le Département contribue au bon fonctionnement hydraulique du réseau hydrographique en désenvasant environ 230 km de fossés. Ainsi annuellement ce sont environ 50 000 m^3 de terres extraites qui sont réutilisées principalement dans le secteur agricole.

Une campagne d'analyses expérimentales a été menée afin de mieux caractériser ces matériaux. Les résultats obtenus permettent d'envisager pour 2026 la mise en œuvre d'un protocole sécurisé de valorisation locale (monde agricole, utilisation en technique routière, aménagement paysager dans les emprises départementales…).

En 2026, la réflexion se poursuit par l'expérimentation du criblage de nos terres afin de vérifier la faisabilité environnementale, technique et économique d'une valorisation commerciale de ces produits en terre végétale.

Ces résultats traduisent une maturité environnementale croissante de la politique routière départementale, conciliant efficacité technique, sobriété des ressources et réduction de l'empreinte carbone, au service d'une économie circulaire pleinement intégrée à la gestion du réseau.

3.2.4 - O4 : Préserver les écosystèmes et la biodiversité

En 2024 et 2025, la Direction de la Voirie a poursuivi la mise en œuvre d'une stratégie globale de préservation des écosystèmes, articulée autour de plusieurs axes : la gestion du patrimoine arboré, l'entretien raisonné des dépendances vertes, la lutte contre les espèces invasives, ainsi que l'identification, en partenariat avec les Parcs Naturels Régionaux (PNR), des secteurs à forts enjeux environnementaux pour la protection des voies vertes et bleues. Ces actions traduisent la volonté du Département de concilier sécurité routière, transition écologique et valorisation de la biodiversité, en inscrivant durablement la gestion du réseau routier dans une approche respectueuse des milieux naturels.

Gestion du patrimoine arboré

Une démarche structurée de suivi et de gestion du patrimoine arboré a été engagée début 2024, conformément au Code de l'environnement et à la loi 3DS du 21 février 2022, qui renforce la protection des allées et alignements d'arbres.

En application de cette réglementation, 7 premiers dossiers administratifs ont été déposés en 2024 et une cinquantaine d'arbres a été replantée dès 2025.

Afin de mieux connaître le patrimoine des arbres d'alignement et d'en faciliter la gestion, un Plan Simple de Gestion (PSG) a été initié en 2025. Cet outil permettra d'évaluer l'état phytosanitaire et mécanique des arbres expertisés, de constituer pour chacun une véritable « carte d'identité » arborée et d'en anticiper le suivi sur 5 ans. Cette approche facilite une gestion raisonnée, respectueuse des cycles naturels (périodes de nidification, entretien adapté) et intègre les mesures de compensation écologique, qu'elles soient obligatoires ou volontaires.

A ce stade, environ 5000 arbres ont été identifiés comme « d'alignement » : la moitié du patrimoine étant localisé dans le Douaisis. Cette connaissance fine du patrimoine permettra à terme d'optimiser les coupes et la valorisation du bois, et s'inscrit pleinement dans les objectifs de la Trajectoire de Transition Écologique et Solidaire.

La validation du PSG par les services de l'Etat est attendue pour 2026 et s'accompagnera d'une simplification des démarches administratives en dispensant le Département, pour une durée de 5 ans, des déclarations systématiques d'abattage pour les sujets identifiés au plan.

En parallèle, un module AREO Patrimoine arboré a été développé pour centraliser ces informations et constituer l'outil de suivi numérique de ce plan de gestion.

Entretien des dépendances vertes et lutte contre les plantes invasives

Depuis 2022, les pratiques d'entretien des dépendances vertes ont évolué vers un fauchage raisonné, conciliant sécurité des usagers et respect des cycles naturels. Chaque année environ 7,5 millions de m^2 sont fauchés selon un calendrier adapté : deux passages en été pour la sécurité, puis une fauche tardive en septembre sur fossés et délaissés, favorisant la reproduction de la faune.

Les Espèces Exotiques Envahissantes (EEE) représentent la deuxième cause mondiale d'érosion de la biodiversité. Certaines EEE sont toxiques et présentent un risque pour la santé humaine ou animale.

En 2023, 2 hectares du réseau départemental ont été identifiés comme envahis, principalement par la renouée du Japon, présente sur 47 foyers et 35,6 km de routes.

Le Département a engagé plusieurs expérimentations innovantes : après un bâchage biodégradable en 2022 et une première électrocution des rhizomes en 2023, un désherbeur électrique sur bras déporté (5 000 V) a été testé à l'été 2023.

