

RÉGION NORD-PAS DE CALAIS

CONSEIL RÉGIONAL



SCHÉMA RÉGIONAL DES TRANSPORTS

FAIRE DU NORD-PAS DE CALAIS

UN HUB AU CŒUR DE L'EUROPE

ADOPTÉ EN SÉANCE PLÉNIÈRE DU 22 NOVEMBRE 2006

Préface



L'élaboration d'un Schéma Régional des Transports est un temps fort pour l'Institution Régionale.

Ce schéma fait partie d'un ensemble de documents prospectifs établis par la Région. Il s'inscrit dans la logique et les finalités proposées par le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire et le Schéma Régional de Développement Economique, dont il est l'un des plus puissants leviers de mise en œuvre. Il conditionne la réussite d'une stratégie volontaire pour que le Nord-Pas de Calais devienne une région qui compte dans l'Europe qui se construit.

La multiplicité des acteurs et la répartition des compétences rendent nécessaire un travail en partenariat pour un système de transport cohérent et optimisé sur tout le territoire.

Proposer une feuille de route pour définir une véritable stratégie régionale des transports, c'est tout l'objet du Schéma Régional des Transports. Celle-ci résulte de la prise en compte de deux ambitions.

La première est de répondre aux besoins de mobilité générés par le développement régional :

- mobilité des personnes dans un territoire où la dynamique et l'extension des aires urbaines intensifient les déplacements. Mobilité qu'il importe d'accompagner pour faciliter l'accès aux opportunités de travail, de services et de loisirs pour tous les habitants du Nord-Pas de Calais ;*
- mobilité des marchandises, également, dans une région où les flux déjà très importants vont s'accroître considérablement dans les années à venir. Plutôt que de les subir il importe de les transformer en atout de développement.*

La deuxième ambition est d'assurer ces mobilités de biens et de personnes tout en respectant les principes de développement durable qui guident déjà nos choix politiques.

Ces deux ambitions conjuguées sont le gage d'un développement ambitieux et maîtrisé.

Le choix du rail manifeste cette volonté.

Et c'est là toute la philosophie qui guide les choix stratégiques du Schéma Régional des Transports.

Daniel PERCHERON
Sénateur du Pas-de-Calais
Président du Conseil Régional
Nord-Pas de Calais

Jeannine MARQUAILLE
Vice-Présidente Transports et Infrastructures
du Conseil Régional Nord-Pas de Calais

Sommaire



1 LA NÉCESSITÉ D'AGIR DANS UN MONDE EN FORTE MUTATION	1
1.1. Le contexte général	1
1.1.1. Une mutation mondiale	1
1.1.2. Des transformations spécifiques aux transports	2
1.2. Les grands défis pour les transports dans le Nord-Pas de Calais	3
1.2.1. La maîtrise des flux et le rééquilibrage modal	3
1.2.2. La gestion des déplacements dans une « région urbaine »	4
1.2.3. Les flux internationaux, opportunité de développement	4
1.2.4. Le besoin d'ouverture à l'Europe et au monde	5
1.3. Le Schéma Régional des Transports	6
1.3.1. Un document de prospective	6
1.3.2. Un document bâti sur des principes répondant à la logique du développement durable	6
1.3.3. Un document partenarial	7
2 UN CADRE STRATÉGIQUE POUR L'ACTION	8
2.1. Le rôle fédérateur du Schéma Régional des Transports	8
2.1.1. Le cadre législatif	8
2.1.2. La répartition des compétences	8
2.2. Deux objectifs majeurs	9
2.3. La traduction stratégique par modes de transport	10
2.3.1. Le TER, épine dorsale de la mobilité régionale	10
2.3.2. Une grande région maritime	15
2.3.3. L'accessibilité des voyageurs à l'Europe et au monde	17
2.3.4. La maîtrise des flux et l'optimisation du réseau routier	18
2.3.5. Les véloroutes et les voies vertes : un atout pour le développement durable	21
2.3.6. Placer le Nord-Pas de Calais au cœur du système fluvial de l'Europe du Nord-Ouest	23
2.3.7. Le Nord-Pas de Calais plate-forme logistique en Europe	24
2.3.8. Une région d'excellence dans le domaine des transports	27
3 DOCUMENTS CARTOGRAPHIQUES	30
Le TER, épine dorsale de la mobilité régionale	30
État des infrastructures ferroviaires en exploitation TER dans la région Nord-Pas de Calais	31



Occupation des trains TER et charge du réseau par tronçon	32
Typologie des infrastructures ferroviaires existantes dans la région Nord-Pas de Calais.....	33
Infrastructures et services publics ferroviaires à l'horizon 2020	34
Une grande région maritime	37
Le Nord-Pas de Calais : une grande région maritime.....	38
L'accessibilité des voyageurs à l'Europe et au monde	41
Accessibilité voyageurs à l'Europe et au monde.....	42
La maîtrise des flux et l'optimisation du réseau routier	44
Le réseau routier de la région Nord-Pas de Calais	45
Opérations routières inscrites au Contrat de Plan 2000-2006.....	46
Les véloroutes et les voies vertes :	
un atout pour le développement durable	49
Schéma régional des véloroutes et voies vertes en région Nord-Pas de Calais	50
Placer le Nord-Pas de Calais au cœur du système fluvial de l'Europe du Nord-Ouest	52
Le système portuaire fluvial en région Nord-Pas de Calais	53
Le réseau navigable du Nord-Pas de Calais : travaux nécessaires à l'insertion dans le système fluvial européen.....	54
Le Nord-Pas de Calais, plate-forme logistique en Europe	57
Le Nord-Pas de Calais, plate-forme logistique en Europe	58



1. La nécessité d'agir dans un monde en forte mutation

Le Schéma Régional des Transports définit les orientations stratégiques à retenir en matière de transports pour le Nord-Pas de Calais. Il propose une vision à 2020 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.

1.1. 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.

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

1.1.1. Une mutation mondiale

S'appuyant sur les principaux enseignements de la prospective à 20 ans, le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT) a cerné plusieurs évolutions majeures et a mis en exergue :

➔ *un mouvement de globalisation* qui organise les échanges économiques à l'échelle planétaire, qui 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, et à engendrer des inégalités y compris en matière de droit à la mobilité,



1 La nécessité d'agir dans un monde en forte mutation

➔ *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) modifient nos pratiques quotidiennes et ont des répercussions sur les transports et leur organisation,

➔ *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,

➔ *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 mettrait en danger les générations futures,

➔ *de nouvelles pratiques individuelles et collectives*, associées à une mutation socio-démographique caractérisée 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 majeures, il convient d'ajouter celles plus spécifiques au domaine des transports :

➔ *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 %),

➔ *les changements techniques*, misant, selon les cas, sur la rapidité (TGV...), la fiabilité et la sobriété des matériels et des systèmes. L'utilisation de technologies nouvelles répondant à des préoccupations d'environnement, de sécurité, de gestion des flux sont susceptibles de modifier substantiellement le domaine des transports,

➔ *l'organisation de plus en plus concurrentielle de l'offre de transports*, conséquence de l'application du droit communautaire, 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 »...). Cette situation entraîne des phénomènes logistiques qui allongent les distances fret généralement effectuées 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 provoquées, entre autres par le désengagement de l'Etat, et considérant les limites des capacités contributives des collectivités locales et des contribuables usagers, la programmation des investissements tend à s'appuyer de plus en plus sur de nouvelles formes de partenariats émergeant tant au niveau national qu'europpéen (appels à projets européens, pôles de compétitivité, appels à coopération métropolitaine, 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.

1.2. 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.

1.2.1. La maîtrise des flux et le rééquilibrage modal

Les enseignements de la prospective conduisent à envisager une forte 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, pollutions, 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 autoroutières, 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 ou par de futures innovations tarifaires, constituent une problématique récurrente pour l'organisation du système régional de transports. Mais force est de constater que cette volonté politique bute le plus souvent sur les réalités économiques dans un système globalisé.

Cependant, il s'agit de mettre progressivement en place des politiques de transport qui répondent aux exigences du développement économique et à la demande légitime de mobilité de la population, à l'aménagement des territoires, donc à leur attractivité.

Il est aussi nécessaire de prendre en compte la limitation des nuisances engendrées par les transports sur l'environnement et les personnes. Ce point pose la question du respect des engagements du protocole de Kyoto. Il se traduit par la nécessité de ne pas dépasser, en moyenne de 2008 à 2012, le niveau d'émis-



1 La nécessité d'agir dans un monde en forte mutation

sion de gaz à effet de serre que la France avait atteint en 1990. A l'échelle du Nord-Pas de Calais, le respect de ces engagements nécessite de limiter drastiquement les émissions de CO₂ des véhicules ; 22 % de réduction de la consommation énergétique liée aux transports est le chiffre avancé. L'augmentation prévisible du trafic, couplée au délai nécessaire pour le renouvellement du parc automobile, situe la difficulté d'atteindre cet objectif à l'horizon 2020.

D'autres enjeux, tout aussi essentiels, concernent la limitation des nuisances sonores, 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. Dans le même temps, la mobilité des habitants, jadis très modérée, augmente fortement, 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 les rapprochements sur le littoral.

Face à un décalage accru entre lieux de résidence, d'emploi, de formation, de loisirs et de consommation, 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 la mise en réseau des principales aires urbaines génératrices importantes de flux de la région Nord-Pas de Calais entre elles.

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 Nord-Pas de Calais, un ménage sur quatre ne possède pas de véhicule individuel, contre 1 sur 5 au plan national), 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.

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

1.2.3. Les flux internationaux, opportunité de développement

La globalisation engendre une compétition internationale des zones de production qui, bien souvent, se traduit par d'importants transferts d'activité et une augmentation des kilomètres parcourus. Par ses caractéristiques industrielles, la région a été et est encore fortement affectée par des délocalisations. Certains territoires, hier autonomes, peuvent aujourd'hui vivre en situation de crise et subir le handicap de leur enclavement, tant pour leur relance économique que pour l'accès au marché du travail de leurs habitants. C'est en particulier le cas de la partie sud-est du territoire régional.



Parallèlement, les évolutions économiques contribuent à une forte croissance des échanges internationaux, entre l'Europe et l'Asie en particulier. A cet égard, la région est proche des principales portes d'entrée maritime de l'Europe, disposant elle-même de trois ports. En outre, 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). Enfin, le Nord-Pas de Calais se situe à proximité de bassins de consommation importants.

La densité de ses infrastructures (routières, ferroviaires, fluviales et maritimes), l'importance internationale de la Vente à Distance, de la grande distribution et des industries automobiles et ferroviaires notamment, en font un territoire très prisé pour les activités logistiques. La plate-forme multimodale de niveau européen Delta 3 en constitue le pôle nodal.

La valorisation des flux internationaux constitue, 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).

1.2.4. Le besoin d'ouverture à l'Europe et au monde

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 une Europe, aujourd'hui plus continentale et plus orientale, et au monde, en particulier aux nouveaux pôles économiques tels que la Chine 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.

Le Nord-Pas de Calais se trouve à proximité de quatre aires métropolitaines majeures : Londres, Paris, Randstadt, 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 il est doté. La région a su saisir les atouts que sont la croisée des grands axes de liaison rapide (réseau TGV) avec ces métropoles européennes. Elle se doit de renforcer son accessibilité à plusieurs plates-formes aéroportuaires, sa connexion aux infrastructures et services de transports internationaux, les potentialités de sa façade portuaire pour des échanges tant intra-européens qu'intercontinentaux.

Cette accessibilité aux réseaux trans-européens de transports ne doit cependant pas masquer des liaisons plus difficiles avec les territoires transfrontaliers. 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. Face à cet effacement des frontières du Nord-Pas de Calais et la création de nouveaux territoires transfrontaliers (cf. coopérations métropolitaines), les problématiques d'accessibilité des agglomérations de Courtrai et de Tournai peuvent être traitées au titre de l'Aire Urbaine Centrale.

Le recentrage de l'Europe vers l'est entraîne 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, de plate-forme de correspondance, et de continuité transfrontalière.



1.3. LE SCHÉMA RÉGIONAL DES TRANSPORTS

1.3.1. Un document de prospective

Le Schéma Régional des Transports, composante du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT), définit à l'horizon 2020 les orientations stratégiques régionales sur le volet transport, en cohérence avec les objectifs de l'aménagement du territoire.

Le Schéma Régional des Transports propose une vision globale à long terme des transports et présente 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 Schéma Régional des Transports 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 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, indispensable dans une vision systémique moderne des transports.

1.3.2. Un document bâti sur des principes répondant à la logique du développement durable

L'institution régionale s'est engagée dans le projet de Schéma Régional des Transports 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 et social de la région,

➔ La notion de système de transports doit primer sur la notion de simple réseau de transport. Il ne s'agit pas de superposer des réseaux mais d'avoir une « chaîne de déplacement » 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,

➔ 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'agit notamment d'inciter à la maîtrise de l'extension péri-urbaine,

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

➔ Agir sur les transports, c'est agir sur plusieurs instruments et notamment les outils de régulation que sont la politique foncière, la localisation des générateurs de trafics, la tarification, la législation-règlementation,...



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 aujourd'hui pour l'irrigation fine des territoires.

1.3.3. Un document partenarial

Le Schéma Régional des Transports est issu d'une démarche de réflexion partenariale qui a pris la forme de débats publics au cours desquels se sont exprimés l'ensemble des acteurs, qui y ont exposé leur vision de l'évolution des transports et qui y ont formulé leurs propositions.

Le Schéma Régional des Transports est élaboré et porté par l'Institution Régionale, mais sa mise en œuvre et sa réussite nécessiteront 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.

