



CHAMBRE RÉGIONALE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE
NORD - PAS DE CALAIS

25 ans de transport

dans le Nord - Pas de Calais



Série Panorama

Octobre
2003

Direction des Etudes et de la Prospective

SOMMAIRE

	<u>PAGES</u>
Préambule.....	3
1. <u>25 ans</u> : Faits marquants.....	4
2. <u>Evolution des trafics de marchandises de la région Nord – Pas de Calais</u>	
2.1 Trafics nationaux de la région Nord – Pas de Calais (internes + entrants + sortants)	
2.1.1 Tous modes.....	7
2.1.2 Par modes.....	9
2.2 Trafics avec l'Union Européenne	
2.2.1 Tous modes.....	11
2.2.2 Par modes	13
2.3 Trafics hors Union Européenne	
2.3.1 Tous modes	15
2.3.2 Par modes	17
2.4 Echanges avec quelques régions françaises	
2.4.1 Picardie / Ile de France / Champagne-Ardenne / Lorraine	19
2.4.2 Haute-Normandie / Centre / Pays de la Loire / Rhône-Alpes.....	21
2.4.3 Echanges de la région Nord – Pas de Calais par grandes régions de destination ou d'origine en 2001	23
3. <u>Evolution du trafic autoroutier (PL et VL)</u>	
3.1 A 1 (Lille – Paris).....	25
3.2 A 22 (Frontière Belge – Lille)	27
3.3 A 2 (Frontière Belge – Valenciennes – Combles – A 1)	29
3.4 A 25 (Lille – Dunkerque)	31
3.5 A 26 (Calais – Reims)	33
3.6 A 16 (Dunkerque – Calais – Boulogne)	35
<u>Evolution des trafics sur RN</u>	
3.7 RN 42 (A 25 – Boulogne) et RN 39 (Arras – Littoral).....	37
3.8 RN 2 (Frontière Belge – Maubeuge – Avesnes – La Capelle)	39

4.	<u>Evolution du trafic ferroviaire</u>	
4.1	Trafic TGV Nord et Eurostar	
4.1.1	TGV Nord.....	41
4.1.2	TGV Transmanche (Eurostar).....	42
4.2	Trafic fret global Nord - Pas de Calais (Réseau SNCF Lille).....	43
4.3	Trafic aux points frontières du Nord – Pas de Calais et sur la zone de Dunkerque.....	45
5.	<u>Evolution des trafics portuaires</u>	
5.1	Port de Dunkerque	
5.1.1	Trafic total.....	47
5.1.2	Trafic de conteneurs.....	47
5.2	Port de Calais	
5.2.1	Trafic de passagers.....	49
5.2.2	Trafic de poids lourds.....	49
5.2.3	Trafic du Port de Commerce de Calais (hors trafic transmanche).....	51
5.3	Port de Boulogne	
5.3.1	Trafic de passagers.....	53
5.3.2	Trafic commercial.....	55
5.3.3	Trafic des véhicules commerciaux.....	55
5.4	Port de Lille	
5.4.1	Trafic total par mode.....	57
5.4.2	Trafic de conteneurs.....	57
6.	<u>Evolution du trafic fluvial</u>	
6.1	Voies Navigables du Nord—Pas de Calais	
6.1.1	Trafic par chapitre N.S.T. de marchandises.....	59
6.1.2	Tonnages chargés ou déchargés par catégories de marchandises.....	61
6.1.3	Evolution du trafic des ports fluviaux dont le trafic total en 2002 est supérieur à 200 000 T.....	63
7.	<u>Evolution du trafic aérien</u>	
7.1	Aéroport de Lille	
7.1.1	Trafic de passagers.....	65
7.1.2	Fret aérien.....	65

PREAMBULE

Le domaine des transports est stratégique pour l'économie d'une région. C'est un facteur clef de compétitivité pour l'ensemble des acteurs économiques.

Le présent document qui met l'accent sur la rétrospective, se veut aussi une contribution aux travaux de prospective menés notamment sous l'égide du Conseil Régional, dans le cadre de l'élaboration du Schéma Régional des Transports.

Au-delà d'un rappel des « faits marquants », il reprend pour chaque mode les données statistiques qui nous semblent les plus significatifs.

Ce « panorama » est complémentaire des travaux menés dans le cadre du CERT par la Région et l'Etat (« Sélection d'indicateurs du transport de l'année 2000 ») ou par des établissements publics (VNF : « Observation régionale du transport fluvial »).

1. FAITS MARQUANTS

Principaux faits marquants en terme de transport et d'infrastructure (liste non exhaustive)

- | | |
|------|---|
| 1971 | - Mise en service de l'A21 (Lens - Dourges) |
| 1972 | - Mise en service des autoroutes A25 et A27
- Ouverture du centre routier de Lille-Lesquin
- Mise en service du centre de dédouanement sur la ZI n° 2 de Valenciennes |
| 1974 | - Mise en service de l'A22 (Mouvaux - Frontière belge - jonction A14-E17 à Mouscron)
- Dunkerque : mise en service du Port Ouest |
| 1978 | - Mise en service de l'A23 (Lille - Valenciennes) |
| 1980 | - Centrale nucléaire de Gravelines
- Calais : nouveau terminal passagers |
| 1982 | - Elargissement de l'A25 à 2 x 3 voies entre le port fluvial de Lille et la RN41 |
| 1983 | - Ligne 1 du métro de Lille (Lille-Villeneuve d'Ascq)
- Mise en service du tronçon A21 entre Dourges et Douai |
| 1984 | - Dunkerque, ouverture du Quai à pondéreux Ouest (minéraliers de 170 000 tonnes)
- 85 % des surfaces de Lille-Lesquin sont commercialisées. Projet d'extension sur les communes de Fretin et Sainghin en Mélantois |
| 1985 | - Mise en service de l'A26 |
| 1987 | - Dunkerque, liaison fluviale port est/port ouest (canal des Dunes) |

1990

- Port de Lille, ouverture du terminal conteneurs
- Fermeture du dernier puits de mine du Nord—Pas de Calais

1991

- Port de Lille, départ 1^{ère} barge à conteneurs vers Rotterdam

1992

- Dunkerque, mise en place de la réforme portuaire
- Ouverture de la liaison conteneurisée fluviale Port de Lille – Anvers – Rotterdam (CCI / Port de Lille)

1993

- Elargissement de l'A1 à 2 x 5 voies sur Lille - Ronchin
- Lille-Paris en une heure par TGV (16 allers retours quotidiens)
- Rocade littorale Dunkerque—Calais—Boulogne (A16)

1994

- Inauguration du Tunnel sous la Manche et des gares de Lille Europe et Calais – Fréthun (29 mai)
- Ouverture du service Eurostar. Lille reliée à Londres et Bruxelles.
- Aéroport de Lille—Lesquin, nouvelle aérogare de fret.
- Port de Lille : portique à conteneurs
- Prolongement de la rocade Nord-Ouest de Lille, de la RD933 jusqu'à la RN356

1996

- Aéroport de Lille—Lesquin, nouvelle aérogare de passagers (capacité : 1,5 million de passagers)
- Création du GIE Nord Container Service (NCS) Port de Dunkerque/Port de Lille
- Dunkerque, centrale de 9 éoliennes
- Premiers TGV Province – Province (Lille – Atlantique et Lille – Bretagne)

1997

- Liaison à grande vitesse de Tournai à Leembeek (Bruxelles)
- Ouverture de la liaison conteneurisée fluviale Prouvy (Valenciennes) – Anvers (CCES)

1998

- A16 de Boulogne à l'Isle Adam + raccordement rocade littorale au réseau belge
- Atterrage à Dunkerque du gazoduc Norfra ("Franpipe") et mise en chantier de "l'Artère des Hauts de France"
- Début des travaux de la LGV Tunnel—Londres
- Ouverture de la liaison conteneurisée fluviale Prouvy – Lille – Dunkerque (NCS)
- TGV Lille – Paris cadencé aux heures de pointe (24 rotations/jour)

1999

- Réaménagement du boulevard périphérique en 2 x 5 voies
- Métro de Lille, ligne 2 Lomme—Lille—Roubaix—Tourcoing
- Mise en service du tronçon Kortrijk - Dottignies sur l'A17

2000

- Ouverture de la liaison conteneurisée fluviale Prouvy – Terneuzen (CCES)

2002

- Ascenseur à bateaux de Strépy-Thieu (hauteur 73 mètres), sur le canal du Centre (Belgique)
- Mise en service du Rodin (Sea France) entre Calais et Douvres

2003

- Mise en service du premier tronçon (74 kms) de la LGV Tunnel—Londres. Gain de 20 minutes entre Londres et le Continent
- Mise en service du nouveau chantier de transport combiné sur la plate-forme multimodale DELTA 3 à Dourges (15 décembre)
- Mise à 2 x 2 voies de la RN41 entre Englos et Ennetières en Weppes

2. EVOLUTION DES TRAFICS DE MARCHANDISES DE LA REGION NORD – PAS DE CALAIS

2.1 - Trafics nationaux de la région Nord - Pas de Calais (internes + entrants + sortants)

2.1.1 - Trafics nationaux tous modes

En 25 ans (1975-2001), les trafics nationaux de la région Nord-Pas-de-Calais sont passés de 132,5 Mio T à 164,6 Mio T. Cette progression de 32 Mio T (+24%) est considérable.

Les trafics internes représentent les 2/3 des trafics nationaux, mais cette part a baissé de près de 5 points en l'espace de 25 ans (68,4% en 1975, 63,7% en 2001).