En 2025, en partenariat avec le CEREMA, il a été décidé de poursuivre l'expérimentation du désherbeur électrique pour une durée de 3 ans sur environ 1 Km de route dans le secteur de Pévèle Hainaut (RD128). Cette expérimentation comprend un protocole de suivi qui

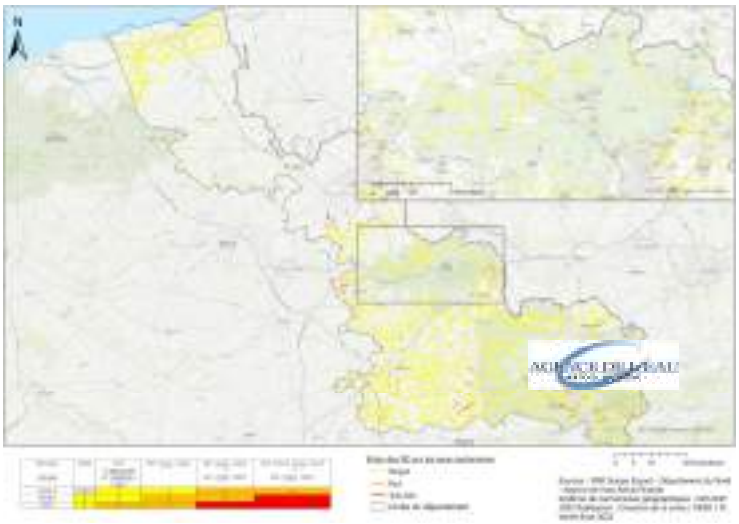
permettra d'évaluer l'efficacité du procédé mais également son impact éventuel sur la biodiversité.

Il est également prévu de tester cette technique de lutte sur la berce du Caucase, autre plante exotique envahissante et toxique.

En parallèle, une procédure a été mise en place afin de faciliter l'identification de ces plantes et de mettre en œuvre les consignes de gestion adaptées.

<u>Cartographie des enjeux environnementaux traversés par les routes départementales</u>

Une cartographie des enjeux environnementaux a permis d'identifier 189 km de routes sensibles pour la protection de l'eau, 94 km présentant un enjeu fort de biodiversité et 69 km nécessitant un rétablissement de continuités écologiques[7].



En outre, les partenariats avec les Parcs Naturels Régionaux se sont renforcés : dans l'Avesnois, des dispositifs anticollisions ont été installés en forêt de Mormal le long de la RD 33 et de la RD 932 et en matière d'entretien des accotements routiers, cette collaboration a permis d'adopter le principe d'une **fauche différenciée** sur 8,5 km de route au niveau de la forêt de Trélon.









Dans le Scarpe-Escaut, les secteurs prioritaires pour les passages à faune ont été définis. Enfin, dans le Parc Caps et Marais d'Opale, le projet européen Interreg Clim@YserAa vise à

[7] Cf. Cartographie Annexe 2

restaurer les continuités écologiques entre le marais de l'Audomarois (français) et le marais du Blankaart (belge), avec un plan d'action de 445 000 € dont les études ont débuté en 2025.

Ces actions complémentaires illustrent une politique départementale ambitieuse, plaçant la préservation de la biodiversité et la gestion raisonnée des espaces routiers au cœur de l'action du Département du Nord.

3.2.5 - O5 : Préserver la qualité des eaux et la ressource en eau

En 2025, le patrimoine départemental des Ouvrages de Gestion des Eaux Pluviales (OGEP) compte 139 ouvrages multifonctionnels, assurant à la fois le traitement des eaux de ruissellement des plateformes routières et la régulation des écoulements. Ce patrimoine continuera de s'enrichir avec la mise en service de nouvelles infrastructures routières.

La réappropriation du patrimoine hydraulique est engagée depuis 2020, année où l'application SIREO a été enrichie pour intégrer la gestion spécifique des OGEP. En six ans, près de 950 000 € ont été investis pour sécuriser ces ouvrages et maintenir leur performance. En 2024, une priorisation des besoins de réhabilitation a été menée en fonction des enjeux environnementaux identifiés, préparant la mise en œuvre d'un programme pluriannuel de rénovation. Des supports de commande dédiés ont été déployés en 2025 pour engager les premières opérations de réhabilitation à partir de 2026, dans une logique de gestion durable et préventive du patrimoine hydraulique départemental.



Cartographie SIREO des bassins en fonction des enjeux et de la priorisation – 2024

Parallèlement, le Département du Nord a engagé depuis le début des années 2020 une démarche exemplaire visant à réduire l'impact environnemental de la viabilité hivernale. La couverture progressive des dépôts de sel permet de limiter l'érosion des stocks par les eaux de pluie et leur écoulement vers les réseaux d'assainissement. À ce jour, 13 dépôts sur 15 sont désormais couverts. Le Centre d'Exploitation Routier (CER) de Clary a fait l'objet de travaux entre fin 2024 et début 2025 pour un coût de 150 000€.