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, Europe. Le Syndicat Mixte Intermodal

Régional de Transports aura notamment un rôle essentiel à jouer pour améliorer l'offre de transports, développer la coordination entre les différents niveaux de décision et assurer une cohérence entre les outils de planification de l'aménagement et des transports. De même, la prise en compte des politiques de transports des régions voisines, Picardie, Champagne-Ardennes, Haute-Normandie, Flandre, Wallonie et Kent, en relation directe avec le territoire régional, est aussi une nécessité. La coordination interrégionale, le renforcement des alliances entre régions sur le plan national ou international est désormais essentiel pour l'aboutissement des projets (canal Seine-Nord-Europe, transports collectifs transfrontaliers, liaisons interrégionales).

L'Institution Régionale se positionne selon trois 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 ou pour des opérations ayant un caractère innovant, symbolique ou exemplaire,
- En tant que **facilitateur**, pour accompagner les opérations le plus souvent de rang infra-régionales, mais dont le contenu et les conditions de mise en œuvre doivent veiller à une approche globale de rang régional,
- 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 en partenariat avec les différents acteurs.



2. Un cadre stratégique pour l'action

2.1. LE RÔLE FÉDÉRATEUR DU SCHÉMA RÉGIONAL DES TRANSPORTS

2.1.1. 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. Il convient également de citer 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.

Le SRT est un document définissant la stratégie de la Région en matière de transports à moyen et long terme. Il prend en compte et contribue aux objectifs définis au sein du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire. 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.

2.1.2. 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 Région n'avait pas, jusqu'à un passé récent, de compétence propre. La loi du 13 août 2004 a permis à la Région de se porter candidate au transfert de compétence des ports maritimes d'intérêt national et des aéroports. La loi du 30 juillet 2003 ouvre également la possibilité d'un transfert de compétence sur les ports intérieurs.

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,
- infrastructures ferroviaires : compétence Etat par l'intermédiaire de Réseau Ferré de France (RFF),
- gares : compétence SNCF et RFF,
- réseau fluvial à Grand Gabarit : compétence Etat par l'intermédiaire de Voies Navigables de France (VNF),
- ports autonomes maritimes et fluviaux : compétence Etat.

C'est à travers le volet transport du Contrat de Plan Etat-Région (choix des opérations et des taux de participation) que le Conseil Régional a pu concrétiser ses orientations en matière d'infrastructures, en participant financièrement à la réalisation d'infrastructures et d'équipements ne relevant pas de ses propres compétences. Ainsi, le CPER 2000-2006 a vu se modifier fortement la répartition des moyens inscrits en faveur des infrastructures non routières et notamment ferroviaires.

2.2. DEUX OBJECTIFS MAJEURS

Deux objectifs sous-tendent le Schéma Régional des Transports :

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 du Territoire (SRADT) qui matérialise la vision des élus régionaux quant au devenir de leur territoire pour les années à venir, et notamment : « S'ouvrir à l'Europe et au monde », « Faire la différence en construisant et en valorisant nos spécificités », « Surmonter les disparités » et « Reconquérir l'environnement et améliorer le cadre de vie ».

Le Schéma Régional des Transports s'inscrit dans une nouvelle organisation territoriale avec la mise en place d'un réseau ferroviaire de grande qualité, territorialement maillé, véritable épine dorsale sur laquelle viennent s'associer les projets locaux de transports collectifs, permettant également de plus grandes vitesses de déplacements afin de profondément modifier la carte de l'espace-temps régional. Il développe la notion de niveau de services, dans une vision systémique du transport. 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



2 Un cadre stratégique pour l'action

nouvelles manières de se déplacer.

Le Schéma Régional des Transports 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 l'innovation pour aboutir dans les quinze prochaines années à un réseau optimisé et performant (contraintes administratives, réglementaires, techniques).

Les traductions stratégiques proposées par le Schéma Régional des Transports sont en cohérence avec les autres schémas prospectifs dont s'est dotée la Région Nord-Pas de Calais : SRADT, Schéma de Trame Verte et Bleue Régionale, Schéma de Développement du Tourisme et des Loisirs, Schéma Régional de Développement Economique, Schéma Régional des Formations, ...

2.3. LA TRADUCTION STRATÉGIQUE PAR MODES DE TRANSPORT

2.3.1. Le TER, épine dorsale de la mobilité régionale

Malgré les efforts importants consentis par les collectivités locales pendant les 20 dernières années, la part des transports collectifs dans la mobilité des voyageurs reste encore modeste. Actuellement, les transports collectifs concernent principalement les migrations alternantes domicile-travail, domicile-études avec une part de marché régional de l'ordre de 11 % recouvrant de fortes disparités selon les

territoires. Pour les autres motifs, la part des transports collectifs est encore plus faible.

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 déplacement 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 et les liaisons transversales entre les pôles urbains de la région.

Face à cette demande de déplacement, l'usage de la voiture particulière, dans les conditions observées actuellement, ne sera pas en mesure de répondre aux besoins : en effet, la capacité du réseau routier, déjà saturé une grande partie de la journée, ne peut suivre ce rythme de croissance.

Le développement du transport ferroviaire est donc une nécessité et un enjeu primordial, notamment au regard de la mise en œuvre du droit à la mobilité.

Le réseau TER enrichi par la grande vitesse et combiné aux réseaux de transports en commun locaux et départementaux peut être un outil de renforcement de la cohésion territoriale, notamment en liant les grands 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 cette information sur l'offre de service (horaires, fréquence, tarification...) auprès de la population régionale, et pas seulement des usagers des transports collectifs. Une amélioration de l'offre de soirée et de week-end sera étudiée.

Le doublement de la fréquentation 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 entre 2006 et 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. Cela passe en premier lieu par le TER-GV, réalisation innovante de la Région Nord-Pas de Calais qui constitue une véritable révolution dans le temps de parcours entre la Métropole et le Littoral. Ce service doit être étendu en direction des autres territoires :

- vers Arras en s'appuyant, comme pour le littoral, sur l'existence de la LGV (Ligne à Grande Vitesse),

- vers le sud-est, la vallée de la Sambre et l'Avesnois. Une nouvelle infrastructure, concomitante à la construction d'un centre d'essais ferroviaire unique au monde, mettra Maubeuge et Fourmies à moins de 45 minutes de Lille. Une synergie mobilisera ces deux grands projets.

Un réseau TER-GV sera ainsi identifié du littoral à la Sambre-Avesnois et Arras. Ce nouveau réseau permettra d'offrir des liaisons performantes de l'ouest à l'est de la région.

➔ Pour les pôles urbains qui ne bénéficient pas de LGV, comme Saint-Pol-sur-Ternoise, l'Audomarois ou Cambrai, il sera nécessaire d'améliorer les performances de la liaison vers Lille.

➔ Accompagner le développement de l'Aire Urbaine Centrale par la mise en place d'un réseau cadencé performant et capacitaire de type RER entre Lille et l'ensemble de l'arc sud. Ce RER constitue une pièce maîtresse du dispositif de maîtrise des flux automobiles à destination et en provenance de la métropole lilloise : il est appelé à capter une part croissante des automobilistes par l'intermé-

diaire de pôles d'échanges route / fer localisés au débouché des arrivées autoroutières et répartis le long du contournement autoroutier métropolitain en cours de constitution, véritables portes d'entrées intermodales de l'aire métropolitaine.

A plus long terme, pour faire face au développement de l'Aire Urbaine Centrale et à l'accroissement de ses besoins de mobilité, il sera nécessaire d'étudier un nouveau système encore plus capacitaire, qui pourrait se localiser le long des emprises autoroutières (A1 et A25).

Les objectifs visés sont la fréquence, la capacité et la réduction des temps de parcours.

➔ 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 sites propres assurant des missions interurbaines.

➔ Dans l'objectif de s'arrimer à l'axe rhénan et à l'est européen, une recherche de coopération avec nos voisins belges permettra une connexion du réseau TER-GV régional à la Grande Vitesse Est européenne, via Charleroi, Namur, Liège.

➔ 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 trans-européen de la grande vitesse afin de répondre aux besoins croissants de mobilité entre le Nord - Pas de Calais et ses grands voisins. Le rail doit également être l'outil pour mieux intégrer le Nord - Pas de Calais dans l'espace européen. Il importe également de maintenir et favoriser les liaisons vers Bruxelles à partir notamment de Boulogne, Calais, Dunkerque, Arras, Lens, Douai et de la Vallée de la Sambre. Il s'agit de conforter la position de la métropole lilloise au cœur du réseau



2 Un cadre stratégique pour l'action

européen de la grande vitesse, notamment en prévoyant l'arrêt des Thalys d'Amsterdam et de Cologne dans la zone d'influence métropolitaine.

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, TGV et TER. Cette saturation du réseau ne permet pas partout un cadencement satisfaisant les besoins réels en matière de fréquence. Par ailleurs, certains points du territoire sont mal reliés entre eux 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 des territoires transfrontaliers pour lesquels les liaisons ne sont pas optimales.

Outre la construction d'une liaison à grande vitesse vers la Sambre-Avesnois et l'achèvement des opérations inscrites au CPER 2000-2006, les améliorations suivantes sont à réaliser et à mettre à l'étude :

- ➔ l'électrification de la ligne Boulogne – Rang du Fliers, pour amener le TER-GV à Etaples-Le Touquet et servir au délestage du fret vers la Picardie,
- ➔ le doublement et l'électrification de Calais – Dunkerque, pour une desserte ferroviaire portuaire et un véritable service TER du Littoral,
- ➔ la modernisation de la ligne Etaples – Saint Pol – Béthune,

- ➔ l'amélioration des performances de Cambrai – Douai et de Valenciennes-Douai,
- ➔ le renforcement de capacité entre Libercourt et Lille,
- ➔ la desserte ferroviaire de Carvin, Courrières, Harnes par la réouverture de Hénin-Don Sainghin,
- ➔ la création d'une ligne nouvelle entre Arras et Cambrai, afin de renforcer l'attractivité de Cambrai et d'assurer la desserte ferroviaire de la future plate-forme de Marquion,
- ➔ la recherche d'une liaison d'Orchies vers Cambrai,
- ➔ la réduction du temps de parcours entre Lens-Liévin et Lille pour une desserte du Musée du Louvre en 2009,
- ➔ une solution doit également être apportée au problème de la capacité de Lille Flandres qui limite les possibilités de dessertes et de cadencement. Quatre pistes doivent être étudiées :
 - l'aménagement des accès de la gare Lille Flandres, elle-même ;
 - la création d'une nouvelle gare sur le site de Saint-Sauveur, en cohérence avec le projet urbain sur ce site ;
 - les opportunités de réduction des besoins sur Lille Flandres à travers le projet tram-train de la Métropole ;
 - la création d'un nouveau système capacitair le long des autoroutes A1 et A25,
- ➔ l'opportunité de créer une nouvelle gare TGV au sud de Lille qui serait desservie par des liaisons cadencées entre Lille et l'Arc Sud.

Lancer un grand plan de renouvellement du matériel roulant d'ici 2015

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 grande vitesse ont renforcé les exigences des usagers.

L'acquisition massive de matériel tracté (RIO) entre 1978 et 1981 se traduit aujourd'hui par une forte proportion du parc constituée de matériels anciens, aux normes de confort dépassées et à l'esthétique surannée.

De plus, ce matériel est tracté par des locomotives, électriques ou thermiques, encore plus anciennes, aux performances réduites, à l'entretien coûteux pour une fiabilité insatisfaisante, et peu respectueuses de l'environnement (bruit, pollution). L'arrivée de matériel récent souligne le caractère dépassé de ces rames avec un effet de plus en plus négatif sur l'attractivité du TER.

La Région Nord - Pas de Calais va s'engager dans un effort considérable de modernisation du matériel à travers un 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. 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 nationale 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 énergétiques et les pollutions des matériels seront favorisés (biocarburants, récupération d'énergie...).

En outre, la pérennisation et l'extension du

système TER-GV à d'autres lignes régionales nécessiteront une réflexion sur des matériels adaptés à ce type de dessertes 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 situe pas près d'une gare.

Le TER doit trouver toute sa place dans la chaîne quotidienne des déplacements qui fait appel à d'autres modes : marche à pied, vélo, voiture individuelle, transports collectifs routiers ou urbains...

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.

Développer les pôles d'échanges intermodaux : d'ores et déjà, 80 gares ou points d'arrêt ont été rénovés sur les 211 que comporte le Nord-Pas de Calais, et de nouveaux projets sont en préparation. Cette orientation visant à faire des gares des lieux de vie et de sociabilité aux accessibilités multiples (par train, bus, car, vélo, voiture..) s'articule avec des enjeux de renouvellement urbain et de création de lien social.

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'aménagements de pôles d'échanges, basé sur un partenariat étroit entre AOT, collectivités locales et exploitants, doit être poursuivi et amplifié.



2 Un cadre stratégique pour l'action

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

Se saisissant de l'opportunité offerte par la loi Solidarité et Renouveau Urbain, la Région a pris l'initiative de proposer la transformation de cette structure informelle en un Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports (SMIRT) dont les vocations, conformément à la loi, sont :

- la coordination des services,
- l'information multimodale,
- la tarification et la billettique.

A la fois lieu d'échange et de coordination, le SMIRT sera 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.

Le chantier prioritaire du SMIRT sera celui de la tarification commune, l'ambition étant de proposer à terme une intégration tarifaire et une harmonisation de l'offre de titres de transports, avec en perspective un titre intégré de type « carte orange » étendu à toute la région.

L'objectif d'augmentation de la part de marché des transports publics nécessite d'agir sur la tarification. Outre la recherche d'homogénéisation des tarifs spécifiques (abonnements de travail, étudiants, tarifs de solidarité...), sa mise en œuvre nécessite l'organisation des flux financiers entre partenaires et la mise au point d'outils technologiques adaptés et éprouvés. Il conviendra notamment d'étudier le plus rapidement possible la faisabilité d'une tarification sociale poussée.