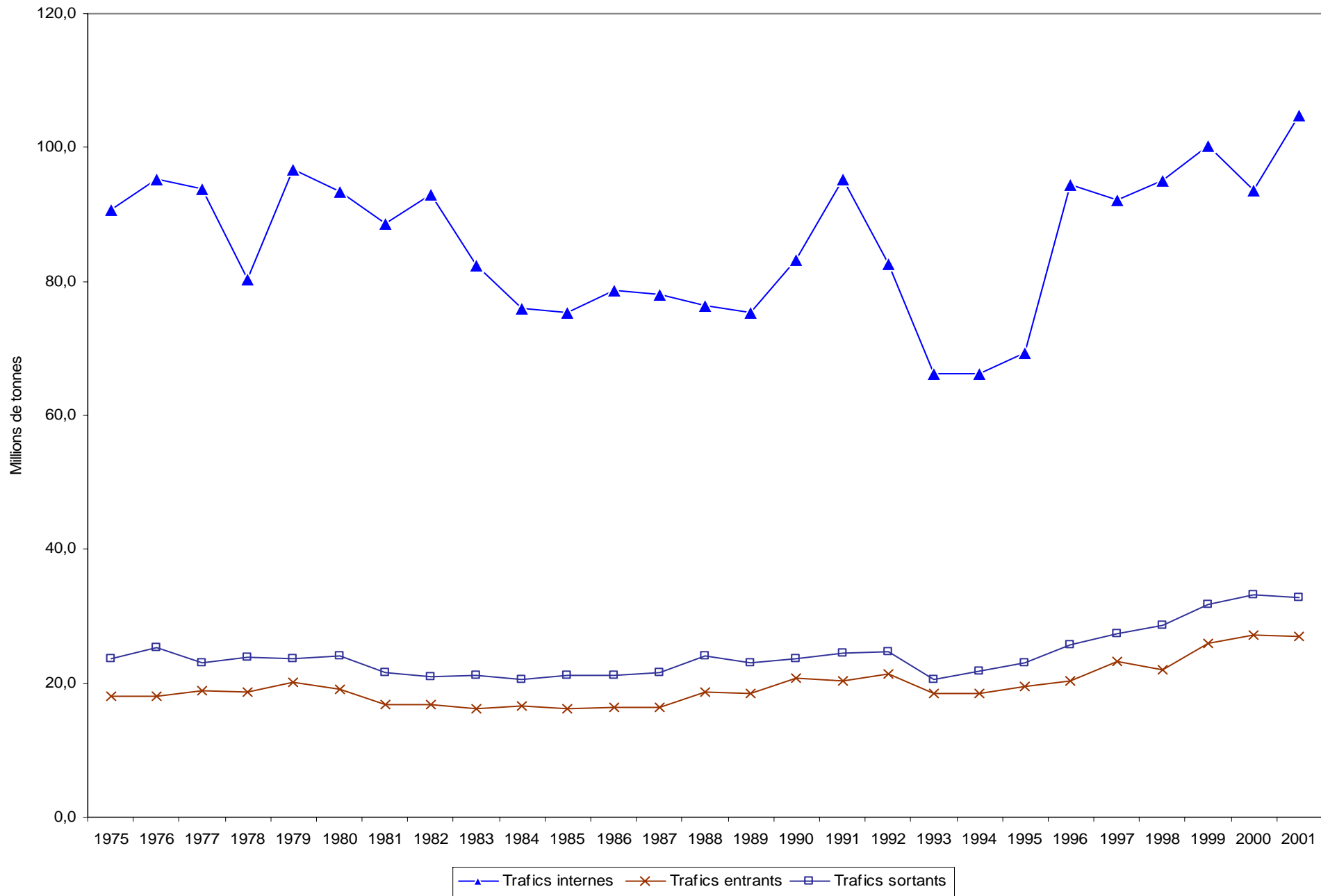
Les trafics entrants et sortants de la région ont progressé de 41,8 Mio T en 1975 à 59,7 Mio T en 2001 (+43%).

(En millions de tonnes)

Région Nord Pas-de-Calais	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Trafics internes	90,7	95,3	93,8	80,3	96,7	93,4	88,7	93,1	82,4	75,9	75,4	78,7	78,0	76,3	75,4	83,3	95,2	82,7	66,2	66,3	69,3	94,4	92,1	95,0	100,2	93,6	104,9
Trafics entrants	18,1	18,0	18,9	18,6	20,2	19,2	16,8	16,9	16,2	16,6	16,1	16,3	16,4	18,7	18,5	20,8	20,4	21,3	18,4	18,4	19,6	20,4	23,3	22,1	25,9	27,1	27,0
Trafics sortants	23,7	25,3	23,0	23,9	23,6	24,1	21,5	21,0	21,1	20,6	21,1	21,2	21,5	24,1	23,0	23,7	24,6	24,8	20,6	21,9	23,0	25,7	27,5	28,6	31,8	33,3	32,7
TOTAL	132,5	138,6	135,7	122,8	140,5	136,7	127,0	131,0	119,7	113,1	112,6	116,2	115,9	119,1	116,9	127,8	140,2	128,8	105,2	106,6	111,9	140,5	142,9	145,7	157,9	154,0	164,6

Source : DRE Nord-Pas de Calais—SITRAM

Les trafics avec les principales régions françaises partenaires (Picardie, Ile de France, Champagne-Ardenne, Lorraine) sont présentés au point 2.4.



2.1.2 - Trafics nationaux par modes

L'évolution des parts modales est significative de la place prépondérante prise par la route au fil des années, notamment depuis 1996.

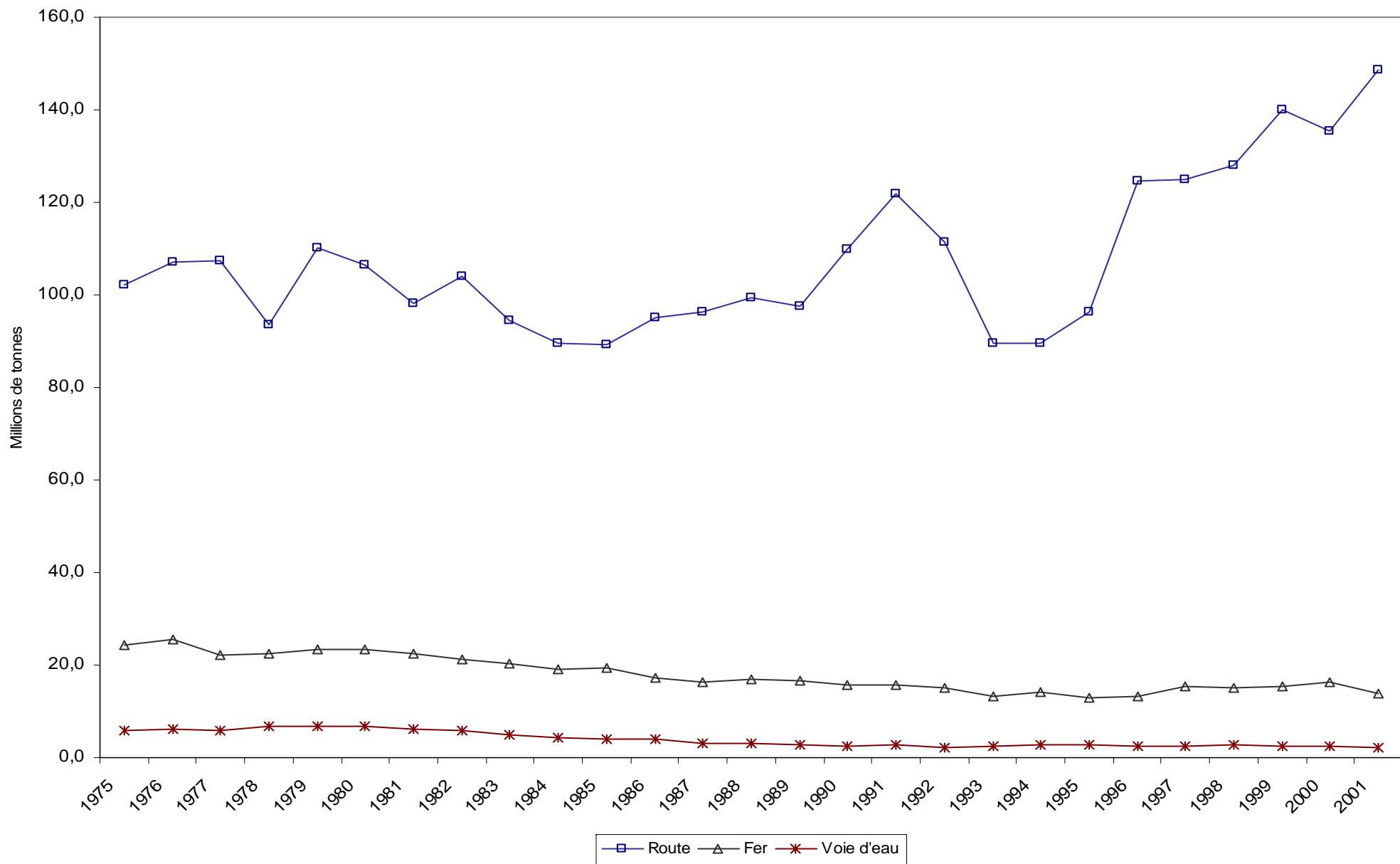
La route représentait 77,2% en 1975 et représente en 2001 plus de 90% des trafics nationaux générés par le Nord - Pas de Calais.

La part du ferroviaire a décliné progressivement de 18,4% en 1975 à 8,4% en 2001.