Concernant les opérations d'épandage, les saleuses départementales ont été équipées de cuves à saumure, permettant d'améliorer l'efficacité des interventions tout en réduisant la quantité de sel utilisée. Les volumes épandus restent toutefois liés aux conditions météorologiques

CAMPAGNE HIVERNALE	VOLUME DE SEL EPANDU (TONNES)
2022 / 2023	7 400
2023 / 2024	5 700
2024 / 2025	8 500

Ces actions confirment la volonté du Département de concilier sécurité des usagers et performance environnementale.

3.2.6 - O6 : Prévenir & Gérer les impacts sur la Santé

Conformément à la Directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, le Département du Nord élabore tous les cinq ans un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). Ce document réglementaire concerne les infrastructures départementales supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an. Il vise à informer la population sur les zones exposées à des niveaux sonores élevés et à recenser les actions prioritaires permettant de réduire les nuisances.

Le PPBE de 3e échéance, arrêté le 9 octobre 2023, couvre 88 routes départementales réparties sur 162 communes et identifie 379 zones à enjeux. Environ 42 400 Nordistes riverains du réseau sont aujourd'hui exposés à des niveaux de bruit dépassant les seuils fixés par la réglementation européenne.

La politique départementale poursuit un objectif de prévention globale et cohérente, en lien avec la démarche Nord Durable. Elle repose sur trois axes :

- la poursuite des aménagements et de l'entretien des infrastructures routières pour limiter les nuisances à la source ;
- la consolidation des bases de données trafic et l'identification des zones prioritaires d'intervention ;
- l'intégration de la dimension acoustique dans les politiques d'aménagement des espaces naturels, des itinéraires cyclables et des chemins de randonnée.

À ce jour, le réseau routier départemental comprend 511 km de revêtements à propriétés acoustiques et 53 ouvrages de protection contre le bruit (merlons de terre, écrans anti-bruit). En 2026, l'approbation du PPBE de 4e échéance viendra actualiser ces données et affiner la stratégie d'action du Département en matière de santé environnementale.



Protection acoustique -RD 549 à Avelin

3.2.7 – O7 : Développer les infrastructures comme support d'une énergie propre & Réduire nos consommations d'énergies

En 2024-2025, dans le cadre du renouvellement du parc matériel de la Direction de la Voirie, le Service Matériels et Exploitation (SME) a acquis une balayeuse et deux fourgons, fonctionnant au gaz ainsi que deux ensembles de viabilité hivernale équipés de poids lourds Renault compatibles avec le biodiesel, anticipant ainsi l'installation de cuves adaptées au biodiesel et au diesel de synthèse dans les Centres d'Entretien Routier.

Depuis 2020, les agences ont progressivement intégré des équipements électriques d'entretien des espaces verts, alimentés par batteries dorsales ou intégrées. Ce type de matériel (taille-haies, souffleurs, élagueuses) est désormais couramment utilisé dans les centres, avec des batteries de rechange permettant une utilisation continue sur la journée.

Ces équipements favorisent une réduction significative du bruit et des vibrations, tout en améliorant le confort de travail des agents et en contribuant à la décarbonation progressive du parc d'exploitation.

3.2.8 - O8 : Adapter les infrastructures pour une meilleure résilience face au changement climatique

Face aux effets du changement climatique, le Département du Nord adapte progressivement ses infrastructures pour renforcer la résilience du réseau routier. Depuis 2021, un partenariat avec le Cerema Hauts-de-France permet d'approfondir la compréhension du retrait-gonflement des argiles, phénomène affectant fortement les chaussées et les ouvrages sur les sols argileux et de définir des solutions d'entretien durable adaptées aux nouvelles conditions climatiques.

À l'égard de certains bâtiments, des fissures, des affaissements sont survenus, générant des zones à risque. Sécuriser la circulation et réduire le risque de réapparition sont les objectifs recherchés par le traitement de ces sections.

Un premier procédé technique visant à pallier le phénomène a été testé au niveau de la RD 956 sur la commune de Lécluse (renforcement de la structure de chaussée par la mise en œuvre d'une grille mécanique).