L'intermodalité repose également sur le développement de services d'information multimodale permettant aux usagers une connaissance du service de bout en bout :

c'est le second chantier prioritaire du SMIRT qui pourra, dans ce domaine, tirer profit des diverses expériences menées à ce sujet par certains exploitants (type SMS sur les portables) ou dans le cadre de la PREDIM (plate-forme de recherche et d'expérimentation pour le développement de l'information multimodale), avec en particulier le projet de « démonstrateur d'information multimodale ». Ce dernier vise à mettre en œuvre une plate-forme d'information « prototype » avec cinq autorités organisatrices (TER, Urbain, non urbain) et à la tester spécifiquement dans un pôle d'échange (Orchies) auprès des usagers du TER et des cars départementaux.

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 et par là même pour s'intégrer pleinement dans la société (personnes à revenus modestes, chômeurs, jeunes, 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 (PMR). Cet état de fait est source de discrimination et fragilise ainsi les principes d'égalité. 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 dans les prochaines décennies 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 res-



pect de la récente loi du 11 février 2005 sur le handicap, la Région Nord-Pas de Calais s'est engagée avec ses partenaires dans l'élaboration d'un schéma d'accessibilité qui vise à ouvrir son réseau TER à toutes les personnes à mobilité réduite d'ici 2015. Le SMIRT sera le lieu de mise en cohérence des différents schémas d'accessibilité réalisés par les autorités organisatrices de transport de la région en vue d'une prise en compte de l'ensemble de la chaîne de déplacements.

2.3.2. 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). En 2000, alors que 90 % des flux internationaux de marchandises hors Union européenne étaient assurés par le mode maritime, ce dernier ne représentait que 23 % des flux intra-communautaires.

Si les tendances actuelles se maintiennent, le transport de fret au sein de l'Union européenne devrait s'accroître de 70 % d'ici à 2020. De telles augmentations ne peuvent être absorbées par le système de transport actuel. 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, grâce au ferroutage.

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 nom-

breux atouts comme l'existence d'un trafic significatif, l'accès le plus court à l'Angleterre et des disponibilités foncières importantes par rapport aux ports concurrents de la Mer du Nord.

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 4ème 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.

Enfin, la prise de compétence sur les ports maritimes de Calais et Boulogne au 1^{er} janvier 2007, va donner à la Région et à ses partenaires les moyens d'action pour mettre en œuvre leur stratégie.

Les enjeux

➔ *Elargir l'hinterland des ports régionaux*

La valorisation de la façade maritime régionale, sa desserte 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.

➔ *Construire un ensemble portuaire régional cohérent*

La cohérence et la complémentarité des trois ports régionaux, Dunkerque, Calais et Boulogne doivent être recherchées pour leur permettre d'exister dans l'environnement concu-



2 Un cadre stratégique pour l'action

rentiel du transport maritime.

La décentralisation des ports de Boulogne et de Calais est une opportunité pour la Région et ses partenaires de mettre en place une instance de coopération inter-portuaire en vue d'un développement concerté.

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 (bateau à grande vitesse pour les voyageurs et les marchandises, 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 et d'une position de hub en cabotage maritime.

➔ *Développer sur les plates-formes portuaires des 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, magistrale éco-fret et son alternative :*

- Assurer l'évacuation des marchandises vers l'Est et le Sud de la France et de l'Europe par la désaturation des voies actuelles (Hazebrouck – quadrilatère d'Ostricourt) et la création d'un itinéraire alternatif (Dunkerque - Calais - Boulogne- Abbeville - Amiens...).
- Disposer d'une desserte terminale adaptée à Dunkerque, réaliser sa connexion ferroviaire au tunnel sous la Manche et créer une desserte ferroviaire pour le port roulier de Calais.

- Moderniser et régénérer le réseau ferroviaire du littoral : électrification de la ligne Boulogne-Amiens, doublement et électrification de la ligne Calais-Dunkerque

➔ *Desserte fluviale, valorisation de Seine-Escaut :*

- Constituer entre Dunkerque 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.

➔ *Desserte routière, barreau A25-A26 :*

- Permettre un accès au port de Dunkerque depuis la Métropole (problèmes de l'A25) et depuis le Sud et l'Est de la France (barreau A25-A26).

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...).



③ Appuyer le développement sur les grands flux : conteneurs, cabotage maritime, roulier et autoroutes de la mer

➡ Poursuivre l'extension du terminal conteneurs de Dunkerque pour atteindre un trafic significatif à l'échelle européenne (1,5 à 2 millions de conteneurs).

➡ Engager les projets de développements des ports de Boulogne et Calais.

➡ Développer le fret transmanche et les lignes européennes de cabotage roulier à courte et moyenne distance.

La façade maritime du Nord-Pas de Calais et son ensemble inter-portuaire pourraient à terme jouer un rôle de premier ordre en s'inscrivant 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 (bateaux rapides,...).

④ Encourager, soutenir, développer les activités de diversification autour des ports

➡ Renforcer et développer le pôle plaisance.

➡ Développer la construction et la réparation navale (plaisance maritime et fluviale, batellerie, ...).

➡ Initier et développer un secteur de démantèlement naval (désamiantage, ...).

➡ Initier, soutenir et développer un pôle d'excellence de sécurité maritime.

2.3.3. L'accessibilité des voyageurs à l'Europe et au monde

Le contexte

La mobilité longue distance (+ de 100 km) 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).

Le transport ferroviaire grande vitesse est pertinent sur des distances correspondant à des temps maximum de trajet de trois, voire quatre heures. 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 « low-cost » a contribué au développement des liaisons, notamment par des tarifs plus attractifs.

Le territoire régional dispose ainsi d'une offre variée en matière de liaisons moyenne-longue distances tant nationales qu'internationales. La bonne connexion au réseau grande vitesse permet un accès aisé aux capitales nord-européennes ainsi qu'aux aéroports de Roissy et Bruxelles, pour des liaisons intercontinentales. L'aéroport de Lille-Lesquin, pour sa part, propose une offre moyennes distances et accueille actuellement plus de 800.000 voyageurs par an.

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

Enfin, le transfert de compétences sur les aéroports au 1^{er} janvier 2007 va donner à la Région et à ses partenaires les moyens d'action pour mettre en œuvre leur stratégie.

Les enjeux

➡ Elargir la gamme des relations au fur et à mesure de l'ouverture des réseaux ferroviaires à grande de vitesse en France et en Europe.

➡ Donner à l'aéroport régional de Lesquin une vocation de desserte des métropoles européennes et 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).

➡ Améliorer l'accessibilité de l'aéroport de Lesquin et faire de ce dernier un aéroport digne de ce nom, en développant notamment une plus large palette de destinations.



2 Un cadre stratégique pour l'action

➔ Evaluer les conditions de développement de Lesquin, à moyen et long terme, sur des liaisons 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 2007, des axes grande vitesse vers Londres, Cologne et Amsterdam réduira encore 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 et de l'axe grande vitesse est-ouest, Littoral/Sambre-Avesnois. Par ailleurs, des liaisons plus fréquentes avec Bruxelles et d'autres capitales européennes proches devront être étudiées.

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

Le volume d'activité actuel de l'aéroport de Lille-Lesquin, moins d'un million de passagers par an, reste en deçà de sa capacité. Son transfert, au 1er janvier 2007, au profit de collectivités territoriales (Loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales) sera une opportunité pour définir une nouvelle stratégie destinée à promouvoir la région Nord-Pas de Calais et sa métropole dans le concert européen et mondial.

Il sera nécessaire d'améliorer l'accessibilité de Lille-Lesquin, notamment par des modes de transport collectifs 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

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. Ces connexions aux aéroports voisins devront être intensifiées et cette accessibilité étendue aux grandes villes régionales par développement du TER-GV.

2.3.4. La maîtrise des flux et l'optimisation du réseau 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, telle que prôné dans le livre blanc sur les transports de l'Union Européenne, 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).

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 internationaux et de transit, elle devient hégémonique (94 %) sur les flux intra-régionaux. En effet, la route reste incontournable sur les distances inférieures à 150 kilomètres 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 (560 km d'autoroutes, soit 6,6 % du réseau national sur 2,3 % du territoire français).

Les perspectives d'engorgement progressif du réseau ne seront pas résolues par la démultiplication de la voirie. Cela implique, a minima, le développement de l'intermodalité et la massification par voies d'eau et ferrée. Seule 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 que les conditions économiques du transport soient remises à plat pour tous les modes et que chacun en paie le juste prix.

Néanmoins, le transfert modal de marchandise et le développement d'une offre cohérente de transports collectifs ne pourront, à eux seuls, résoudre le problème de la saturation des grandes infrastructures routières : l'accès à la métropole, les dessertes autoroutières des ports de Dunkerque et de Calais, ainsi que 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 également sur une meilleure gestion des infrastructures routières existantes par la mise en œuvre d'une palette de solutions, à la fois réglementaires et techniques.

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).

➔ 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 :

- 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

❶ 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.

❷ Desserrer la polarité et le nœud métropolitain

- ➔ Par la régulation et des aménagements routiers ...



2 Un cadre stratégique pour l'action

- Valoriser le contournement de l'Aire Urbaine Centrale :

- sur le flanc Ouest, par les liaisons A25-A26 en aménageant des voiries existantes
- sur le flanc Est, par le renforcement des liaisons A21-A27,
- par la desserte du réseau de pôles d'échanges de transports collectifs,
- par la régulation des itinéraires (signalisation, péage, réglementation, vitesses).

- Structurer et hiérarchiser les liaisons Métropole – centres secondaires au sein de l'Aire Urbaine Centrale, notamment vers Béthune (RN41) et vers Douai-Somain (A21-A23), qui, par ailleurs, déchargent l'A1.

L'étude de ces liaisons privilégiera l'aménagement de voies existantes et l'intérêt territorial (desserte du pôle industriel de la vallée de la Lys en particulier).

➡ ... complémentaires à une offre alternative

- Créer, en complément à ces aménagements et à cette régulation, une offre alternative intermodale routes/transports collectifs sur le contournement par le renforcement des pôles d'échanges et la constitution de véritables « portes d'entrée » et « pénétrantes » de type RER dans l'Aire Urbaine Centrale.

- Favoriser une desserte des marchandises dans l'aire urbaine par un réseau de ports et de plates-formes multimodales (Dourges, Port de Lille, Mouscron, Lomme...).

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'échange et de transit. Malgré la saturation aux heures de pointe, la croissance du trafic journalier reste soutenue.

Le contournement de l'Aire Urbaine Centrale est à envisager par l'Est et par l'Ouest. Il doit contribuer à une redéfinition de la hiérarchie du réseau des grandes voiries à l'intérieur de l'aire urbaine.

L'orientation du trafic de grand transit sur ce contournement suppose la mise en œuvre d'outils de régulation (Allegro) et de procé-

dures de contrôle, ainsi qu'une négociation avec les autorités belges, afin que l'itinéraire soit continu et lisible.

③ Renforcer les liens du littoral et de l'aire urbaine centrale

➡ Enjeux économiques (zones industrielles et portuaires, activités touristiques, investissements de résidences secondaires) :

- Achever les liaisons Côte d'Opale – Aire Urbaine Centrale basées sur la RN42 et sur la RN39.

- Réaménager l'autoroute A25 (Lille-Dunkerque) et établir une fourche vers le Sud-Est (RD600 et/ou barreau A25-A26).

④ Désenclaver la Sambre-Avesnois

➡ Enjeux de développement territorial, liens avec des pôles économiques et décisionnels, avec des réservoirs de clientèle touristique :

- Créer les liaisons avec la Belgique (Bruxelles et Charleroi) et avec l'Île de France par un aménagement de la RN2 et de la RN49 coordonné avec les régions voisines (Picardie, Wallonie).

⑤ 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 :

- Etudier la tarification sur le réseau autoroutier régional,

- Expérimenter un péage poids lourds sur l'autoroute A25,

- Conforter l'usage de l'offre alternative sur l'Aire Urbaine Centrale (système RER) par une tarification routière adaptée.

Le rééquilibrage modal suppose une harmonisation de la tarification de l'usage de l'infrastructure. En effet, la gratuité de la plus grande partie du réseau autoroutier régional constitue une incitation à son usage au dé-



triment 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. Le péage est un élément de vérité des prix des transports et fait appel à l'utilisateur 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.

Pour faire avancer la réflexion sur ce sujet, la Région s'est engagée dans une étude, menée dans le cadre du Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres (PREDIT), destinée à évaluer les conditions institutionnelles, économiques et techniques de telles mesures.

2.3.5. Les véloroutes et les voies vertes : un atout pour le développement durable

Le contexte

➔ Les véloroutes sont des itinéraires cyclistes à moyenne et longue distance. Elles répondent à différents critères :

- Continuité et linéarité (itinéraire le plus direct possible),
- Sécurité,
- Jalonnement spécifique, uniforme et facilement identifiable,
- Services offerts aux utilisateurs (hébergement, restauration, point d'eau, informations...),
- Entretien constant et attentif de la chaussée et des équipements,
- Liaison avec les transports ferrés,
- Accessibilité à tous les cyclistes (déclivité limitée à 3 %).

Ces itinéraires, incitatifs et non obligatoires, peuvent utiliser différents types de voies

sécurisées : voies vertes, routes secondaires à faible circulation, pistes cyclables, zones 30, couloirs vélos-bus...

➔ 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). Elles répondent aux conditions suivantes :

- être réalisées en site propre intégral,
- avoir une chaussée de roulement confortable, permettant notamment la circulation des rollers en milieu urbain,
- permettre la mixité de divers modes non motorisés (largeur minimale de 3 m),
- être situées dans un environnement agréable : coulée verte, parc urbain...