(En millions de tonnes)

Région Nord Pas-de-Calais	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Route	102,2	107,0	107,5	93,5	110,3	106,6	98,3	104,1	94,6	89,6	89,2	95,0	96,3	99,4	97,5	109,8	121,7	111,3	89,4	89,5	96,3	124,7	125,0	127,9	140,1	135,3	148,7
Fer	24,4	25,4	22,3	22,4	23,5	23,3	22,4	21,1	20,3	19,0	19,4	17,3	16,4	16,8	16,7	15,6	15,8	15,2	13,1	14,3	12,8	13,3	15,4	15,1	15,3	16,3	13,8
Voie d'eau	5,8	6,2	5,9	6,9	6,7	6,8	6,3	5,7	4,9	4,4	4,0	3,9	3,1	3,0	2,8	2,5	2,7	2,3	2,6	2,8	2,8	2,5	2,4	2,8	2,5	2,5	2,1
TOTAL	132,4	138,6	135,7	122,8	140,5	136,7	127,0	130,9	119,8	113,0	112,6	116,2	115,8	119,2	117,0	127,9	140,2	128,8	105,1	106,6	111,9	140,5	142,8	145,8	157,9	154,1	164,6

Source : DRE Nord-Pas de Calais—SITRAM



2.2 - Trafics avec l'Union Européenne

2.2.1 - Trafics avec l'Union Européenne tous modes

En volume, les trafics de la région Nord—Pas de Calais avec les pays de l'Union Européenne sont 3 à 4 fois inférieurs aux trafics nationaux.

Ces trafics sont déséquilibrés, les importations étant nettement supérieures aux exportations (+ 5 Mio T), mais l'écart tend à se réduire.

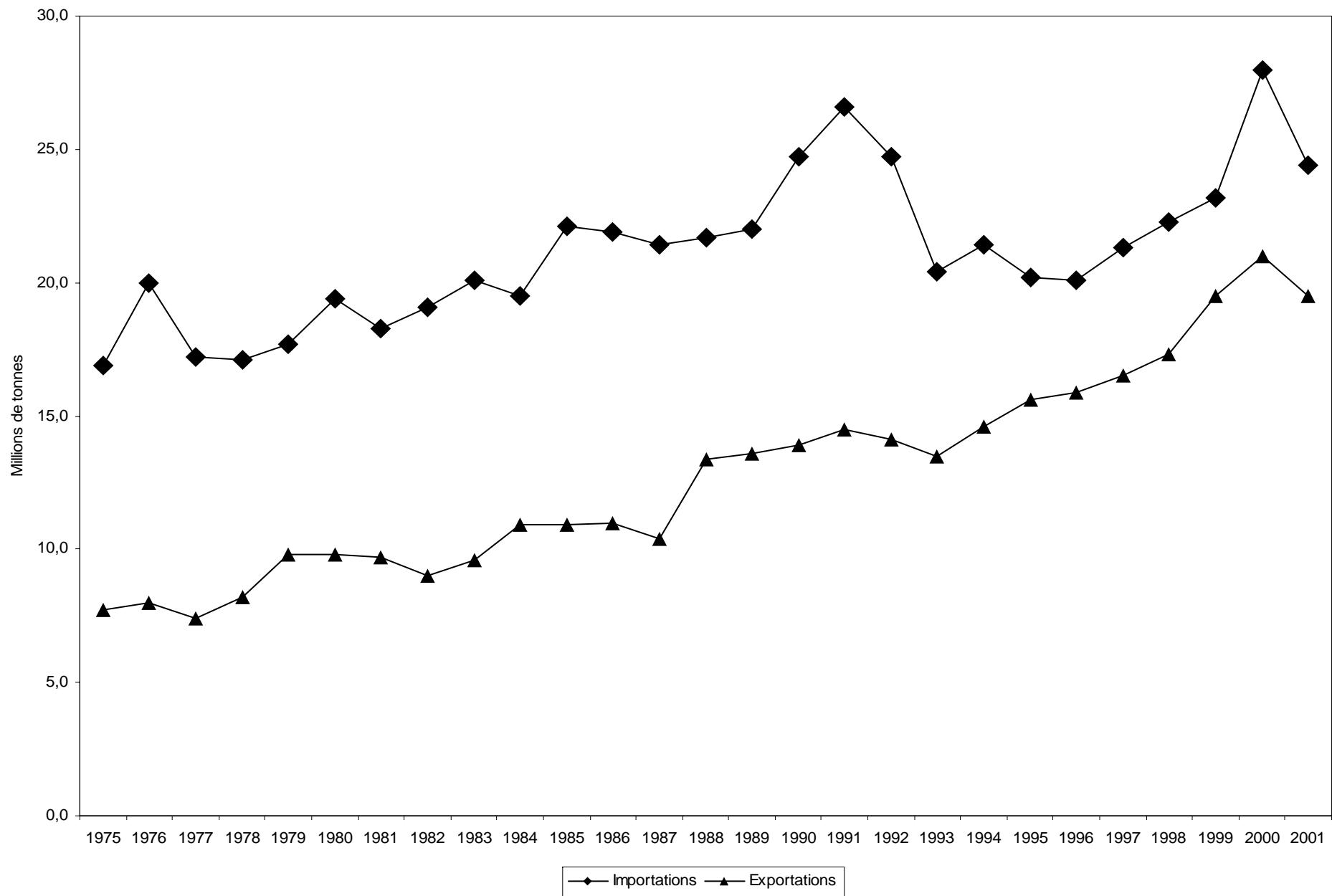
Les trafics à l'importation ont progressé de 17 à 24 millions de tonnes en 25 ans avec une pointe à 28 millions en 2000, année de bonne conjoncture économique.

Les trafics à l'exportation ont été multipliés par trois au cours des 25 dernières années.

(En millions de tonnes)

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Importations	16,9	20,0	17,2	17,1	17,7	19,4	18,3	19,1	20,1	19,5	22,1	21,9	21,4	21,7	22,0	24,7	26,6	24,7	20,4	21,4	20,2	20,1	21,3	22,3	23,2	28,0	24,4
Exportations	7,7	8,0	7,4	8,2	9,8	9,8	9,7	9,0	9,6	10,9	10,9	11,0	10,4	13,4	13,6	13,9	14,5	14,1	13,5	14,6	15,6	15,9	16,5	17,3	19,5	21,0	19,5
TOTAL	24,6	28,0	24,6	25,3	27,5	29,2	28,0	28,1	29,7	30,4	33,0	32,9	31,8	35,1	35,6	38,6	41,1	38,8	33,9	36,0	35,8	36,0	37,8	39,6	42,7	49,0	43,9

Source : DRE Nord-Pas de Calais—SITRAM



2.2.2 - Trafics avec l'Union Européenne par modes

Le mode routier reste dominant dans les échanges avec l'Union Européenne. Il représente plus de 60 %.

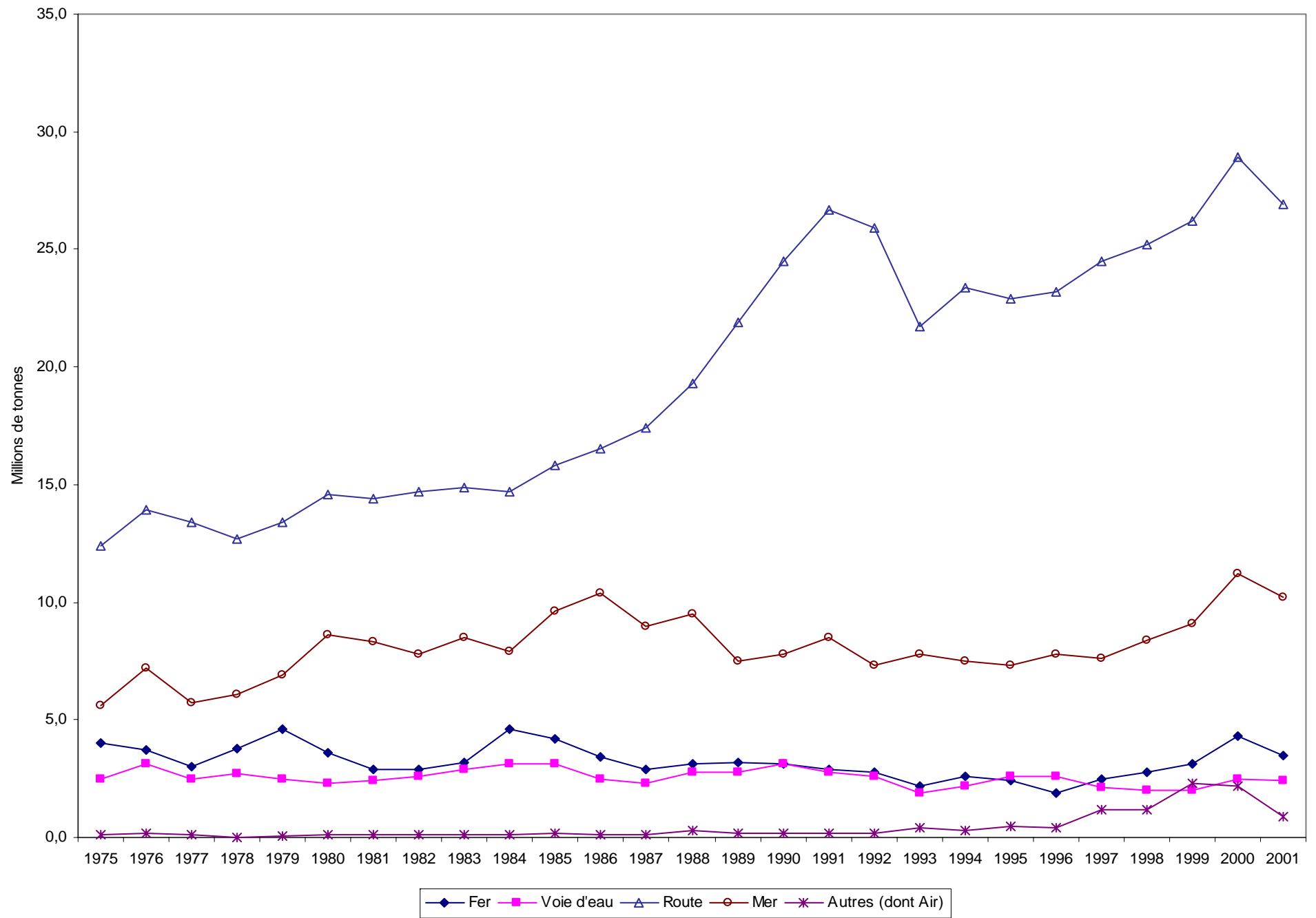
Il a connu une croissance significative, notamment entre 1987 et 1992 et à partir de 1999, c'est-à-dire pendant les périodes de croissance économique soutenues.