Les épisodes d'inondations restent également un enjeu majeur : depuis 2016, 722 évènements ont impacté notre patrimoine occasionnant 121 fermetures de route. Environ 40% des phénomènes peuvent être attribués au débordement de cours d'eau et 35% à des coulées de boues agricoles. Ces épisodes restent aléatoires et intimement dépendants des conditions météorologiques. Les inondations de novembre 2023 ont fortement impacté notre

patrimoine. Les travaux de remise en état consécutifs (réalisés en 2024) ont représenté un coût de 1,27 M€ (curage des fossés en régie et par entreprises), tandis que les réparations du patrimoine routier et ouvrages d'art ont été estimées à 4 M€, notamment pour le pont de Vieux-Berquin sur la RD53.

Le Département contribue activement aux études de prévention et de gestion hydraulique menées par les opérateurs GEMAPI, en participant à la plantation de haies bocagères et au redimensionnement d'ouvrages hydrauliques pour améliorer la transparence des chaussées. En 2025, il a pris part à 5 études partenariales avec la commune de Wavrechain-sous-Denain, la commune de Banteux, le Syndicat des Milieux Aquatiques et de la Prévention des Inondations de la Scarpe et du Bas Escaut, la CCPC et le PNR de l'Avesnois (PAPI Sambre).

En 2025, la Direction de la Voirie s'est inscrite pleinement dans le plan d'adaptation au réchauffement climatique du Département, notamment à travers sa participation au projet européen CLIMAAX, visant à anticiper et atténuer les effets des aléas climatiques sur les infrastructures.

3.2.9 - O9 : Opérer la Transition Numérique de la route

Depuis 2016, le Département du Nord utilise le progiciel SIREO, un outil central de gestion patrimoniale couvrant l'ensemble du réseau routier départemental soit 4 500 km de routes, 300 km de pistes cyclables et 91 km de voies vertes. Alimenté par les services centraux et territoriaux de la Direction de la Voirie, SIREO centralise les données techniques, environnementales et d'exploitation : état des chaussées, dépendances vertes et bleues, signalisation, patrimoine arboré, équipements routiers ou encore enjeux liés au bruit, à la biodiversité et à la viabilité hivernale.

Ce système d'information routier permet une vision globale et actualisée du réseau, facilitant la programmation des travaux, le suivi de l'entretien et la prise de décision en matière d'aménagement durable. Véritable outil d'aide à la gestion, SIREO illustre la modernisation numérique et la professionnalisation de la politique routière départementale.

La base d'information routière SIREO joue également un rôle clé dans la gestion du Domaine Public Routier (DPR), en permettant le traitement dématérialisé des actes, de l'instruction des demandes par les territoires jusqu'à la signature électronique. En 2024/2025, l'outil a ainsi permis de gérer 1 315 arrêtés de circulation et près de 4 000 autorisations de travaux (ATP).

En 2025, une modernisation de la méthodologie de collecte des données a été initiée pour tenir compte des évolutions matérielles permettant la réalisation d'inventaires à grand rendement et la mise à jour de la notation du réseau routier, avec pour objectifs de renforcer la précision des données et d'optimiser la gestion patrimoniale du réseau départemental.

En complément, tous les ouvrages d'art (ponts, murs) suivis par le Service Ouvrages d'Art sont intégrés au progiciel AREO permettant notamment d'avoir accès :

- Aux caractéristiques techniques de ces ouvrages et de leurs voies portées et franchies,
- A leur état technique et son évolution,
- Aux différentes opérations d'inspection et de travaux ainsi qu'à leur programmation,
- Aux documents afférents aux ouvrages (plans, conventions…)

Actuellement, 1686 ouvrages sont intégrés dans la base. Les documents importants sont scannés et intégrés au fur et à mesure.

Par ailleurs, certains ouvrages ont fait l'objet d'un monitoring en temps réel. Cela veut dire que les principaux désordres de ces ouvrages ont été instrumentés par un bureau d'études spécialisé au moyen de capteurs destinés à suivre leur évolution (écartement/rétractation de fissures, basculement de murs, …). Cela permet au Département d'anticiper les risques, d'intervenir avant qu'un problème ne devienne dangereux et donc de garantir la sécurité des usagers, tout en optimisant l'entretien de son patrimoine.

Le site **Nord Info,** mis à jour par le Département, intègre désormais une carte interactive des aires de covoiturage, indiquant pour chacune le nombre de places disponibles, dont celles réservées aux personnes à mobilité réduite. Ce dispositif contribue à une mobilité plus fluide, partagée et durable, tout en garantissant une information transparente et actualisée des usagers.

Le Département du Nord veille à suivre les évolutions techniques et matérielles. Les développements numériques des 5 dernières années sont venus moderniser et objectiver les méthodes de relevé, les outils de recensement et la gestion des données.