Les enjeux

Parallèlement aux modes de transport « motorisés », il ne faut pas oublier les « modes doux » qui peuvent assurer de nombreux déplacements de proximité, qu'ils soient quotidiens, de loisirs ou à vocation touristique.

A l'instar de l'énergie la moins chère qui est celle qu'on économise, le mode de transport le moins pénalisant pour la planète est celui qui n'utilise aucune énergie fossile. La marche à pied et le vélo sont donc des modes à favoriser dans le cadre du développement durable.

Ces modes 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.

Ils ont aussi leur place pour des déplacements plus longs, c'est particulièrement le cas du vélo.



2 Un cadre stratégique pour l'action

Notre région a déjà développé de nombreuses portions d'axes accessibles aux bicyclettes : chemins de halages le long des canaux, anciens cavaliers miniers, voies ferrées désaffectées, pistes cyclables...

Mais ces portions souffrent d'être discontinues, aménagées de façon disparate et très mal connues.

L'objectif de développer un réseau régional de véloroutes et de voies vertes est de remédier à ces inconvénients. Il s'agit de mettre en place un réseau pour les loisirs et les déplacements quotidiens qui soit consacré à ces modes doux (et particulièrement au vélo) et qui maillera le territoire à travers les espaces ruraux jusqu'au cœur des agglomérations.

En répondant à la demande d'un public très large, le réseau régional de véloroutes et de voies vertes doit permettre :

- le développement d'un tourisme durable articulé autour de la randonnée,
- de faire découvrir le patrimoine touristique régional par le biais des circulations douces,
- de participer à la création de corridors biologiques (milieux sensibles et paysages),
- de développer les accès aux sites de nature, dans le cadre du Schéma Régional Trame Verte et Bleue.

Ce réseau régional de véloroutes et voies vertes participe à l'objectif régional de développement des modes alternatifs à la voiture et de valorisation des modes doux. En prenant en compte les boucles cyclables locales, il permet notamment la création d'un maillage régional de voies conviviales. Il donne au tourisme durable une dimension familiale. Il propose également aux enfants et adultes des modes quotidiens de transport alternatif (par des circulations douces). Il faudra également prévoir dans les gares un stationnement sécurisé des vélos.

Au-delà, par son utilisation quotidienne, il confortera les usages de la bicyclette pour

les déplacements domicile-travail ou domicile-école, dans le cadre plus global d'un « système vélo » (desserte des établissements scolaires, des sites sportifs, ludiques, touristiques, culturels...). Les éléments rentrant en ligne de compte dans ce « système vélo » sont aussi à renforcer en milieu urbain.

Les propositions

Dans le cadre du Schéma Régional des Véloroutes et des Voies Vertes, six Véloroutes ont été identifiées dans le Nord-Pas de Calais.

➤ Quatre axes d'intérêt national et européen :

- ① (Belgique) – Dunkerque – Calais - Boulogne-sur-Mer – (Mont Saint-Michel)
- ② (Belgique) – Lille – Arras – (Amiens – Beauvais – Paris),
- ③ (Belgique) – Maubeuge – Fourmies - (Saint-Quentin – Paris)
- ④ (Belgique) – Maubeuge – Calais – (Angleterre).

➤ Deux axes d'intérêt régional :

- ① Le Touquet – Montreuil – Arras – Cambrai – Avesnes-sur-Helpe
- ② Dunkerque – Lille – Valenciennes.

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 de façon importante à la réalisation opérationnelle de ce Schéma.



2.3.6. 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. 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 Benelux. 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 il 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.

Les enjeux

- ➔ Valoriser le trafic de transit entre la Belgique, la Hollande et le bassin parisien (Paris, Ile de France, Haute-Normandie).
- ➔ 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 4400 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.

Les propositions

① Seine-Escaut

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



2 Un cadre stratégique pour l'action

➔ 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, les travaux de construction du canal débuteront en 2008 et s'achèveront vers 2012/2014.

➔ 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-Pommereul), 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'Ile de France).

➔ A plus long terme, poursuite du recalibrage et du rehaussement des ponts sur le canal à grand gabarit, amélioration des canaux de rabattement, réaménagement du canal de Calais et de 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-Ile 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 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 autoroutières : par exemple, à moyen terme les perspectives de 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 conforter une offre logistique globale (à l'instar du port de Lille) sur ces sites,

➔ Offrir un service intensif de navettes fluviales.

La prise de compétence des collectivités locales sur les ports intérieurs offre à cet égard une perspective stratégique intéressante.

La plate-forme trimodale de Dourges en particulier 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'Ile de France, à la Champagne-Ardenne, à la Picardie et au reste de l'Europe. Sa possible saturation à moins de 10 ans 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.

2.3.7. 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 confère 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,
- 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, industries agro-industrielles...

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'activités et d'emplois dans la région.

Un schéma logistique régional pourrait être l'outil d'accompagnement et de programmation de ce secteur en partenariat avec les différents acteurs (chargeurs, transporteurs, opérateurs, logisticiens, gestionnaires d'infrastructures, etc...) dans l'objectif d'un meilleur aménagement de l'espace et d'une meilleure combinaison des modes entre eux.

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 et sur les ports intérieurs va donner à la Région et à ses partenaires les moyens d'une action directe pour la mise en œuvre de cette stratégie.

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 maritimes portuaires et intérieures régionales, notamment Dourges dont le lien maritime est à consolider lors de sa montée en puissance.

A horizon 2020, le défi réside dans 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 impor-



2 Un cadre stratégique pour l'action

tants. 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 mise en réseaux des plateformes 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 formations et le développement de nouveaux services répondant aux besoins du secteur.

Les propositions

❶ 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 sa volonté politique de développement durable 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 et de la mer, 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 relieraient 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-Perpignan...). 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.

Une partie des flux routiers pourrait être également captée par des services d'autoroutes de la mer dont plusieurs projets existent entre les ports du Nord-Pas de Calais et les ports d'Espagne et de Scandinavie.

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

❷ 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 en conséquence des points terminaux fret dispersés, la question de l'acheminement terminal est posée à court et moyen terme. La mise en place d'opérateurs de fret de proximité devra être envisagée dans des conditions économiques, juridiques et institutionnelles qui restent à définir. Le récent rapport Chauvineau pose la question du rôle des Régions dans ce contexte.



③ Valoriser les flux transmanche

Alors que le trafic maritime roulier connaît une expansion continue, le potentiel marchandises du tunnel sous la Manche est largement sous-utilisé et doit être soutenu dans la perspective de transfert de la route vers le rail.

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 à proximité des réseaux ferroviaires et fluviaux. Promouvoir la complémentarité entre de petites plate-formes et les plates-formes multimodales d'intérêt régional (Dourges, Marquion).

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. Dans ce sens, un dispositif permanent de promotion de la multimodalité permettra de donner corps à la plate-forme logistique du Nord-Pas de Calais.

⑥ La sensibilisation des opérateurs et des collectivités locales

Une sensibilisation accrue se fera relativement au transport de marchandises dangereuses par route (emballage, étiquetage, exemption, procédures d'expédition, manutention).

2.3.8. 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.

Le pôle ferroviaire du Nord-Pas de Calais

se positionne comme le premier pôle européen du domaine avec 30 % de la production nationale et 10 000 emplois, dont 4 000 pour la seule activité de construction ferroviaire. 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 regroupées par Alstom à Valenciennes, on peut citer l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS), le Groupement Régional pour la Recherche dans les Transports (GRRT), le réseau RT3, qui regroupe l'ensemble des pôles français de recherche sur les transports, le réseau SAMNET de recherche sur la sécurité du transport ferroviaire européen, ou Eurnex, pôle européen de recherche et d'excellence sur la recherche ferroviaire.

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 a été rendue possible grâce à la réalisation du Centre d'Essais Ferroviaire et l'implantation à Valenciennes de Certifer, agence française de certification ferroviaire.

L'industrie automobile au sens large (industrie mécanique, plasturgie...) emploie, pour sa part, 55 000 personnes, réparties sur le territoire régional dans sept sites industriels de constructeurs, 150 entreprises équipementières et un pôle de recherche sur les moteurs et l'acoustique automobile (CRITT M2A). Les secteurs de la logistique et du transport emploient quant à eux 58 000 personnes dans le Nord-Pas de Calais.



2 Un cadre stratégique pour l'action

I-Trans, un pôle de compétitivité de rang mondial

Le choix par l'Union Européenne des sites de Valenciennes-Lille pour l'implantation de l'Agence Ferroviaire Européenne 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. La forte implication dans ces différents domaines a contribué au redressement d'un secteur ferroviaire sur le déclin il y a une vingtaine d'années. Cet engagement devra se poursuivre pour faire face aux nouveaux enjeux technologiques et à une concurrence croissante.

L'extension du Centre d'Essais Ferroviaire constitue une des premières étapes du maintien de ce leadership. Il permettra d'étendre les performances fonctionnelles (tests de vitesse) et augmentera les capacités de recherche (impact environnemental, maîtrise du bruit, émissions électromagnétiques, contact roue-rail, maîtrise des interfaces avec la signalisation, développement du European Rail Traffic Management System, ...) éléments vitaux pour garantir la compétitivité de l'industrie régionale.

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

La qualité du service rendu deviendra déterminante dans la compétition entre transporteurs et la priorité résidera dans la performance des systèmes : systèmes d'information en temps réel, traçabilité des trafics et des flux, gestion de flotte, dématérialisation administrative

des formalités douanières, commerciales et réglementaires.

A titre d'exemple, on peut citer VIATIC dont le fil conducteur est d'« intégrer les nouvelles technologies dans la mobilité quotidienne ». Développée dans le cadre de I-Trans, cette plate-forme de projets vise à accompagner l'utilisateur dans sa mobilité quotidienne et à lui fournir des services améliorant l'attractivité des transports collectifs.

Il convient dès lors d'investir fortement dans ces thématiques en matière de recherche et de formation.

Le pôle de compétitivité Distributique (industries du commerce et optimisation des chaînes de distribution) complète les activités d'I-Trans.

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.

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, une attention particulière devra être portée aux formations à ces métiers.

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.



De nouvelles perspectives pourraient être offertes en terme d'emplois par les métiers liés à la maintenance des matériels ferroviaires. L'ouverture à la concurrence des réseaux ferroviaires pourrait amener la SNCF à développer des activités de prestation à forte valeur ajoutée pour lesquelles elle dispose d'un véritable savoir-faire. La présence à Hellemmes du centre de maintenance des TGV pourrait constituer un avantage.

Plus généralement, le Schéma Régional des Formations a, dans son état des lieux, identifié les principaux enjeux liés aux métiers des transports.

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 s'inscrit dans la logique d'aménagement et de développement durable du territoire, telle que définie par le SRADT, 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.

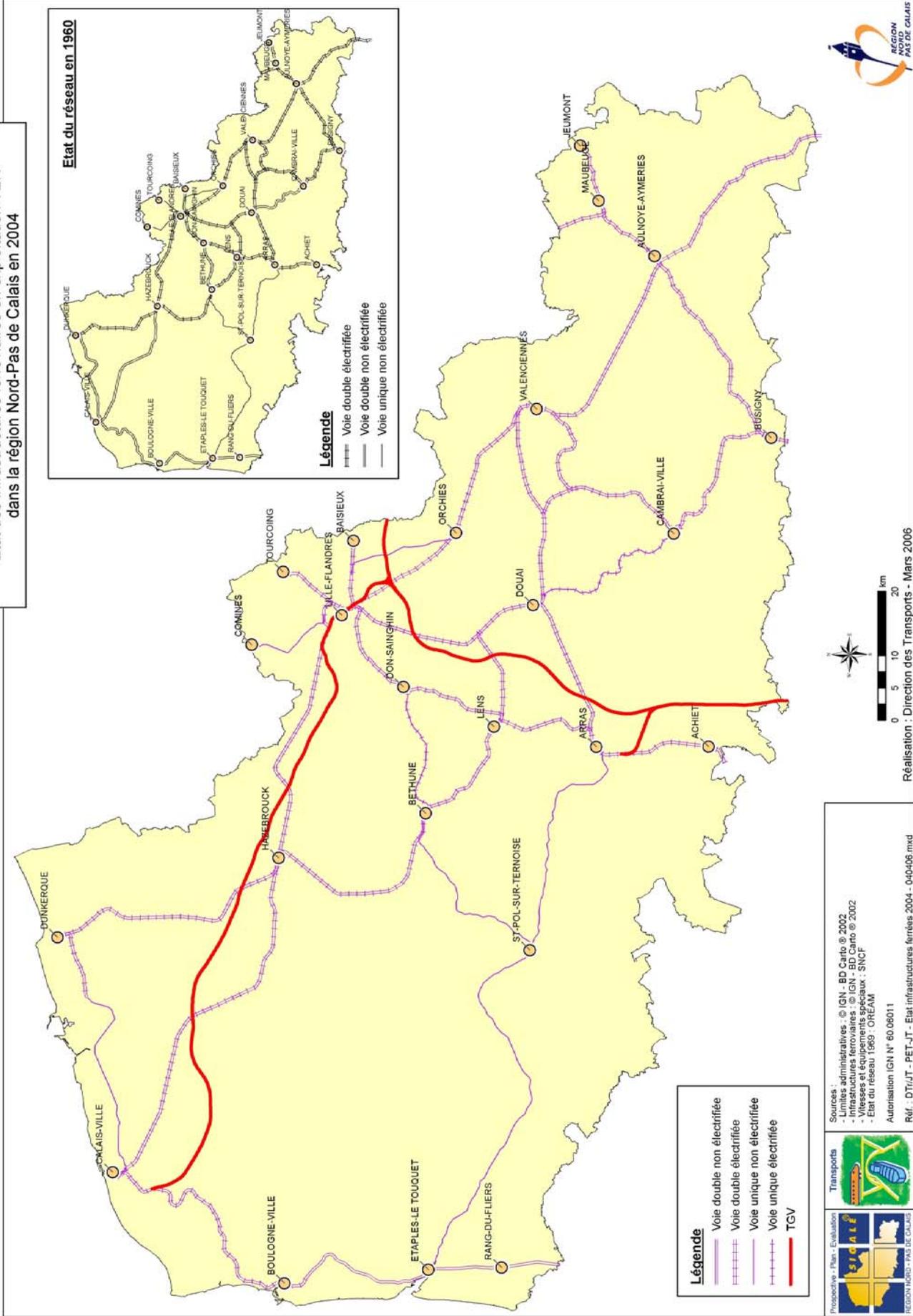
Ceci suppose l'implication et la motivation, de chacun des acteurs du système des transports dans ce projet. Une stratégie n'a de sens que si elle trouve un aboutissement dans l'action. Mais n'en doutons pas, tous les partenaires concernés sauront relever ce défi et œuvrer collectivement pour faire du Nord-Pas de Calais un hub au cœur de l'Europe.