Les trafics ferroviaires entre le Nord—Pas de Calais et l'Union Européenne se situent au même niveau en 2001 que 25 ans plus tôt (3,5 à 4 Mio T) et ceci malgré le formidable accroissement des échanges au sein de l'Union Européenne.

(En millions de tonnes)

Région Nord Pas-de-	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Fer	4,0	3,7	3,0	3,8	4,6	3,6	2,9	2,9	3,2	4,6	4,2	3,4	2,9	3,1	3,2	3,1	2,9	2,8	2,2	2,6	2,4	1,9	2,5	2,8	3,1	4,3	3,5
Voie d'eau	2,5	3,1	2,5	2,7	2,5	2,3	2,4	2,6	2,9	3,1	3,1	2,5	2,3	2,8	2,8	3,1	2,8	2,6	1,9	2,2	2,6	2,6	2,1	2,0	2,0	2,5	2,4
Route	12,4	13,9	13,4	12,7	13,4	14,6	14,4	14,7	14,9	14,7	15,8	16,5	17,4	19,3	21,9	24,5	26,7	25,9	21,7	23,4	22,9	23,2	24,5	25,2	26,2	28,9	26,9
Mer	5,6	7,2	5,7	6,1	6,9	8,6	8,3	7,8	8,5	7,9	9,6	10,4	9,0	9,5	7,5	7,8	8,5	7,3	7,8	7,5	7,3	7,8	7,6	8,4	9,1	11,2	10,2
Autres (dont Air)	0,1	0,2	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,4	0,3	0,5	0,4	1,2	1,2	2,3	2,2	0,9
TOTAL	24,6	28,1	24,7	25,3	27,5	29,2	28,1	28,1	29,6	30,4	32,9	32,9	31,7	35,0	35,6	38,7	41,1	38,8	34,0	36,0	35,7	35,9	37,9	39,6	42,7	49,1	43,9

Source : DRE Nord-Pas de Calais—SITRAM



2.3 - Trafics hors Union Européenne

2.3.1 - Trafics hors Union Européenne tous modes

Avec 35 millions de tonnes, les années de conjoncture économique favorables (1997 à 2000), les échanges de la région Nord-Pas-de-Calais avec les pays hors Union Européenne se situent, selon les années, entre 10% et 30% au-dessous des échanges avec l'Union Européenne.

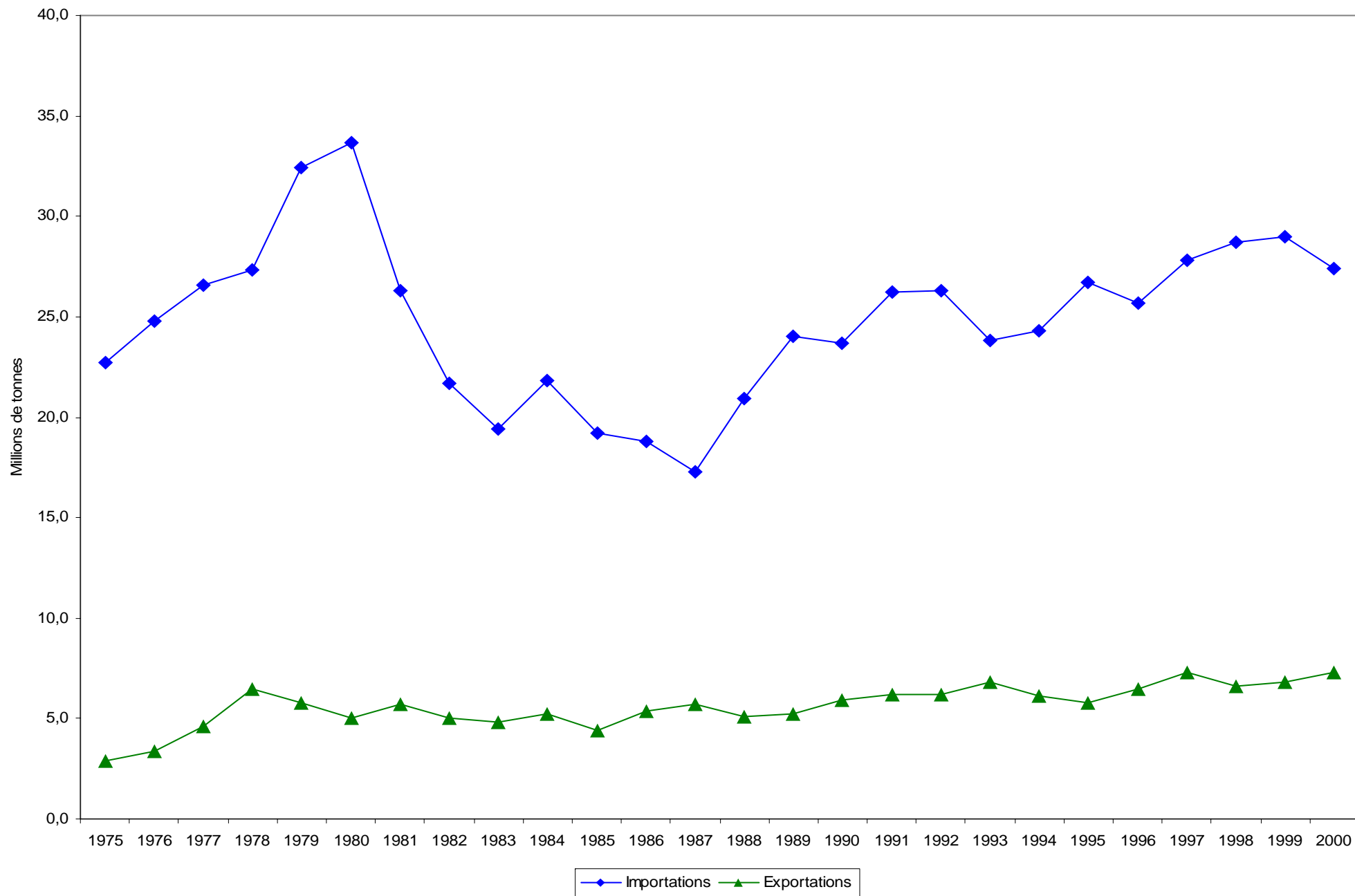
Ces trafics sont fortement déséquilibrés, les importations étant 4 fois supérieures aux exportations.

Les importations recouvrent notamment le charbon et le minerai de fer alimentant la sidérurgie, mais aussi les marchandises diverses importées d'Asie par la grande distribution et la VPC.

(En millions de tonnes)

Région Nord Pas-de-Calais	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Importations	22,7	24,8	26,6	27,3	32,4	33,7	26,3	21,7	19,4	21,8	19,2	18,8	17,3	20,9	24,0	23,7	26,2	26,3	23,8	24,3	26,7	25,7	27,8	28,7	29,0	27,4
Exportations	2,9	3,4	4,6	6,5	5,8	5,0	5,7	5,0	4,8	5,2	4,4	5,4	5,7	5,1	5,2	5,9	6,2	6,2	6,8	6,1	5,8	6,5	7,3	6,6	6,8	7,3
Total	25,6	28,2	31,2	33,8	38,2	38,7	32,0	26,7	24,2	27,0	23,6	24,2	23,0	26,0	29,2	29,6	32,4	32,5	30,6	30,4	32,5	32,2	35,1	35,3	35,8	34,7

Source : DRE Nord-Pas de Calais—SITRAM



2.3.2 - Trafics hors Union Européenne par modes

Le mode maritime est logiquement le mode dominant pour les échanges hors Union Européenne. Selon les années, depuis 1992, il se situe dans une fourchette de 29 à 33 Mio T.