En 2025, le développement de technologies à grand rendement a incité la collectivité à délibérer pour accompagner leur démocratisation et encadrer les procédés intégrant l'analyse par Intelligence Artificielle. Les données sont en constante augmentation, l'IA permet d'objectiver les informations, de réduire les temps et coûts des relevés, d'harmoniser et fiabiliser les résultats, pour une meilleure connaissance du patrimoine départemental.

Cette démarche positionne le Département du Nord comme une collectivité innovante et pionnière, engagée dans une gestion routière plus efficiente, durable et intelligente.

4. Conclusion et perspectives

Les années 2024-2025 confirment l'engagement du Département du Nord à mettre en œuvre, de manière concrète, la Trajectoire Voirie – Transition Écologique et Solidaire 2023-2028. Les actions menées traduisent une politique routière renouvelée, qui ne se limite plus à l'entretien du réseau mais l'inscrit désormais dans une logique de responsabilité environnementale, de sécurité des usagers et de solidarité territoriale.

Avec plus de 89,23 M€ investis en 2024 et 77,65 M€ en 2025, dont près de 22,13 % consacrés à des actions directement liées à la transition écologique et solidaire, le Département assume une stratégie claire : préparer l'avenir tout en garantissant le niveau de service attendu par les habitants. Les investissements réalisés en faveur des mobilités actives, des matériaux bas carbones, de la prévention de l'accidentalité, de la gestion de l'eau, de la biodiversité et de la résilience climatique confirment cette orientation.

Ces 2 années auront également été celles d'une montée en puissance de la capacité d'ingénierie publique : structuration du suivi patrimonial, protection du patrimoine arboré, modernisation du suivi des ouvrages d'art, intégration progressive de l'économie circulaire sur les chantiers, amélioration du suivi en temps réel du réseau et préparation à l'usage de l'intelligence artificielle pour une gestion prédictive et optimisée.

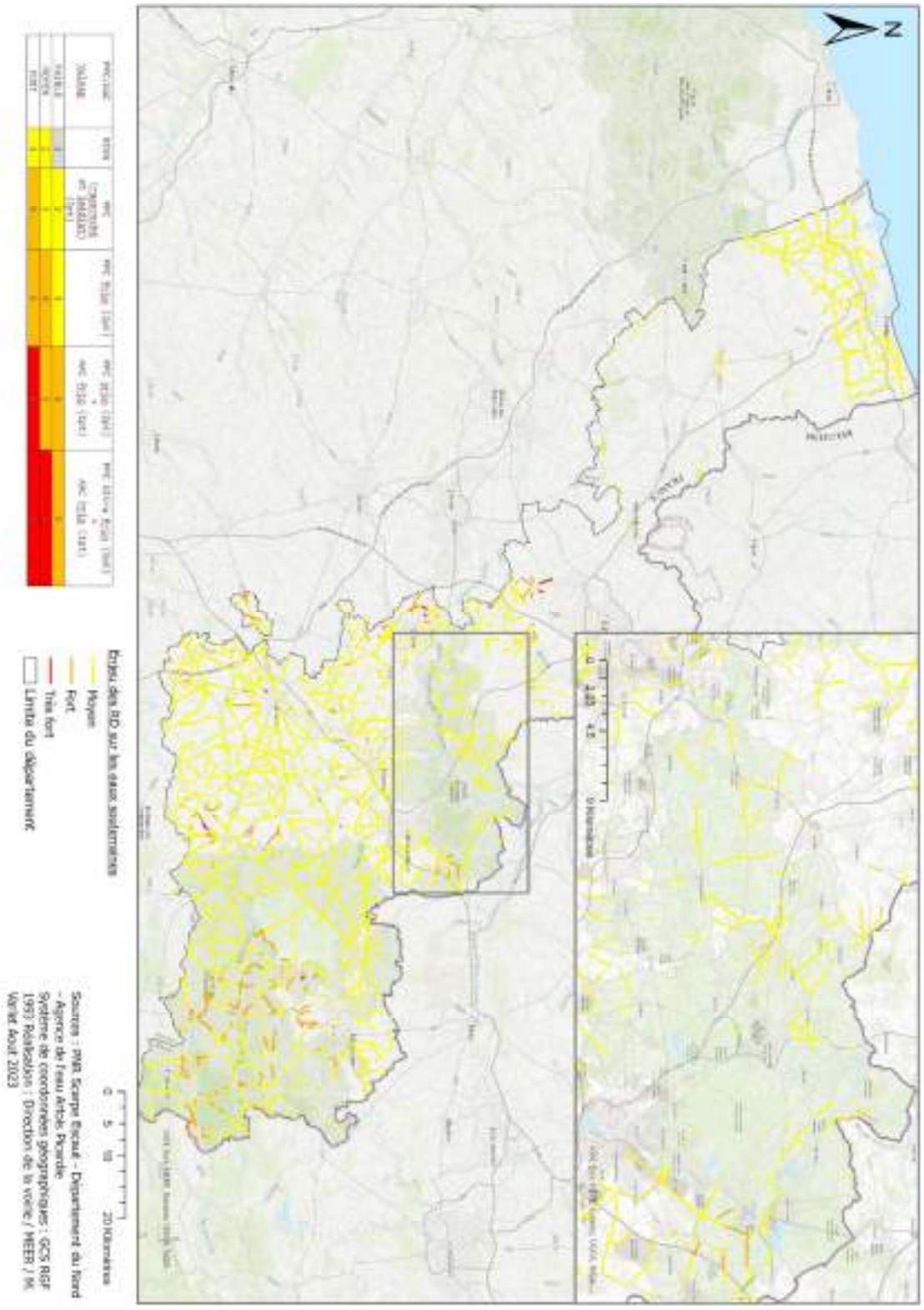
Cette Trajectoire s'appuie aussi sur une solidarité active avec l'ensemble des territoires, y compris les plus ruraux, en soutenant les collectivités locales dans leurs projets d'aménagement, de sécurisation et de mobilité quotidienne.