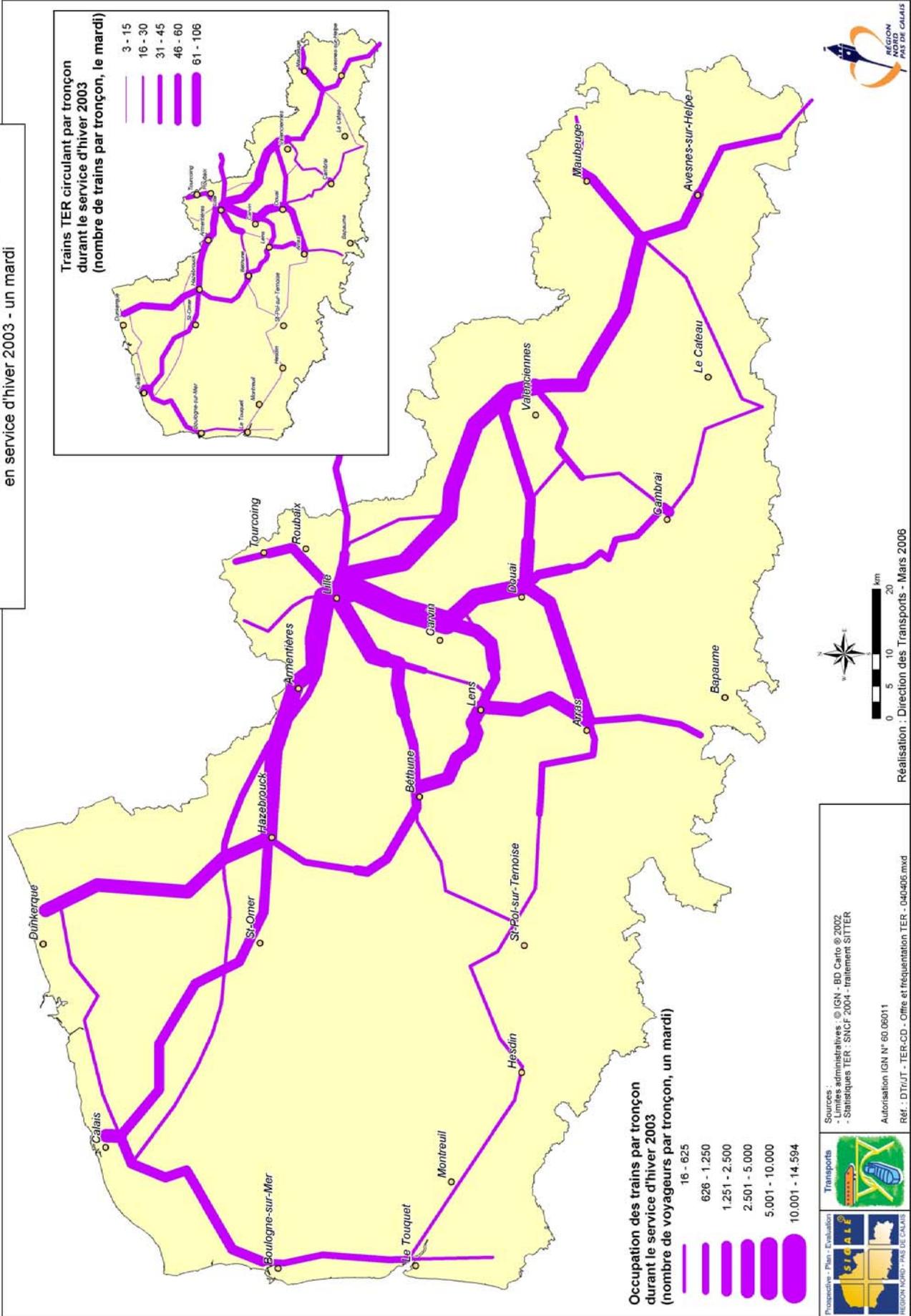
3. Documents cartographiques

***Le TER,
épine dorsale de la
mobilité régionale***

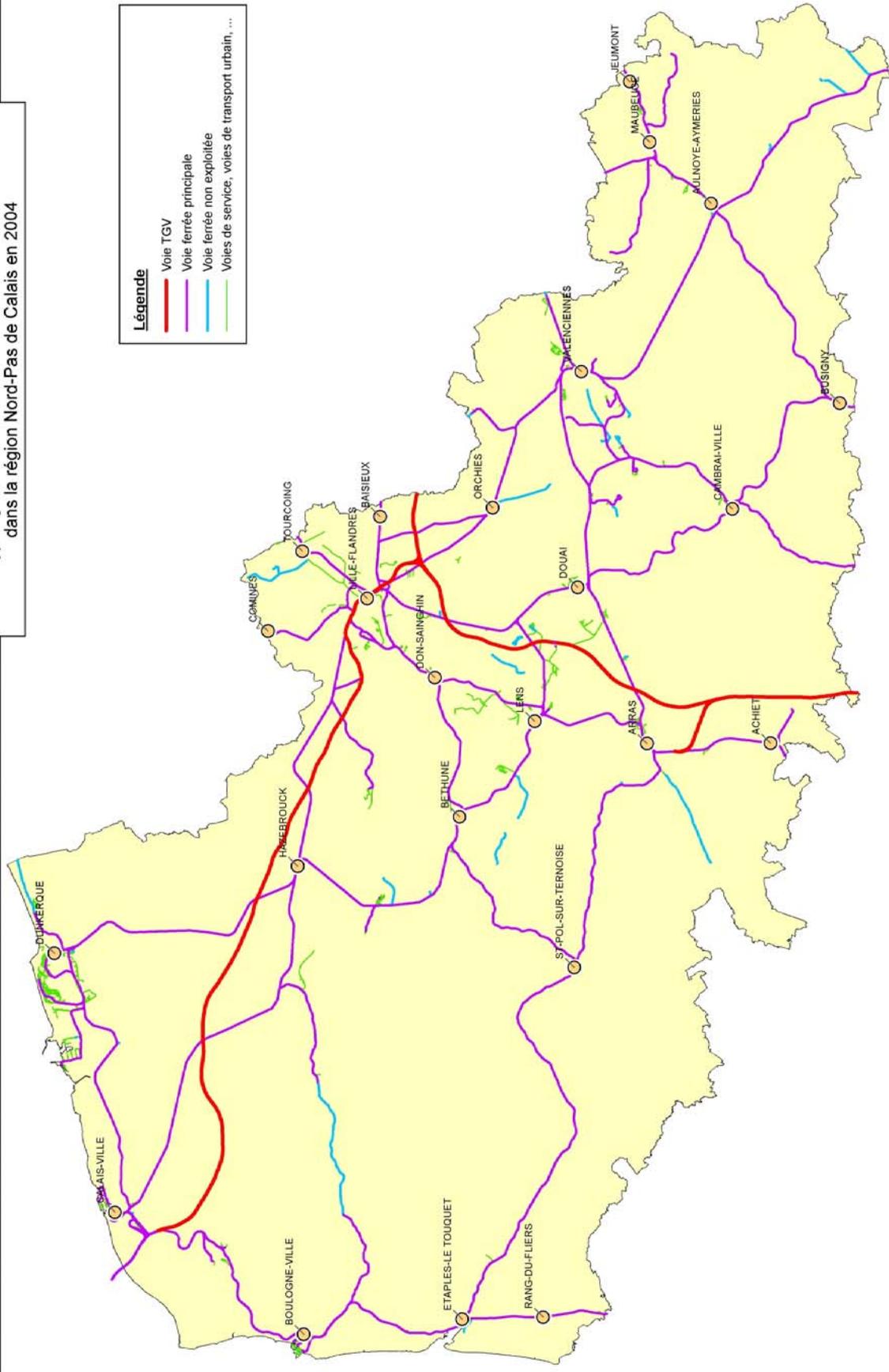
Etat des infrastructures ferroviaires en exploitation TER dans la région Nord-Pas de Calais en 2004



Occupation des trains TER et charge du réseau par tronçon en service d'hiver 2003 - un mardi



Typologie des infrastructures ferroviaires existantes dans la région Nord-Pas de Calais en 2004



Légende

- Voie TGV
- Voie ferrée principale
- Voie ferrée non exploitée
- Voies de service, voies de transport urbain, ...

Sources :
 - Limites administratives : © IGN - BD Cartho © 2002
 - Infrastructures ferroviaires : © IGN - BD Topo © 2004
 Autorisation IGN N° 60.06011
 Réf. : D:\TRUJT - PET-JT - Types infrastructures ferrées 2004 - 040405.mxd



Réalisation : Direction des Transports - Mars 2006



Infrastructures et services de transports publics ferroviaires à l'horizon 2020

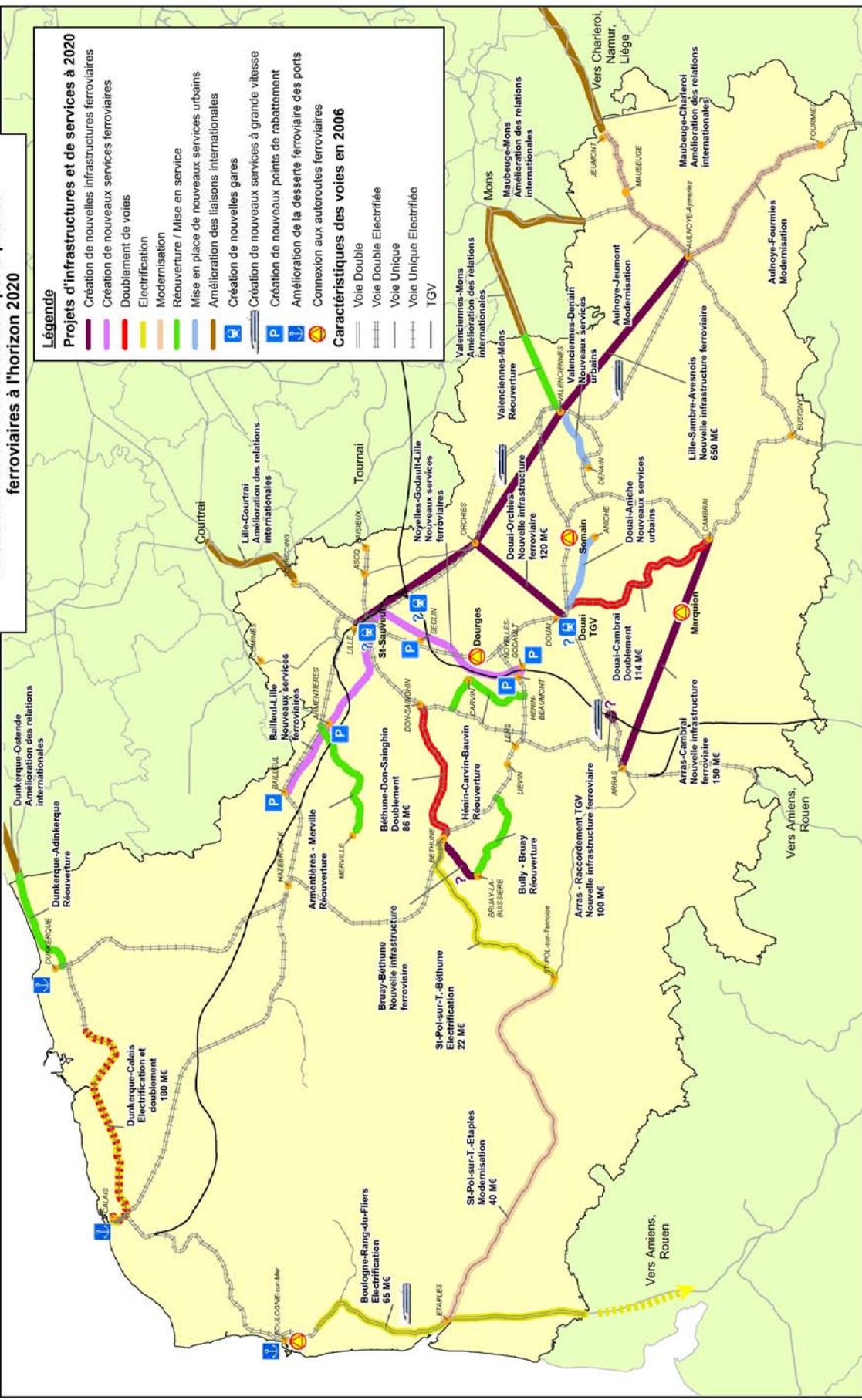
Légende

Projets d'infrastructures et de services à 2020

- Création de nouvelles infrastructures ferroviaires
- Doublement de voies
- Électrification
- Modernisation
- Réouverture / Mise en service
- Mise en place de nouveaux services urbains
- Amélioration des liaisons internationales
- Création de nouvelles gares
- Création de nouveaux services à grande vitesse
- Création de nouveaux points de rabattement
- Amélioration de la desserte ferroviaire des ports
- Connexion aux autoroutes ferroviaires

Caractéristiques des voies en 2006

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



Réalisation : Direction des Transports - Novembre 2006

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

Autorisation IGN N° 60 06011
 Réf. : DTRJUT - PET-JT - projets fer - 161106.mxd



LE TER, EPINE DORSALE DE LA MOBILITE REGIONALE

Le contexte

- ➔ 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, 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 au abords de la façade maritime.
- ➔ Par ailleurs, certains points du territoire sont mal reliés entre eux.
- ➔ Les liaisons transfrontalières voyageurs sont très 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 déplacement 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 très 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 Urbaine Centrale.
- ➔ Renforcer les liaisons transversales.
- ➔ Connecter le TER au réseau trans-européen de la grande vitesse afin de répondre aux besoins croissants de mobilité entre le Nord-Pas de Calais et ses grands voisinages.