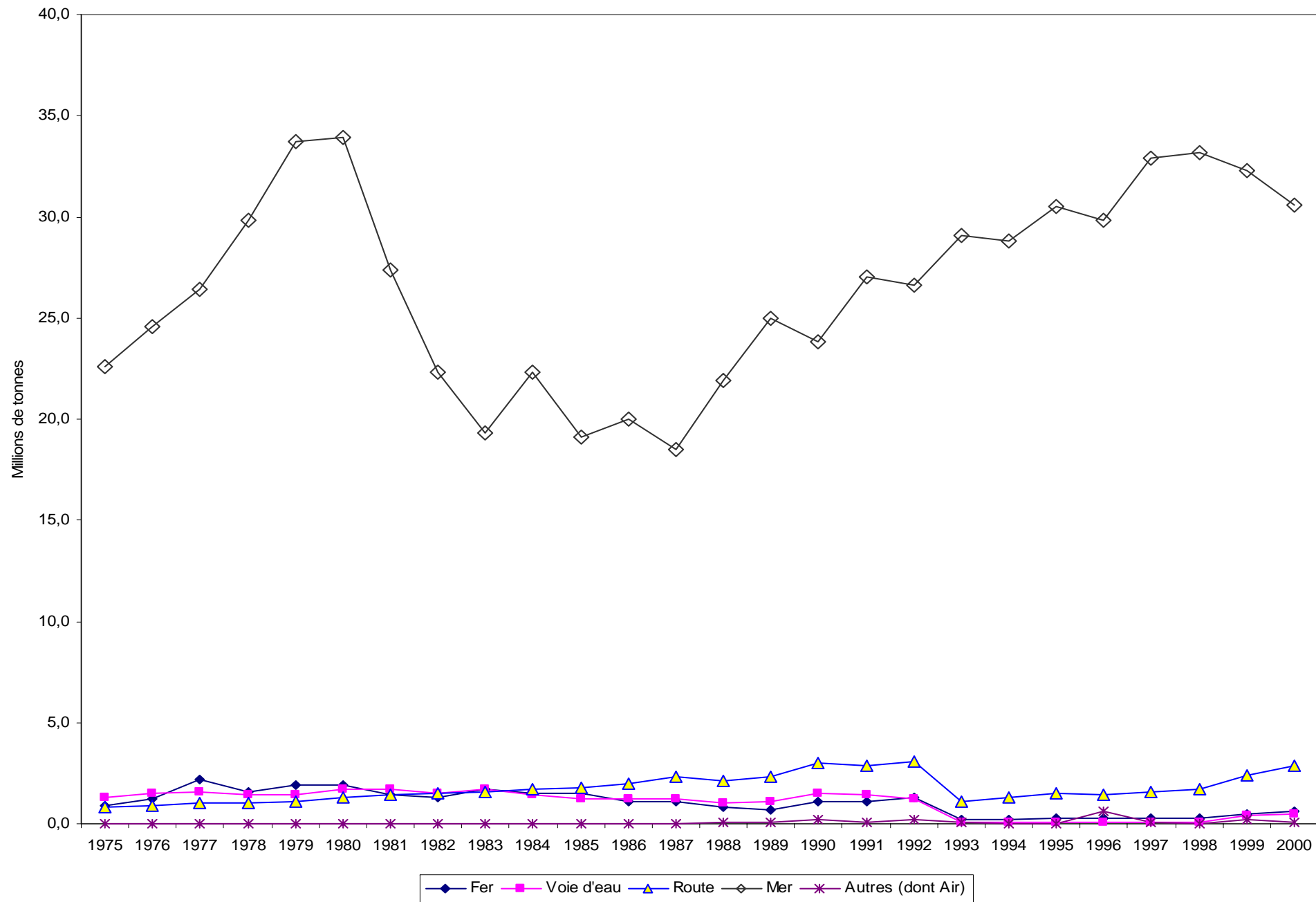
A noter cependant que le mode routier a été multiplié par près de trois en volume (de 1 Mio T en 1978 à 2,9 Mio T en 2000). Il s'agit notamment de trafics avec les Pays de l'Est, le Maroc, la Turquie.

La voie d'eau, qui a connu un déclin significatif depuis 1983 et notamment une "période noire" (1993-1998), enregistre un renouveau sensible depuis 1998, dans les échanges avec les pays hors Union Européenne (Europe de l'Est).

(En millions de tonnes)

Région Nord Pas-de-Calais	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Fer	0,9	1,2	2,2	1,6	1,9	1,9	1,4	1,3	1,7	1,5	1,5	1,1	1,1	0,8	0,7	1,1	1,1	1,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,5	0,6
Voie d'eau	1,3	1,5	1,6	1,4	1,4	1,7	1,7	1,5	1,7	1,4	1,2	1,2	1,2	1,0	1,1	1,5	1,4	1,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,4	0,5
Route	0,8	0,9	1,0	1,0	1,1	1,3	1,4	1,5	1,6	1,7	1,8	2,0	2,3	2,1	2,3	3,0	2,9	3,1	1,1	1,3	1,5	1,4	1,6	1,7	2,4	2,9
Mer	22,6	24,6	26,4	29,8	33,7	33,9	27,4	22,3	19,3	22,3	19,1	20,0	18,5	21,9	25,0	23,8	27,0	26,6	29,1	28,8	30,5	29,8	32,9	33,2	32,3	30,6
Autres (dont Air)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,2	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0	0,6	0,1	0,0	0,2	0,1
TOTAL	25,6	28,2	31,2	33,8	38,1	38,8	31,9	26,6	24,3	26,9	23,6	24,3	23,1	25,9	29,1	29,6	32,5	32,4	30,6	30,4	32,4	32,2	35,0	35,3	35,8	34,7

Source : DRE Nord-Pas de Calais—SITRAM



2.4 - Echanges avec quelques régions françaises

2.4.1 - Echanges tous modes avec Picardie / Ile de France / Champagne-Ardenne / Lorraine

Les échanges (tous modes) de la région Nord—Pas de Calais avec la Picardie (18 Mio T) sont logiquement les plus denses, compte tenu de la proximité géographique, et sont suivis par les échanges avec l'Ile de France (10 Mio T). Ce sont également ceux qui ont connu la croissance la plus importante entre 1975 et 2001, respectivement + 47,5% et + 42%.

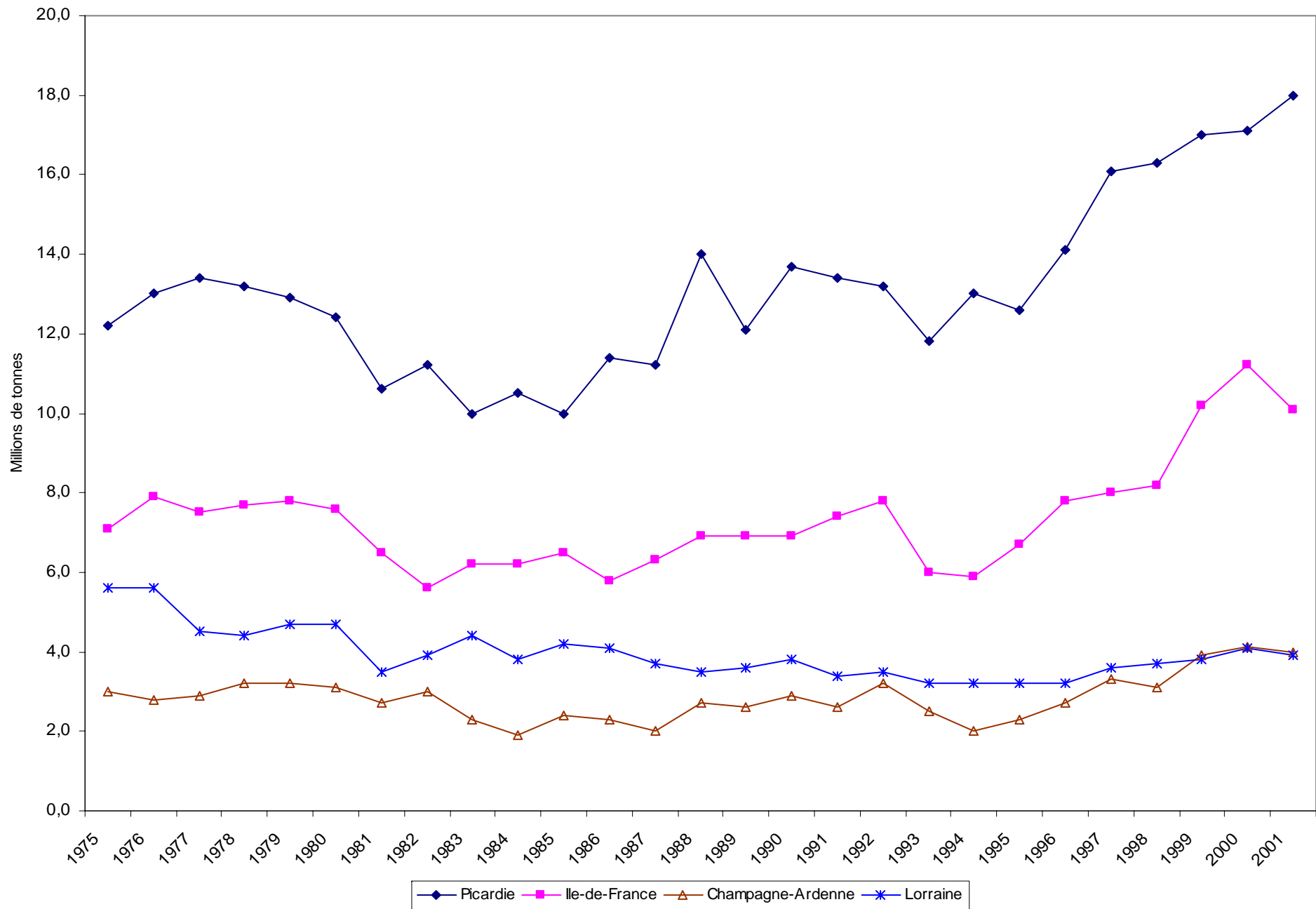
Les échanges avec la Lorraine (5,6 Mio T en 1975) ont décliné fortement jusqu'en 1981 (3,5 Mio T), du fait de la crise de la sidérurgie lorraine, puis ont connu une relative stabilité.

Les échanges avec la Champagne-Ardenne ont augmenté de 25%, de 3 Mio T en 1975, à 4 Mio T en 2000 et en 2001.

(En millions de tonnes)

Echanges (2 sens) avec le Nord Pas-de-Calais	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Picardie	12,2	13,0	13,4	13,2	12,9	12,4	10,6	11,2	10,0	10,5	10,0	11,4	11,2	14,0	12,1	13,7	13,4	13,2	11,8	13,0	12,6	14,1	16,1	16,3	17,0	17,1	18,0
Ile-de-France	7,1	7,9	7,5	7,7	7,8	7,6	6,5	5,6	6,2	6,2	6,5	5,8	6,3	6,9	6,9	6,9	7,4	7,8	6,0	5,9	6,7	7,8	8,0	8,2	10,2	11,2	10,1
Champagne-Ardenne	3,0	2,8	2,9	3,2	3,2	3,1	2,7	3,0	2,3	1,9	2,4	2,3	2,0	2,7	2,6	2,9	2,6	3,2	2,5	2,0	2,3	2,7	3,3	3,1	3,9	4,1	4,0
Lorraine	5,6	5,6	4,5	4,4	4,7	4,7	3,5	3,9	4,4	3,8	4,2	4,1	3,7	3,5	3,6	3,8	3,4	3,5	3,2	3,2	3,2	3,2	3,6	3,7	3,8	4,1	3,9

Source : DRE Nord-Pas de Calais—SITRAM



2.4.2 - Echanges tous modes avec Haute-Normandie / Centre / Pays de la Loire / Rhône-Alpes

La région Nord—Pas de Calais et la **région Haute-Normandie** entretiennent des courants d'échanges importants, en progression de 63% entre 1975 et 2001 (de 2,7 à 4,4 Mio T).