Au terme de ces deux premières années de suivi, une dynamique est installée. Elle devra être poursuivie et amplifiée. Les orientations prises en 2023 posent les bases d'une voirie départementale plus sûre, plus sobre en ressources, mieux adaptée aux aléas climatiques et plus équitablement répartie sur le territoire. Elles constituent un engagement durable du Département du Nord au service des usagers, des autres collectivités et des générations à venir.

Annexe 1 : Tableau RSE 2023-2025 – Tableau Mis à jour

Engagements RSE	Stratégie				Opérationnalité			
	2020	2023	2024	2025	2020	2023	2024	2025
1.Garantir la sécurité des déplacements des nordistes	5,0	5,0	5,0	5,0	3,1	3,8	3,8	3,9
2. Développer les mobilités éco-responsables particulièrement en milieu rural	4,0	4,0	5,0	5,0	3,0	3,3	3,3	3,5
3. Éco-concevoir & Réaliser Durable	3,3	3,3	4,3	4,3	2,8	2,6	2,6	3,1
4. Gérer & Entretenir & Exploiter Durable	3,0	3,0	4,0	4,1	2,5	3,0	3,0	3,2
5. Gérer les risques naturels	2,0	4,0	4,0	4,0	2,3	2,7	2,7	3,0
6. Gérer les déchets et Développer l'économie circulaire	3,0	3,0	4,0	4,0	2,9	3,1	3,1	3,8
7. Porter attention aux agents : santé, sécurité, vivre ensemble & qualité de vie au travail	2,5	3,0	3,0	3,0	2,8	3,5	3,5	3,5
8. Contribuer au développement des agents	4,0	4,0	4,0	4,0	2,0	3,0	3,0	3,0
9. Contribuer au développement local	3,5	4,0	4,0	4,0	3,1	3,3	3,3	3,3
10. Soutenir l'employabilité et l'insertion sociale dans notre territoire	3,0	3,0	3,5	3,5	3,0	3,0	3,0	3,0
Gouvernance :	3,4	3,4	3,7	3,8	3,0	3,2	3,2	3,5
Achats Durables	3,0	3,0	4,0	4,0	3,0	3,6	3,7	3,9
Communication	3,0	4,0	4,0	4,0	2,5	2,9	2,9	3,3
Dialogue avec les parties prenantes	4,0	4,0	4,0	4,0	3,0	3,5	3,5	3,5
Ethique & Exemplarité des opérations	3,0	3,0	3,0	4,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Innovation Responsable	4,0	5,0	5,0	5,0	3,5	4,0	4,0	4,5
Maîtrise des coûts	4,0	3,0	4,0	4,0	2,0	3,0	3,0	3,5
Maîtrise des Risques	3,0	3,0	3,0	3,0	2,9	2,9	2,9	3,0
Qualité & Amélioration continue des pratiques	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
Une gestion de flotte responsable	3,0	2,0	3,0	3,0	3,0	2,0	2,0	3,0
Une stratégie intégrée de DD & une organisation claire de la gouvernance de la DV	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Total général	**3,4**	**3,5**	**3,9**	**3,9**	**2,9**	**3,2**	**3,2**	**3,4**

A2 – Cartographie des enjeux environnementaux



RAPPORT N° DV/2026/315

CONSEIL DEPARTEMENTAL
Réunion du 12 octobre 2026

OBJET : Trajectoire 2023-2028 de Transition Ecologique et Solidaire (TES) des infrastructures et des voiries départementales du Nord - Bilan 2024-2025

Adoptée en 2023 par la délibération du Conseil départemental n° DV/2023/260 du 9 octobre 2023, la Trajectoire 2023-2028 de Transition Écologique et Solidaire (TES) des infrastructures et voiries départementales vise à concilier entretien, exploitation et modernisation du réseau avec les exigences de sobriété, de résilience climatique, d'innovation et de solidarité territoriale. Elle repose sur cinq mesures de gouvernance et neuf mesures opérationnelles, assorties d'actions et d'indicateurs de suivi.