Les propositions

1 Accroître les services et leur qualité

- ➔ Répondre aux besoins de mobilité régionale.
- ➔ Poursuivre l'amélioration de la qualité des services par un grand plan de rénovation et de renouvellement du matériel roulant d'ici 2015 et veiller à réduire les consommations énergétiques.
- ➔ Simplifier l'accès aux transports en commun.
- ➔ Améliorer la continuité des services de transport.
- ➔ Répondre aux besoins d'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) aux transports en commun d'ici 2015
- ➔ Etudier une amélioration de l'offre de soirée et de week-end.

- ➔ Apporter à la population régionale une information encore plus complète sur l'offre TER (horaires, tarification...).

2 Améliorer l'accès à la métropole lilloise

- ➔ Créer une desserte type « RER » de la métropole lilloise et étudier la faisabilité d'un nouveau système capacitaire au sein de l'aire urbaine centrale.
- ➔ Poursuivre le rapprochement avec Lille des agglomérations les plus éloignées grâce au TER-GV.
- ➔ Assurer à Lille l'accueil de l'ensemble de ces flux et leur diffusion.

3 Favoriser les échanges entre les territoires

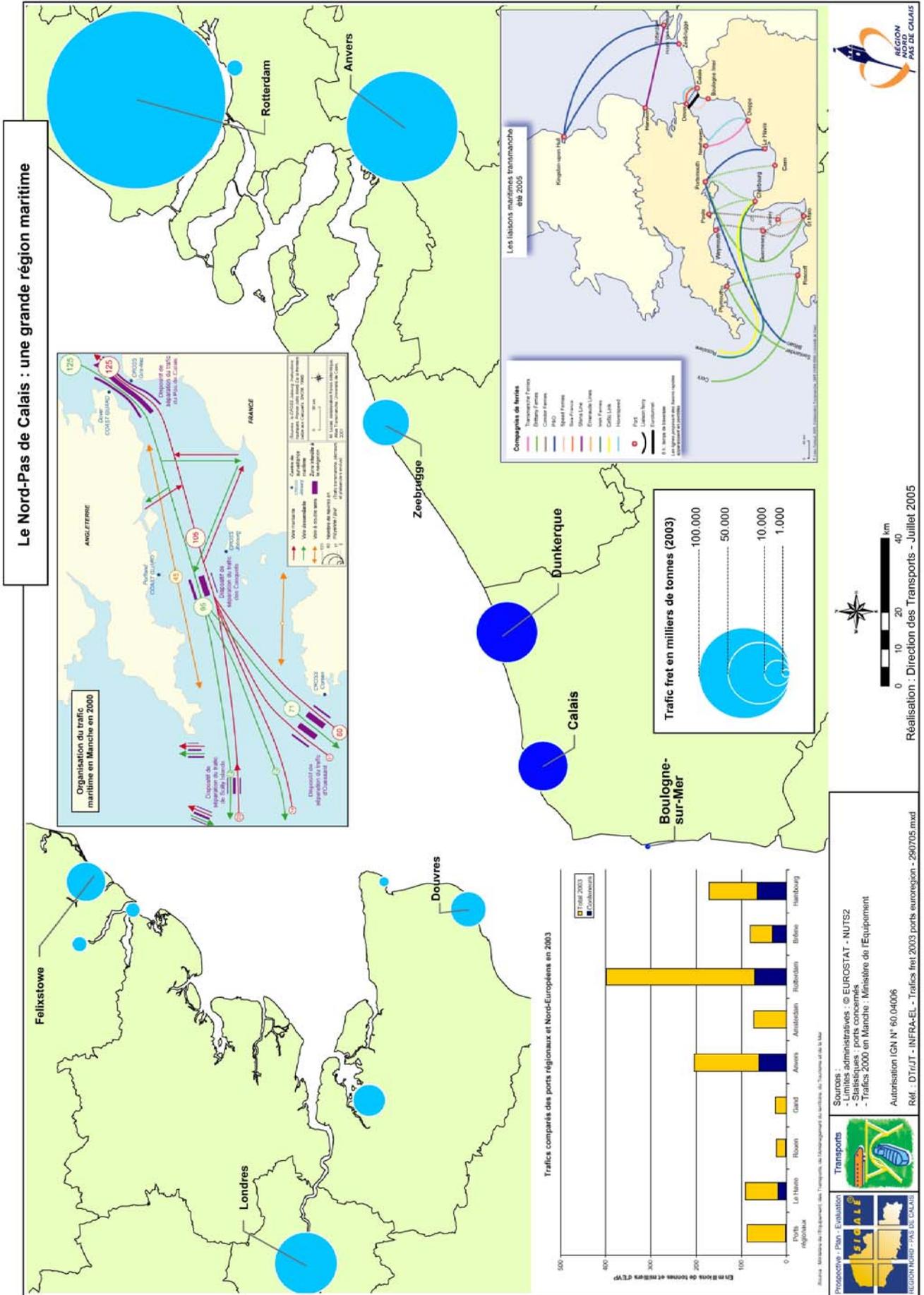
- ➔ Développer l'accessibilité aux transports en commun dans les territoires.
- ➔ Favoriser les coordinations entre les modes de transport pour accroître les solutions de déplacement.
- ➔ Améliorer les dessertes inter-territoires.

4 Développer les échanges transfrontaliers

- ➔ Étudier les potentiels de développement.
- ➔ Bénéficier de l'augmentation des dessertes TGV vers les capitales européennes et étudier la création d'une nouvelle gare TGV au sud de Lille.
- ➔ Poursuivre les dessertes régionales au-delà des frontières.



Une grande région maritime



Réalisation : Direction des Transports - Juillet 2005

UNE GRANDE RÉGION 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 des disponibilités foncières importantes par rapport aux ports concurrents du range de la Mer du Nord).
- ➔ Elle a aussi ses faiblesses par rapport à ses concurrents français (Le Havre), belges et hollandais avec un hinterland limité par les réseaux navigables et ferroviaire existants.
- ➔ La prise de compétences sur les ports maritimes au 1er janvier 2007 va donner à la Région et à ses partenaires les moyens d'action pour mettre en œuvre leur stratégie.

Les enjeux

- ➔ Elargir l'hinterland des ports régionaux.
- ➔ Construire un ensemble portuaire régional cohérent.
- ➔ Valoriser la position des ports régionaux sur les grands flux (lignes intercontinentales et cabotage européen).
- ➔ Développer sur les plates-formes portuai-

res des activités diversifiées de type industriel ou de loisirs.

Les propositions

① Améliorer la desserte des ports

- ➔ *Desserte ferroviaire, magistrale éco-fret et son alternative :*
 - Assurer l'évacuation des marchandises vers l'Est et le Sud de la France et de l'Europe par la désaturation des voies actuelles et la création d'un itinéraire alternatif (Dunkerque – Calais – Boulogne – Abbeville – Amiens...).
- ➔ *Disposer de dessertes terminales adaptées à Dunkerque et Calais, mieux relier Dunkerque, Calais et le tunnel sous la Manche.*
- ➔ *Desserte fluviale, valorisation de Seine-Escaut :*
 - Constituer entre Dunkerque et Seine-Escaut une liaison adaptée au trafic de conteneurs (ponts rehaussés, cabotage à 4 400 t à terme, branches d'acheminement par la Lys...).

➔ Desserte routière, barreau A25-A26 :

- Permettre un accès au port de Dunkerque depuis la Métropole (problèmes de l'A25) et depuis le Sud et l'Est de la France (barreau A25-A26).

② Resserrer 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.

③ Appuyer le développement sur les grands flux : conteneurs, cabotage maritime, roulier et autoroutes de la mer

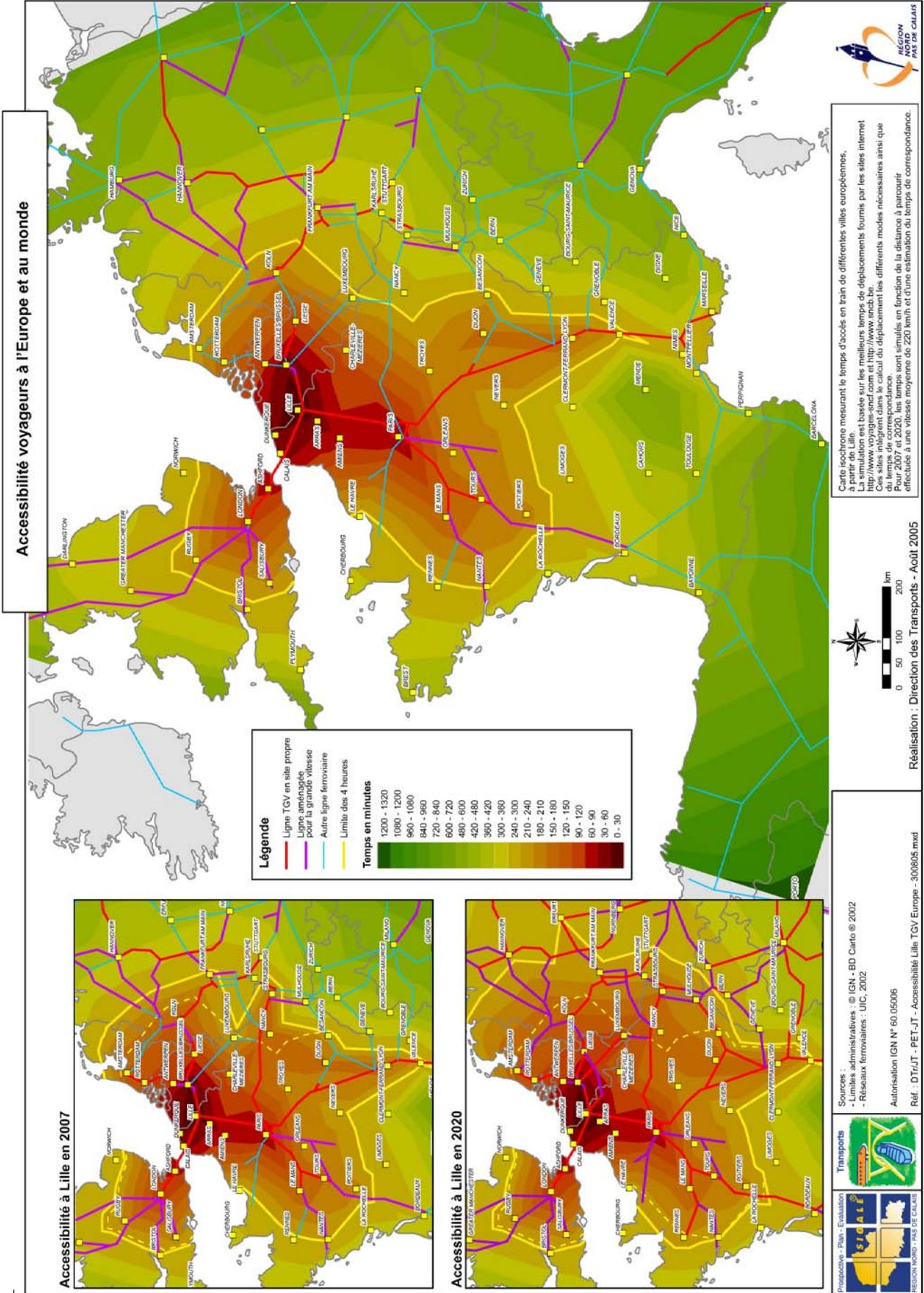
- ➔ Poursuivre l'extension du terminal conteneurs de Dunkerque (objectif de 1,5 à 2 millions de conteneurs).
- ➔ Accompagner le développement des ports de Boulogne et Calais.
- ➔ Développer le fret transmanche et les lignes de cabotage européennes et les autoroutes de la mer.

④ Encourager, soutenir, développer les activités de diversification autour des ports

- ➔ Renforcer et développer le pôle plaisance.
- ➔ Développer la construction et la réparation navale (plaisance maritime et fluviale, batellerie, ...).
- ➔ Initier et développer un secteur de démantèlement naval (désamiantage, ...).
- ➔ Initier, soutenir et développer un pôle d'excellence de sécurité maritime.



L'accessibilité des voyageurs à l'Europe et au monde



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 grande vitesse est pertinent sur des distances correspondant à des temps maximum de trajet de trois, voire quatre heures. Au-delà, le transport aérien est très attractif.
- 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, Charleroi et Beauvais proposent de nombreuses liaisons européennes.
- Le transfert de compétences sur les aéroports au 1er janvier 2007 va donner à la Région et à ses partenaires les moyens d'action pour mettre en œuvre leur stratégie.