Les échanges avec la **région Centre** ont presque triplé entre 1984 (0,8 Mio T) et 2001 (3,1 Mio T) et doublé entre 1993 (1,5 Mio T) et 2001.

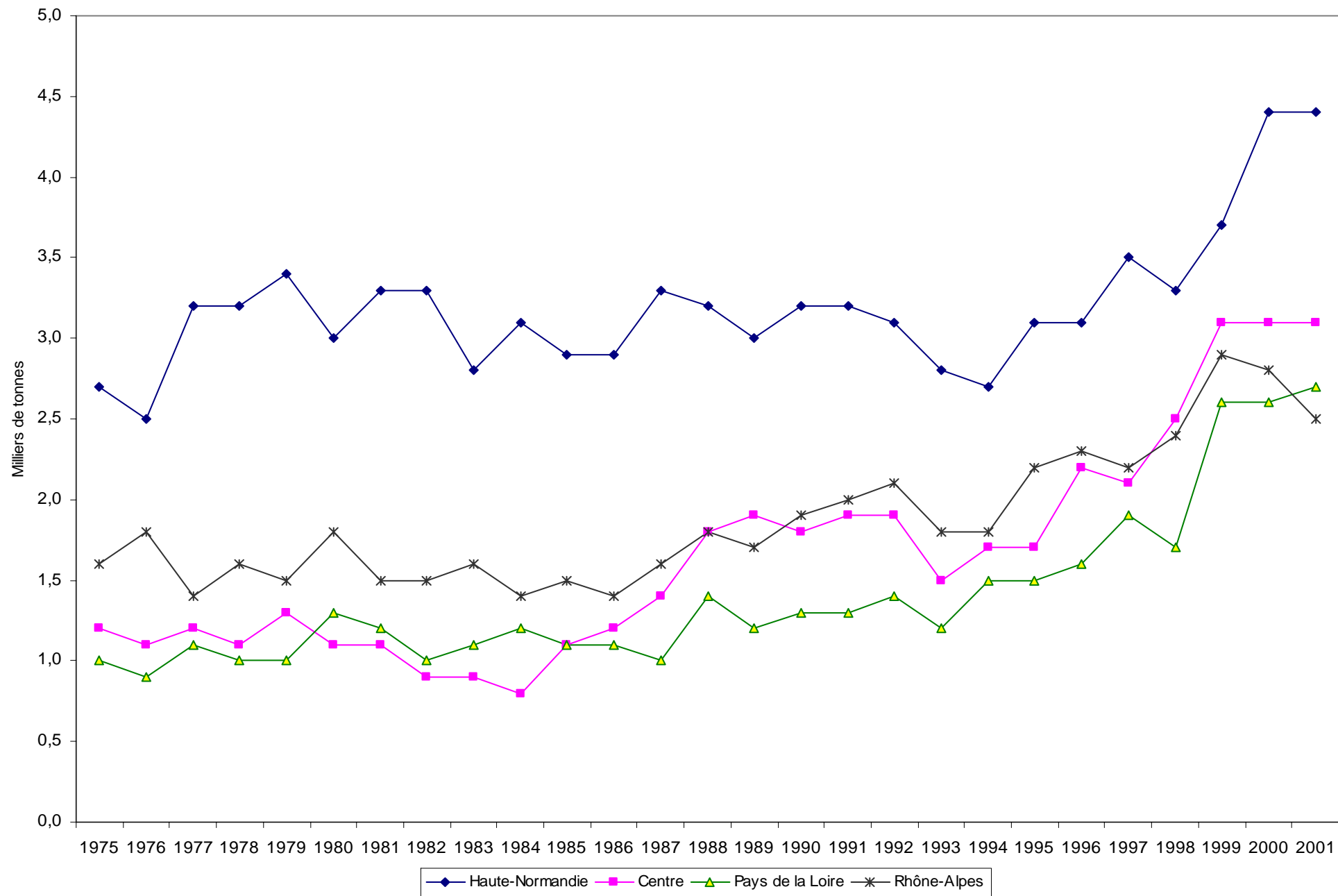
Les échanges avec les **Pays de la Loire** ont eux aussi presque triplé entre 1975 (1 Mio T) et 2001 (2,7 Mio T).

Entre 1975 (1,6 Mio T) et 1999 (2,9 Mio T), les trafics avec la **région Rhône-Alpes** ont augmenté de 81%.

(En millions de tonnes)

Echanges (2 sens) avec le Nord-Pas- de Calais	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Haute-Normandie	2,7	2,5	3,2	3,2	3,4	3,0	3,3	3,3	2,8	3,1	2,9	2,9	3,3	3,2	3,0	3,2	3,2	3,1	2,8	2,7	3,1	3,1	3,5	3,3	3,7	4,4	4,4
Centre	1,2	1,1	1,2	1,1	1,3	1,1	1,1	0,9	0,9	0,8	1,1	1,2	1,4	1,8	1,9	1,8	1,9	1,9	1,5	1,7	1,7	2,2	2,1	2,5	3,1	3,1	3,1
Pays de la Loire	1,0	0,9	1,1	1,0	1,0	1,3	1,2	1,0	1,1	1,2	1,1	1,1	1,0	1,4	1,2	1,3	1,3	1,4	1,2	1,5	1,5	1,6	1,9	1,7	2,6	2,6	2,7
Rhône-Alpes	1,6	1,8	1,4	1,6	1,5	1,8	1,5	1,5	1,6	1,4	1,5	1,4	1,6	1,8	1,7	1,9	2	2,1	1,8	1,8	2,2	2,3	2,2	2,4	2,9	2,8	2,5

Source : DRE Nord-Pas de Calais—SITRAM



↳ 2.4.3—Echanges de la région Nord—Pas de Calais par grandes régions de destination ou d'origine en 2001

Les volumes expédiés depuis la région Nord—Pas de Calais (32,4 Mio T) sont supérieurs de 21,3 % aux volumes reçus (26,7 Mio T). Ceci se vérifie dans la plupart des régions, à l'exception de la région Centre, dont les expéditions vers le Nord—Pas de Calais (1,8 Mio T) dépassent de plus de 45% le courant inverse (1,3 Mio T).

Source : DRE Nord-Pas de Calais—SITRAM

Milliers de tonnes	Expéditions NPC vers...	Réceptions NPC depuis...	TOTAL
Picardie	10 148	7 813	17 961
Ile-de-France	6 125	4 014	10 139
Haute Normandie	2 147	2 247	4 394
Champagne Ardenne	2 066	1 887	3 953
Lorraine	2 194	1 702	3 896
Centre	1 263	1 840	3 103
Pays de la Loire	1 581	1 089	2 670
Rhône-Alpes	1 355	1 176	2 531
Alsace	867	738	1 605
PACA-Corse	853	536	1 389
Bretagne	742	579	1 321
Bourgogne	560	646	1 206
Basse Normandie	578	518	1 096
Aquitaine	496	417	913
Languedoc Rousillon	382	498	880
Poitou Charentes	377	299	676
Auvergne	242	334	576
Franche Comté	263	226	489
Limousin	169	165	334
Ensemble	32 408	26 724	59 132

Milliers de tonnes	Expéditions NPC vers...	Réceptions NPC depuis...	TOTAL
Picardie	10 148	7 813	17 961
Ile-de-France	6 125	4 014	10 139
Centre	1 263	1 840	3 103
Total Picardie, IDF, Centre	17 536	13 667	31 203

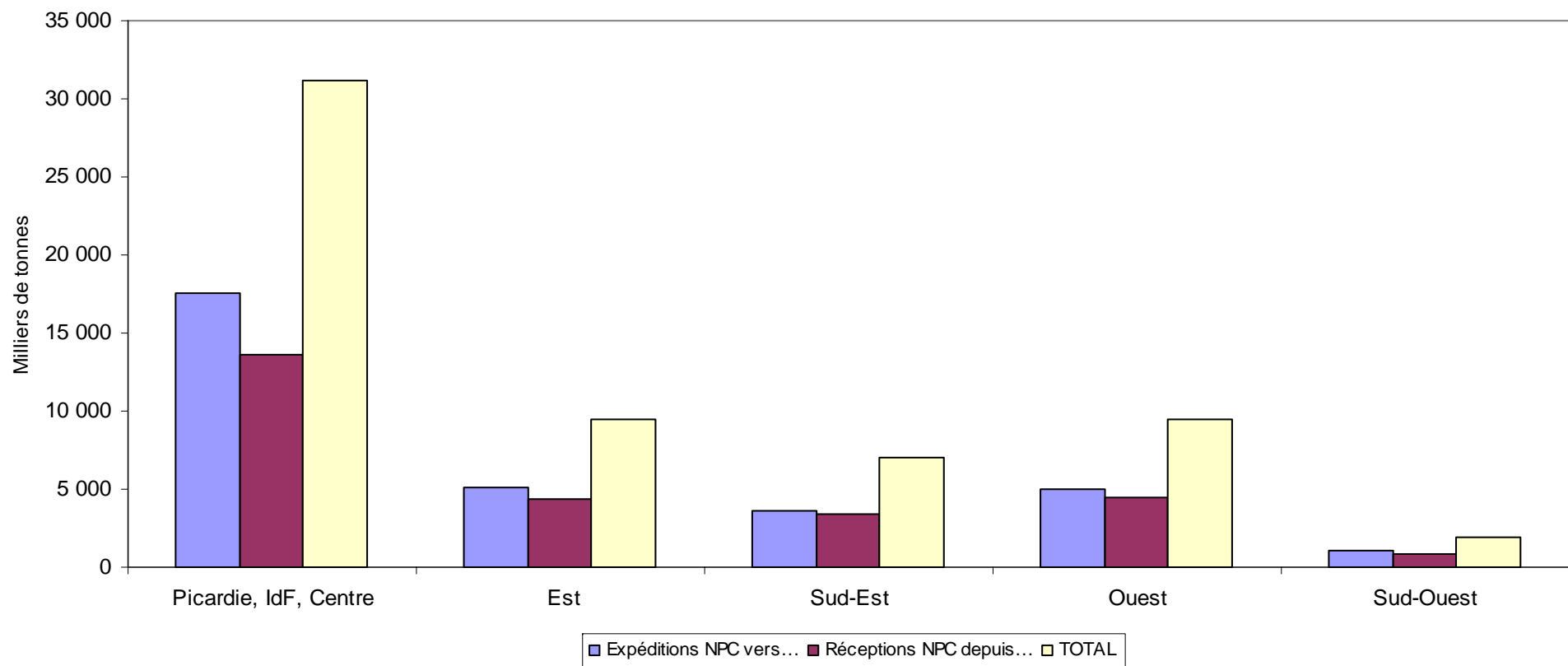
Champagne Ardenne	2 066	1 887	3 953
Lorraine	2 194	1 702	3 896
Alsace	867	738	1 605
Total « Est »	5 127	4 327	9 454