Le présent rapport rend compte des résultats obtenus en 2024 et 2025, sur la base du bilan, joint en annexe. Il apprécie l'effort financier, les actions engagées et les premiers effets mesurables de la Trajectoire, afin d'éclairer le pilotage départemental et d'identifier les priorités de consolidation.

1. BILAN FINANCIER : UN INVESTISSEMENT MAINTENU ET PROGRESSIVEMENT ORIENTÉ VERS LA TRANSITION

Sur la période 2024-2025, la Direction de la Voirie a investi 166,88 M €, dont 89,23 M € en 2024 et 77,65 M € en 2025, pour entretenir, moderniser et sécuriser le réseau et renouveler les matériels d'exploitation. Près de 36,94 M €, soit 22,13 % des crédits, ont été consacrés à des actions à forte valeur écologique et solidaire.

Cette orientation budgétaire intègre désormais, au-delà de la finalité technique des opérations, leur contribution aux mobilités durables, à l'économie circulaire, à la préservation des ressources, à la résilience et à la sécurité environnementale.

Les crédits ont notamment soutenu le développement cyclable, les chantiers innovants, le recyclage et le retraitement en place, ainsi que la modernisation du suivi patrimonial. Les opérations structurantes, telles que le contournement de Valenciennes et le doublement de la RD 70, associent performance technique, mobilités alternatives, gestion de l'eau, réduction des nuisances et réemploi des matériaux.

2. BILAN DE PERFORMANCE : UNE TRAJECTOIRE DÉSORMAIS ENGAGÉE DANS LES PRATIQUES

Le bilan de performance 2024-2025 met en évidence une montée en maturité de la Direction de la Voirie, portée à la fois par la structuration progressive des mesures de gouvernance et par la mise en œuvre concrète des mesures opérationnelles de la Trajectoire.

2.1. Bilan des mesures de gouvernance

Les cinq mesures de gouvernance structurent désormais les pratiques : démarche RSE, innovation responsable, achats écologiquement et socialement responsables, travail partenarial et solidarité

territoriale. Elles installent un cadre commun de pilotage et diffusent les objectifs de transition dans l'ensemble des métiers de la voirie.

2.1.1 Responsabilité sociale et environnementale : une démarche en progression (G1)

Engagée depuis 2020, la performance moyenne de la démarche RSE progresse de 3 à 3,8 en 2025, traduisant le passage d'une logique de conformité à une démarche de maîtrise et d'amélioration continue.

2.1.2 Innovation, achats responsables et partenariats : des pratiques structurées (G2 à G4)

L'innovation responsable s'est concrétisée par plusieurs expérimentations routières à faible impact environnemental. La politique d'achats intègre davantage les enjeux écologiques, sociaux et économiques, tandis que les partenariats institutionnels, techniques, associatifs et académiques favorisent le partage d'expertise et la diffusion des bonnes pratiques.

2.1.3 Solidarité territoriale : un accompagnement renforcé des communes (G5)

Au titre de la solidarité territoriale, 11,587 M € de subventions ont été attribués en 2024 et 2025, correspondant à 759 dossiers admis. Hors EPCI, 44 % des aides ont bénéficié aux communes de moins de 2 000 habitants, confirmant la priorité donnée aux territoires ruraux et à l'égalité d'accès aux infrastructures de proximité.

2.2. Bilan des mesures opérationnelles

2.2.1 Mobilités alternatives (O1)

La trajectoire se matérialise d'abord par la poursuite du développement des mobilités alternatives au mode routier (O1). Sur la période 2024-2025, 13,8 km de pistes cyclables et 3,6 km de chaussées à voie centrale banalisée (« chaucidou ») ont été aménagés, tandis que 693 km de réseaux points-nœuds ont été jalonnés. Ces actions renforcent les déplacements du quotidien, ainsi que les usages touristiques et de loisirs.