Les enjeux

- Elargir la palette de relations au fur et à mesure de l'ouverture des réseaux ferroviaire grande vitesse en France et en Europe.
- Donner à l'aéroport régional de Lesquin une vocation de desserte des métropoles européennes et 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).

- Améliorer l'accessibilité de l'aéroport de Lesquin et faire de ce dernier un aéroport digne de ce nom, en développant notamment une plus large palette de destinations.
- 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 capitales européennes proches (Bruxelles...).
- Poursuivre le raccordement du littoral et de la Sambre-Avesnois au réseau à grande vitesse dans une perspective d'échanges européens et européens (ouverture prochaine des liaisons grande vitesse vers la Hollande, l'Allemagne et finalisation de la branche vers Londres).

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

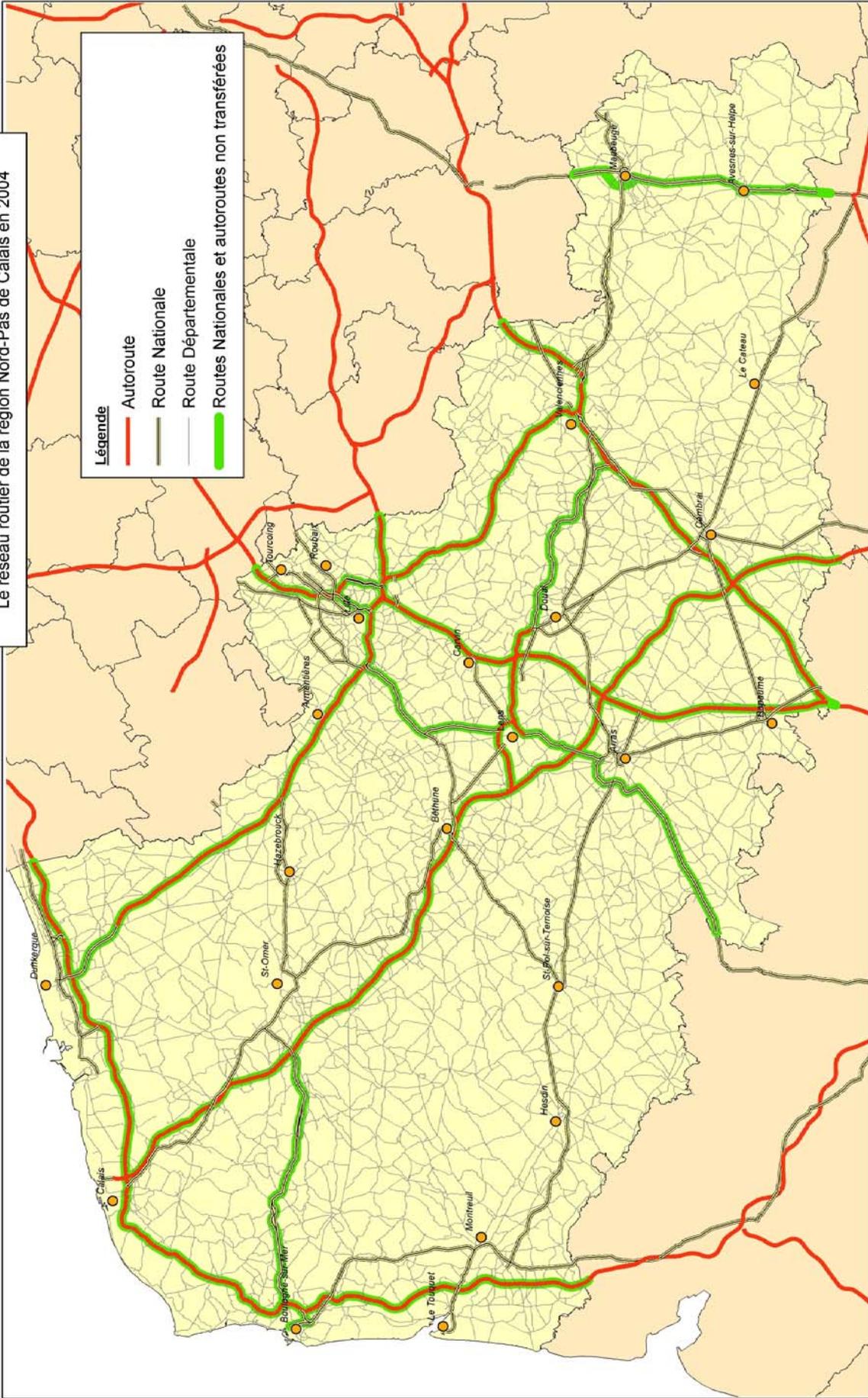
- Liaisons rapides et directes Lille-Bruxelles-Zaventem et Lille-Charleroi.
- Liaisons des grandes villes régionales avec Roissy et Bruxelles.



3 Documents cartographiques

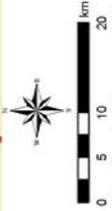
La maîtrise des flux et l'optimisation du réseau routier

Le réseau routier de la région Nord-Pas de Calais en 2004



Légende

- Autoroute
- Route Nationale
- Route Départementale
- Routes Nationales et autoroutes non transférées



Sources :

- Limites administratives : © IGN - BD Cartho © 2002
- Réseaux routiers : © IGN - BD cartho © 2002, Multinet, Tele-Atlas 2004
- Autorisation IGN N° 60.06011
- Ref : DTU/JT - PET-JT - réseau routier régional - 040406.mxd

Prospective Pluri - Evaluation

RÉGION NORD-PAS DE CALAIS



Réalisation : Direction des Transports - Mars 2006

LA MAITRISE DES FLUX ET L'OPTIMISATION DU RESEAU 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 (fer, mer et eau),
 - un accroissement de l'usage des transports collectifs (TER...),
 - une régulation tarifaire (péages ou taxes nationales...).
- Ce rééquilibrage devra s'accompagner de politiques d'aménagement (stationnement, localisation des activités...) et d'évolutions dans l'usage de l'automobile (co-voiturage...).
- 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.
- 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 :
 - 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

- ❶ **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.

❷ Desserrer la polarité et le nœud métropolitain

- *Par la régulation et des aménagements routiers...*
 - Valoriser le contournement de l'Aire Urbaine Centrale :
 - sur le flanc Ouest, par les liaisons A25-A26 par l'aménagement des voiries existantes,
 - sur le flanc Est, par le renforcement des liaisons A21-A27,
 - par la desserte des pôles d'échanges de transports collectifs,
 - par la régulation des itinéraires.
- Structurer et hiérarchiser les liaisons Métropole – centres secondaires au sein de l'Aire Urbaine Centrale, notamment vers Béthune (RN41) et vers Douai-Somain (A21-A23), qui par ailleurs déchargent l'A1.
- ... *complémentaires à une offre alternative*
 - Créer, en complément, une offre 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 » de type RER dans l'Aire Urbaine Centrale.
- Favoriser une desserte des marchandises dans l'aire urbaine par un réseau de plates-formes multimodales.

❸ Renforcer les liens du littoral et de l'aire urbaine centrale

- Enjeux économiques (activités touristiques, industrielles et portuaires) :
 - achever les liaisons Côte d'Opale – Aire Urbaine Centrale basées sur la RN42 et sur la RN39.
 - réaménager l'autoroute A25 et établir une fourche vers le Sud-Est (RD600 et/ou barreau A25-A26).

❹ Désenclaver la Sambre-Avesnois

- Enjeux de développement territorial, liens avec des pôles économiques et décisionnels avec des réservoirs de clientèle touristique.
 - créer des liaisons Belgique - l'île de France, par un aménagement de la RN2 et de la RN49.

❺ 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 sur l'autoroute A25,
 - conforter l'usage de l'offre alternative sur l'Aire Urbaine Centrale (système RER) par une tarification routière adaptée.



***Les véloroutes et les
voies vertes :
un atout pour le
développement durable***

LES VELOURUTES ET LES VOIES VERTES : UN ATOUT POUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE

Le contexte

- ➔ Les véloroutes sont des itinéraires cyclistes à moyenne et longue distance. Elles répondent à différents critères :
 - la continuité, la linéarité et la sécurité,
 - le jalonnement propre, uniforme et facilement identifiable,
 - des services suffisants (hébergement, informations...),
 - la liaison avec les transports ferrés,
 - l'accessibilité à tous les cyclistes (déclivité limitée à 3 %).
- ➔ Les voies vertes sont des aménagements polyvalents en site propre, réservés aux déplacements non motorisés (piétons, Personnes à Mobilité Réduite, cyclistes, rollers, cavaliers). Elles répondent aux conditions suivantes :
 - la réalisation en site propre intégral,
 - une chaussée adaptée aux rollers, en milieu urbain,
 - la mixité des modes non motorisés (largeur minimale de 3 m),
 - un environnement agréable : coulée verte, parc urbain...

Les enjeux

- En répondant à une demande de sécurité, de confort et d'agrément pour un public multi-usage non spécialiste, un réseau régional de véloroutes voies vertes léger et évolutif doit permettre de :
- ➔ Renforcer le développement d'un tourisme durable,

- ➔ Promouvoir les circulations douces,
- ➔ Affirmer les relations harmonieuses entre territoires urbains et ruraux,
- ➔ Recréer des corridors biologiques (milieux sensibles et paysages),
- ➔ Participer au Schéma Régional Trame Verte et Bleue.

Le réseau régional de véloroutes et voies vertes participe à l'objectif régional de développement des modes alternatifs à la voiture et de valorisation des modes doux.

Les propositions

1 Identification de six Véloroutes / Voies Vertes en région Nord-Pas de Calais

- ➔ *Quatre axes d'intérêt national et européen :*
 - 1 (Belgique) – Dunkerque – Calais - Boulogne-sur-Mer – (Mont Saint-Michel)
 - 2 (Belgique) – Lille – Arras – (Amiens – Beauvais – Paris)
 - 3 (Belgique) – Maubeuge – Fourmies – (Saint-Quentin – Paris),
 - 4 (Belgique) – Maubeuge – Calais – (Angleterre).

➔ Deux axes d'intérêt régional :

- 1 Le Touquet – Montreuil – Arras – Cambrai – Avesnes-sur-Helpe
- 2 Dunkerque – Lille – Valenciennes.

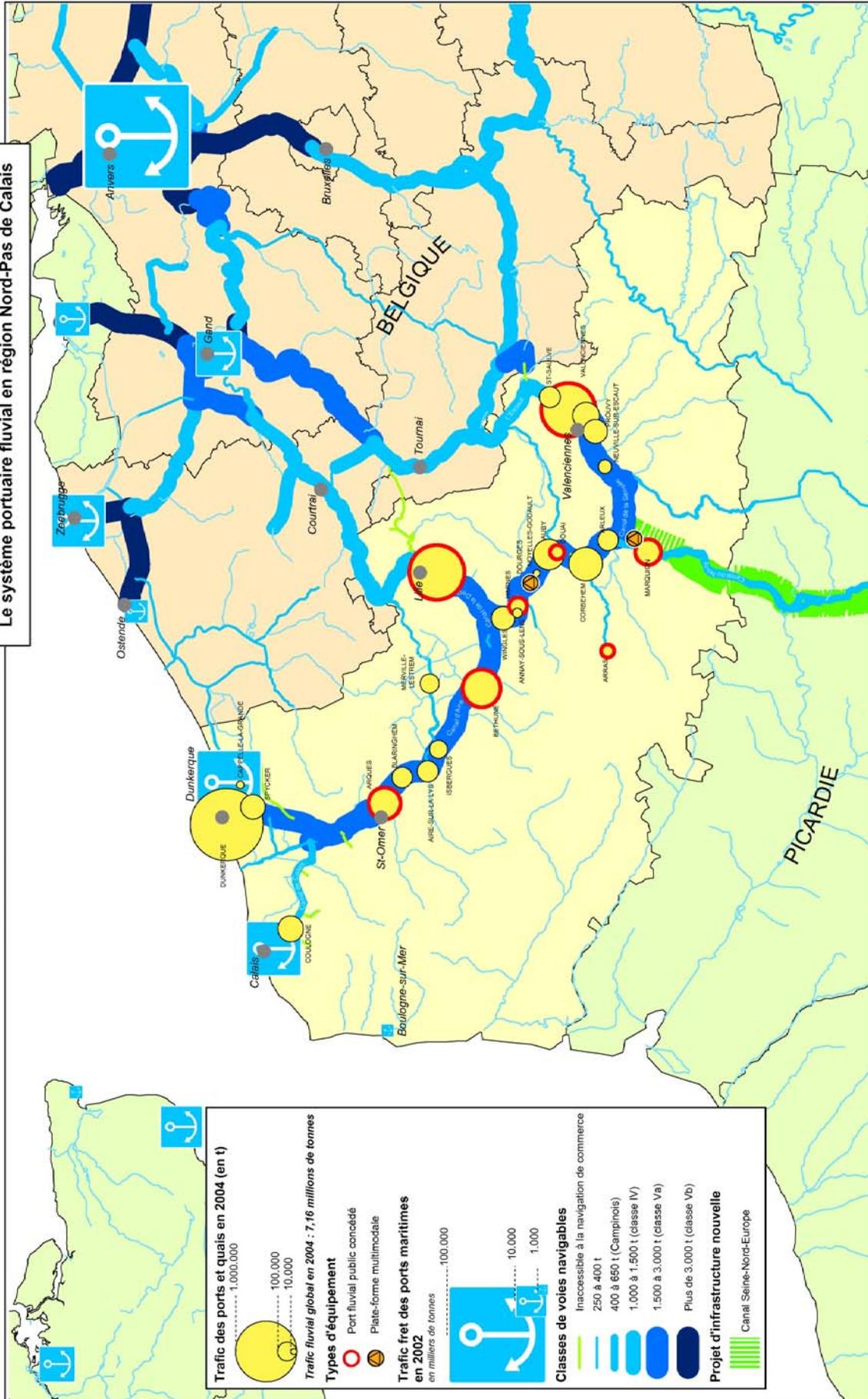
2 Participation financière de la Région aux études et aux réalisations sous maîtrise d'ouvrage des collectivités concernées.