Rhône-Alpes	1 355	1 176	2 531
PACA-Corse	853	536	1 389
Bourgogne	560	646	1 206
Languedoc Rousillon	382	498	880
Auvergne	242	334	576
Franche Comté	263	226	489
Total Sud-Est	3 655	3 416	7 071

Milliers de tonnes	Expéditions NPC vers...	Réceptions NPC depuis...	TOTAL
Haute Normandie	2 147	2 247	4 394
Pays de la Loire	1 581	1 089	2 670
Bretagne	742	579	1 321
Basse Normandie	578	518	1 096
Total Ouest	5 048	4 433	9 481

Aquitaine	496	417	913
Poitou Charentes	377	299	676
Limousin	169	165	334
Total Sud-Ouest	1 042	881	1 923

Picardie, IDF, Centre	17 536	13 667	31 203
Est	5 127	4 327	9 454
Sud-Est	3 655	3 416	7 071
Ouest	5 048	4 433	9 481
Sud-Ouest	1 042	881	1 923
Total	32 408	26 724	59 132



Les échanges en 2001 de la région Nord—Pas de Calais par grandes régions de destination ou d'origine font apparaître la prééminence de l'axe Nord-Picardie / Ile de France, région Centre (31, 2 Mio T).

Les échanges avec l'Ouest de la France (9,5 Mio T) arrivent au second rang, à égalité avec l'Est (9, 5 Mio T). Ils dépassent largement les échanges avec le Sud-Est (7,1 Mio T).

3. EVOLUTION DU TRAFIC AUTOROUTIER (PL et VL)

3.1 - A 1 (Lille—Paris)

↳ *En Moyenne Journalière Annuelle (2 sens)*

Le trafic de l'autoroute A1 est considérable, notamment à l'approche de l'agglomération lilloise (136 000 véhicules/jour à Faches-Thumesnil). Sa très forte progression (25% de 1988 à 2001) traduit en particulier l'importance croissante des flux migratoires quotidiens engendrés par la métropole lilloise.

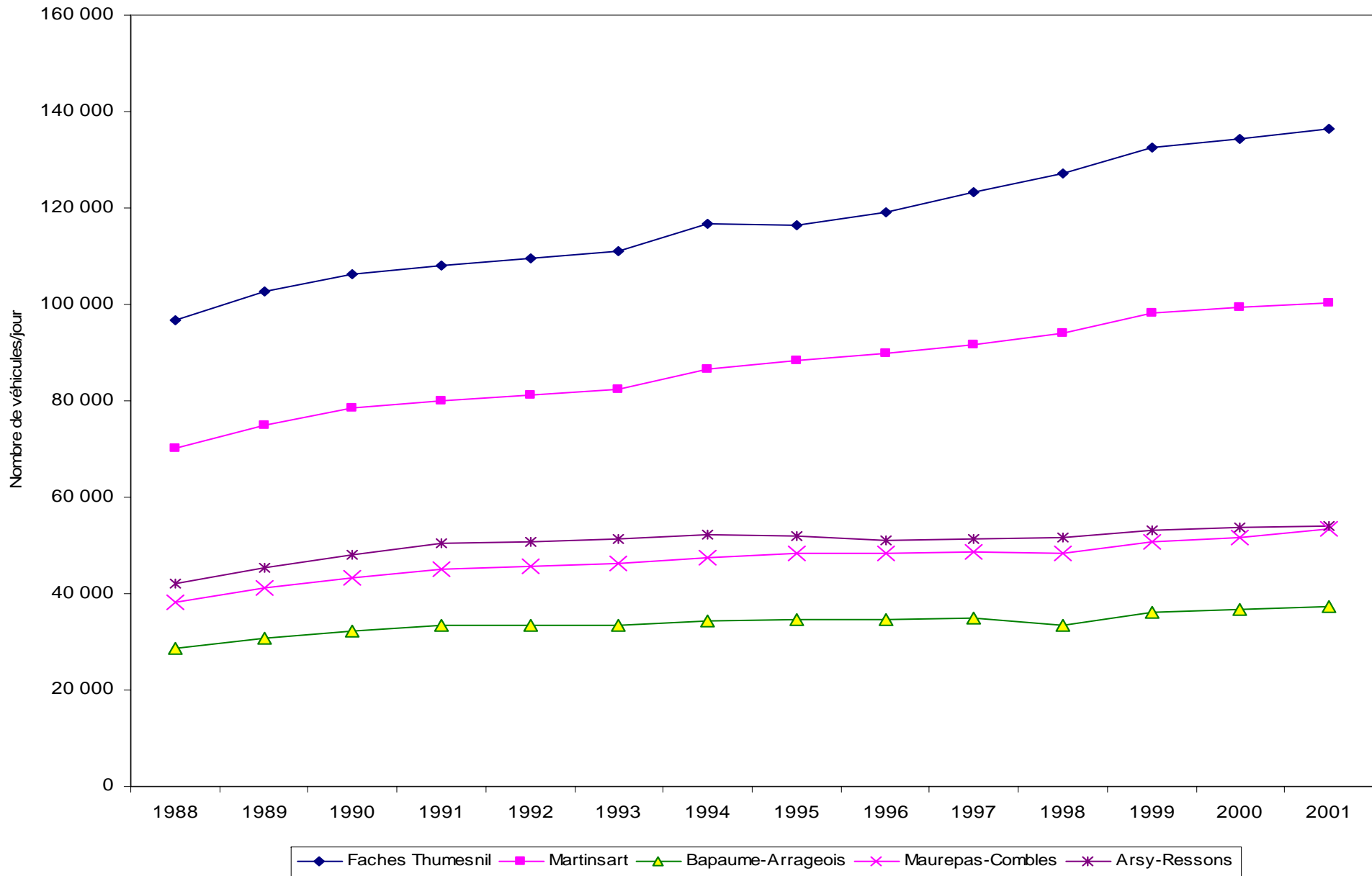
Sur la section à péage Bapaume-Arrageois, le trafic reste important (37 000 véhicules/jour) et en progression (plus de 13 % de 1988 à 2001). Il atteint 53 000 véhicules/jour sur la section Maurepas-Combles, avec une progression de près de 40% au cours de la même période.

La proportion de poids lourds est de l'ordre de 30% ce qui traduit le rôle économique capital joué par l'autoroute A 1.

(Nombre de véhicules/jour)

A 1 / Points de comptage	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Faches Thumesnil	96 635	102 672	106 326	108 009	109 584	111 159	116 722	116 296	119 199	123 150	127 237	132 598	134 478	136 357
Martinsart	70 206	74 908	78 620	80 023	81 188	82 352	86 508	88 267	89 763	91 525	94 081	98 351	99 271	100 191
Bapaume-Arrageois	28 768	30 654	32 131	33 289	33 342	33 395	34 278	34 640	34 616	35 062	33 513	36 185	36 697	37 209
Maurepas-Combles	38 337	41 122	43 309	45 206	45 665	46 124	47 594	48 417	48 355	48 741	48 499	50 713	51 703	53 418
Arsy-Ressons	42 053	45 338	48 148	50 369	50 818	51 267	52 203	51 921	51 089	51 269	51 720	53 091	53 600	54 139

Source : DRE Nord-Pas de Calais—CETE Nord-Picardie



3.2 - A 22 (Frontière Belge—Lille)

↳ *En Moyenne Journalière Annuelle (2 sens)*

L'autoroute A 22 est, avec 28 000 véhicules/jour à Neuville-en-Ferrain (dont plus de 31% de poids lourds), une grande voie d'échanges avec la Belgique. La progression (plus de 40% entre 1988 et 2001) est remarquable.

La mise en place d'un nouvel itinéraire entre l'A1 et Courtrai par Tournai et l'A 17 (Tournai-Courtrai) pourrait dans une certaine mesure limiter cette progression.