2.2.2 Gestion patrimoniale, sécurité et connaissance du réseau (O2 et O9)

Le Département poursuit le passage à une gestion patrimoniale objectivée du domaine routier et la sécurisation des voiries départementales (O2). Les chaussées font l'objet d'une notation pluriannuelle, complétée en 2025 par une campagne de relevé, intégrant des technologies à grand rendement et une assistance par intelligence artificielle, relevant également de la transition numérique de la route (O9). Cette évolution doit permettre de mieux programmer l'entretien, d'anticiper les besoins et d'optimiser les moyens budgétaires.

Les ouvrages d'art sont également suivis selon la méthode nationale Image de la Qualité des Ouvrages d'Art (IQOA), dans le cadre de la gestion patrimoniale et de la sécurisation du réseau (O2). Les ouvrages les plus sensibles font l'objet d'une surveillance renforcée, d'études ou d'une instrumentation, en temps réel, mobilisant les outils numériques (O9) lorsque les désordres l'exigent. Cette approche contribue directement à la sécurité des usagers et à la préservation du patrimoine départemental.

2.2.3 Économie circulaire, innovation et réduction de l'empreinte carbone (O3)

Le développement d'infrastructures bas carbone et la promotion de l'économie circulaire (O3) figurent parmi les résultats les plus visibles. En 2024, cinq chantiers de retraitement en place ont été réalisés, représentant 55 000 m² de chaussées rénovées et 10 000 tonnes de granulats économisées. En 2025, deux chantiers supplémentaires ont permis de traiter 21 500 m² et d'économiser à nouveau 10 000 tonnes de granulats.

La réutilisation des matériaux, l'incorporation d'agrégats recyclés dans les enrobés, les expérimentations de liants végétaux et les procédés renforçant la durée de vie des chaussées relèvent de l'infrastructure bas carbone et de l'économie circulaire (O3). Les taux d'agrégats recyclés atteignent désormais jusqu'à 30 % dans les couches de roulement et 40 % dans les couches d'assise ; en 2025, 16 500 tonnes de matériaux ont ainsi été réutilisées.

2.2.4 Biodiversité, eau, santé et énergie (O4 à O7)

La préservation des écosystèmes et de la biodiversité (O4) progresse avec une meilleure connaissance du patrimoine arboré et des dépendances vertes. Environ 5 000 arbres d'alignement ont été recensés dans SIREO et un plan simple de gestion a été engagé, afin de structurer leur suivi. La cartographie environnementale identifie par ailleurs 189 km de routes sensibles pour la protection de l'eau (O5), 94 km présentant un fort enjeu de biodiversité (O4) et 69 km nécessitant le rétablissement de continuités écologiques (O4).

La préservation de la qualité des eaux et de la ressource en eau (O5) s'appuie, en 2025, sur un patrimoine de 139 ouvrages de gestion des eaux pluviales. Leur réhabilitation est progressivement priorisée au regard des enjeux environnementaux. Les actions relatives à la viabilité hivernale, à la couverture des dépôts de sel et à l'amélioration des pratiques d'épandage participent également à la réduction des impacts sur l'eau (O5), sur la santé (O6) et sur les consommations d'énergie (O7).

2.2.5 Résilience climatique (O8)

La résilience climatique constitue une priorité renforcée. Depuis 2016, 722 événements d'inondation ont affecté le réseau et entraîné 121 fermetures de routes. Les inondations de novembre 2023 ont occasionné 1,27 M € de travaux de remise en état en 2024 et environ 4 M€ de réparations estimées sur les chaussées et ouvrages d'art. En complément, le partenariat avec le Cerema a permis d'expérimenter sur la RD 956 à Lécluse une réponse au retrait-gonflement des argiles. Cinq études partenariales concernant la gestion hydraulique, la plantation de haies, le redimensionnement d'ouvrages et le projet européen CLIMAAX complètent cette démarche d'anticipation.

3. APPRÉCIATION GLOBALE ET PERSPECTIVES

Le bilan 2024-2025 met en évidence une trajectoire désormais installée. Sur 166,88 M € investis, 36,94 M € ont été directement orientés vers les enjeux écologiques et solidaires. La progression de la performance RSE, de 3 en 2020 à 3,8 en 2025, ainsi que les résultats obtenus en matière de mobilités actives, d'économie circulaire, de gestion patrimoniale, de biodiversité, d'eau et de solidarité territoriale confirment l'intégration progressive de ces objectifs dans les missions courantes de la voirie : entretenir, exploiter, sécuriser, aménager et accompagner les territoires.

Je propose au Conseil départemental :

- d'approuver le bilan technique, financier et performanciel 2024-2025 de la Trajectoire 2023-2028 de Transition Ecologique et Solidaire (TES) des infrastructures et des voiries départementales du Nord, tel que présenté dans le rapport et conformément aux termes du document, ci-joint en annexe.

Christian POIRET
Président du Département du Nord