3 Inscription des sites choisis dans le Schéma Régional « Trame Verte et Bleue » qui vise notamment à reconstituer et conserver un maillage régional de corridors biologiques (milieux sensibles et paysages).



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

Le système portuaire fluvial en région Nord-Pas de Calais



Prospective - Plan - Evaluation

Transports

Sources :

- Limites administratives : © IGN - BD Cartho © 2002
- Réseau hydrologique : Digital Chart of the World 2003
- Statistiques : VNF 2004
- Statistiques : VNF 2004

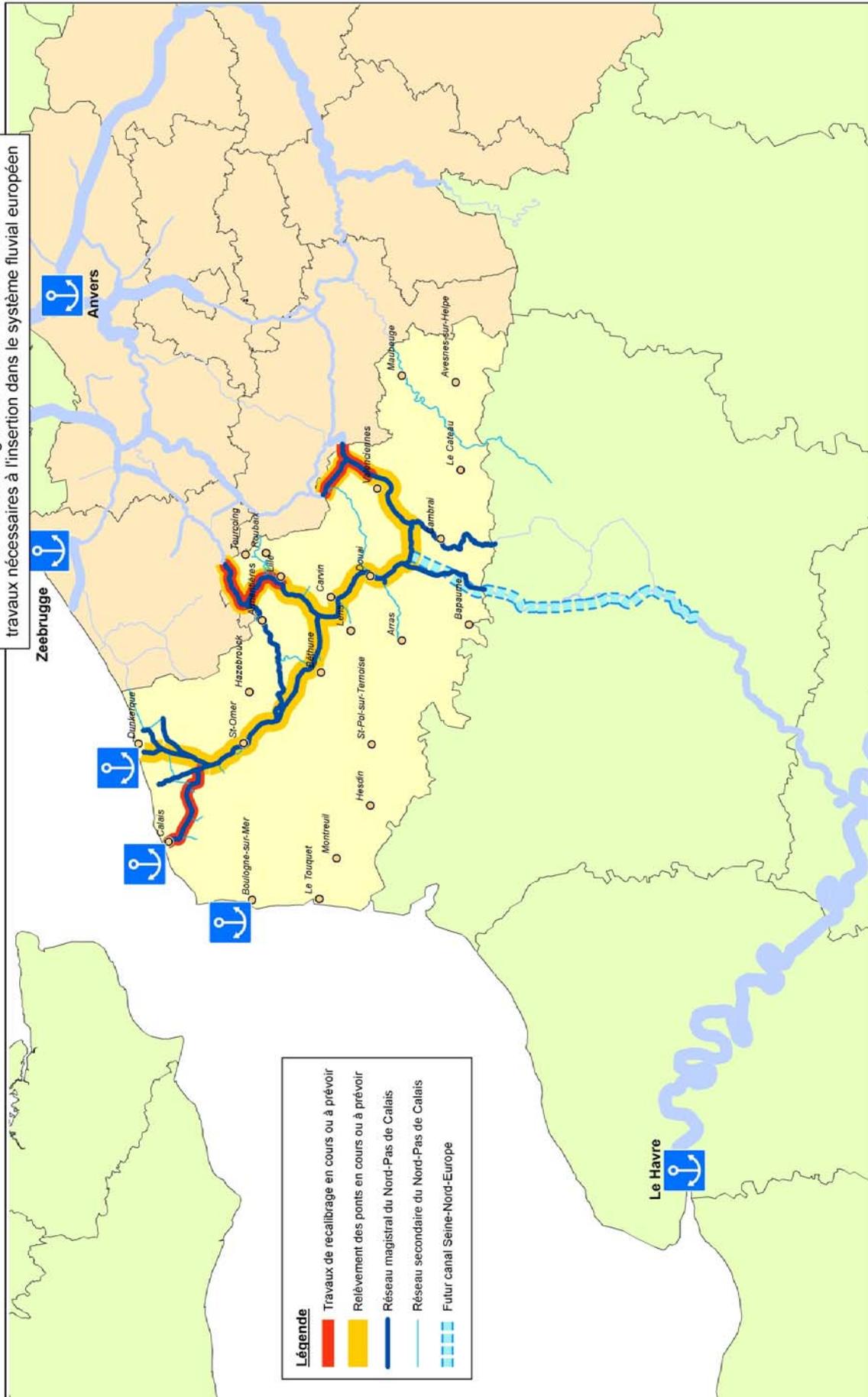
Autorisation IGN N° 60.08011

REF. : DTRJUT - PET-JT - Système portuaire fluvial - 04/04/06.mxd

Réalisation : Direction des Transports - Mars 2006

REGION NORD-PAS DE CALAIS

Le réseau navigable du Nord-Pas de Calais :
travaux nécessaires à l'insertion dans le système fluvial européen



Légende

- Travaux de recalibrage en cours ou à prévoir
- Relèvement des ponts en cours ou à prévoir
- Réseau magistral du Nord-Pas de Calais
- Réseau secondaire du Nord-Pas de Calais
- - - Futur canal Seine-Nord-Europe



Sources :
- Limites administratives : © IGN - BD Cartho © 2002
- Réseau navigable : VNF
Autorisation IGN N° 60 06011
RM : DTI/JT - PET-JT - ports maritimes et fluviaux - 040406.mxd

Réalisation : Direction des Transports - Mars 2006



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 – Ile 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 Compiègne et Cambrai,
 - L'amélioration des connexions du réseau régional avec la Belgique.
- La prise de compétences sur les ports intérieurs au 1er janvier 2007 va donner à la Région et à ses partenaires les moyens d'action pour mettre en œuvre leur stratégie.

Les enjeux

- Connexion avec la Belgique qui implique de valoriser le trafic de transit (Anvers-Paris), et avec le bassin parisien (Ile de France-Haute Normandie).
- Faire profiter au maximum les ports maritimes et les plates-formes fluviales de ces nouvelles possibilités.
- 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.

nb : 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).

Les propositions

❶ Seine-Escaut

- Réaliser Seine-Escaut, c'est-à-dire les connexions avec la Belgique :
 - Choix d'itinéraire au futur gabarit 4 400 t : via Deûle-Lys ou via l'Escaut,
 - Connexion vers la Wallonie (Condé-Pomeroëul), intéressante pour Dunkerque, le Valenciennois et le Cambrésis.

❷ Branche Seine-Nord / Littoral

- Favoriser et faciliter les trafics sur cette branche, valorisant un hinterland étendu pour Dunkerque :
 - Aménagements sur le canal à grand gabarit,
 - Amélioration des canaux de rabattement : canal de Calais et Lys non mitoyenne.

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

❹ Ports intérieurs et zones logistiques bord à voie d'eau

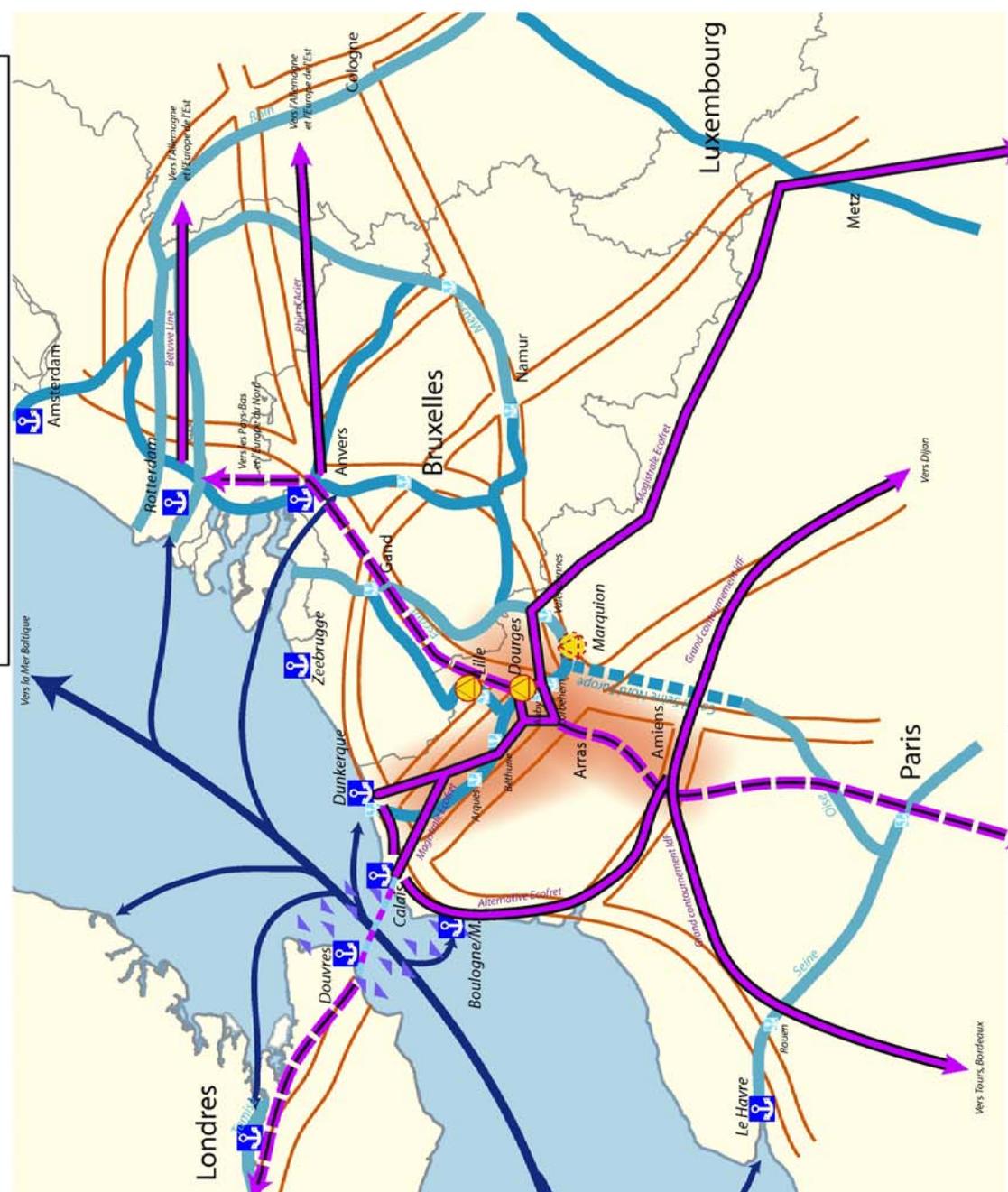
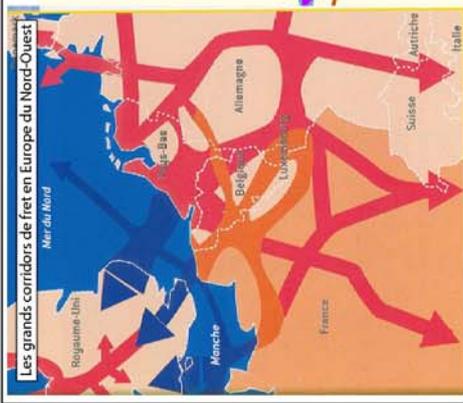
- Aller vers une offre portuaire fluviale multimodale, dynamique et connectée aux sites maritimes :

- Privilégier des zones multimodales par rapport à celles strictement autoroutières ; à moyen terme, développement d'un site à Marquion pouvant combiner des services fluviaux et ferroviaires,
- Concept de port intérieur régional (Béthune, Arques, Lille, Dourges, Marquion...) et confortation d'une offre logistique globale (à l'instar du port de Lille) sur ces sites,
- Service intensif de navettes fluviales.



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 (sup. 300.000 t)
- 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

Transports

Sources :
 - Plan - Evaluation
 - Limites administratives : © TéléAtlas 2004
 Autorisation IGN N° 90 09011
 Réf. : DT/UT - PET-JT - Schéma global marchandises - 131006.ai

Direction des Transports - Octobre 2006



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

Le contexte

- ➔ Des atouts indéniables par son positionnement géographique en Europe.
- ➔ Forte capacité de l'offre foncière régionale et une volonté d'excellence logistique sur l'ensemble des territoires du Nord-Pas de Calais.
- ➔ Un tissu économique très demandeur de logistique (automobile, Vente à Distance...).
- ➔ La prise de compétences sur les ports maritimes et intérieurs au 1^{er} janvier 2007 va donner à la Région et à ses partenaires les moyens d'action pour mettre en œuvre leur stratégie.

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 pouvant limiter les atouts régionaux.

Les enjeux

- ➔ Renforcer l'intégration de la région dans les réseaux de transports nationaux et européens.
- ➔ Structurer des bases arrière au profit des trois ports du littoral pour élargir un 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 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.

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.
- ➔ Envisager un développement du fret ferroviaire de proximité.
- ➔ Valoriser les flux transmanche.

2 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 à proximité des réseaux ferroviaires et fluviaux.

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 un schéma logistique régional.
- ➔ Favoriser la mise en réseau des plates-formes par la mutualisation des moyens et l'harmonisation des procédures.

4 La sensibilisation des opérateurs et des collectivités locales

- ➔ Sensibiliser aux obligations relatives au transport de marchandises dangereuses par route (emballage, étiquetage, exemption, procédures d'expédition, manutention).



AOUT 2007

CONSEIL RÉGIONAL NORD - PAS DE CALAIS

Direction des Transports

Hôtel de Région - Centre Rihour

F 59555 LILLE Cedex

Tél. 03 28 82 82 82 - Fax. 03 28 82 82 83

www.nordpasdecalais.fr