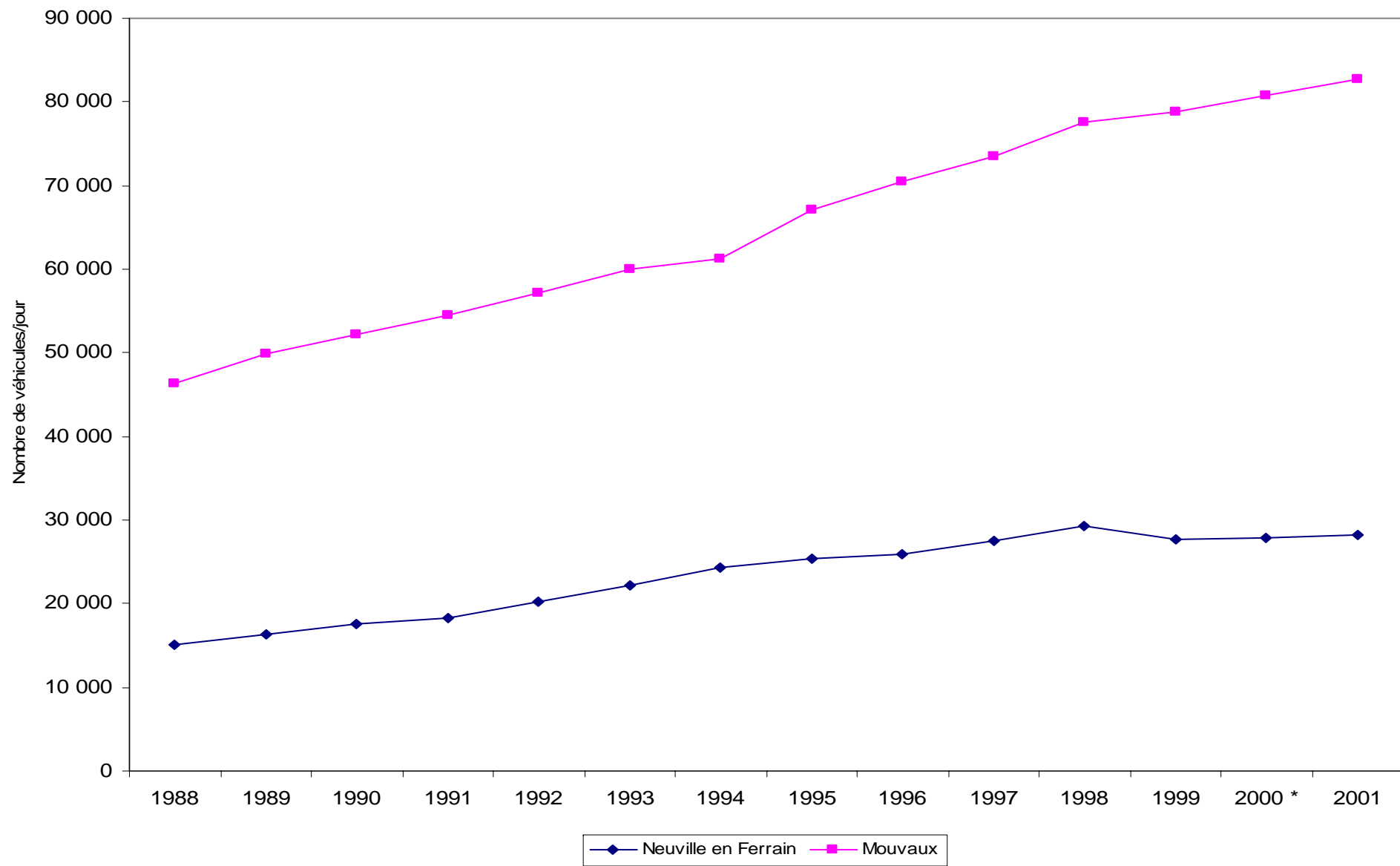
L'A 22 joue aussi un rôle important dans la desserte du versant nord-ouest de l'agglomération lilloise, ce que traduisent les 83 000 véhicules/jour recensés en 2001 à hauteur de Mouvaux, en augmentation de près de 50 % par rapport à 1988.

(Nombre de véhicules/jour)

A22 / Points de comptage	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000 *	2001
Neuville en Ferrain	15 024	16 390	17 611	18 278	20 201	22 124	24 361	25 301	25 912	27 466	29 277	27 716	27 930	28 144
Mouvaux	46 334	49 880	52 213	54 424	57 242	60 059	61 223	67 166	70 430	73 408	77 529	78 749	80 711	82 672

Source : DRE Nord-Pas de Calais—CETE Nord-Picardie

* 2000 = moyenne 1999 et 2001



3.3 - A 2 (Frontière Belge—Valenciennes—Combles—A 1)

☞ *En Moyenne Journalière Annuelle (2 sens)*

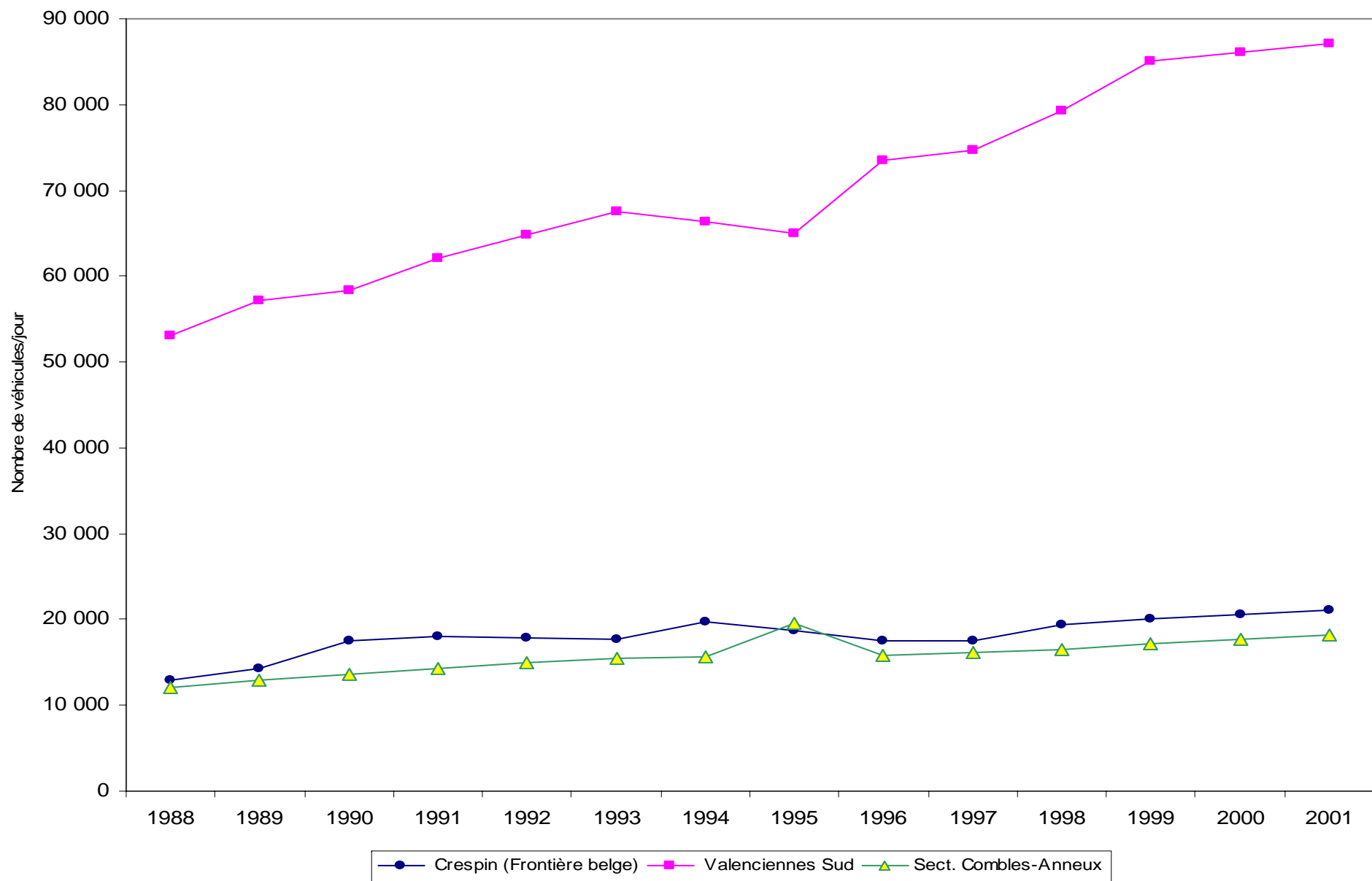
Au point frontière de Crespin, le trafic de l'autoroute A 2 a enregistré une hausse sensible (26%) entre 1988 et 2001 (21 000 véhicules/jour, dont 19% de poids lourds). L'A2 est également un axe international important.

Au niveau de Valenciennes Sud, les flux internes à l'agglomération se juxtaposant aux flux de transit, l'A 2 atteint 87 000 véhicules/jour en 2001, soit une progression de près de 37 % par rapport à 1988.

Sur la section à péage Combles-Anneux, le trafic 2001 (18 000 véhicules/jour, dont 23% de poids lourds) est en augmentation de 23 % par rapport à 1988.

(Nombre de véhicules/jour)														
A 2 / Points de comptage	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Crespin (Frontière belge)	12 890	14 287	17 480	18 107	17 903	17 698	19 750	18 717	17 522	17 472	19 364	20 159	20 596	21 033
Valenciennes Sud	53 070	57 142	58 440	62 151	64 858	67 564	66 390	64 966	73 568	74 762	79 283	85 050	86 050	87 050
Sect. Combles-Anneux	11 999	12 851	13 627	14 326	14 901	15 476	15 580	19 555	15 880	16 154	16 537	17 160	17 695	18 230

Source : DRE Nord-Pas de Calais—CETE Nord-Picardie



3.4 - A 25 (Lille—Dunkerque)

↳ *En Moyenne Journalière Annuelle (2 sens)*

L'autoroute A 25, avec un trafic de plus de 100 000 véhicules/jour en 2001 à hauteur de Loos, connaît des problèmes récurrents de saturation. Elle subit par ailleurs le contre-coup de tout ralentissement sur l'autoroute A1 vers Paris, ou l'A 22 vers Tourcoing.

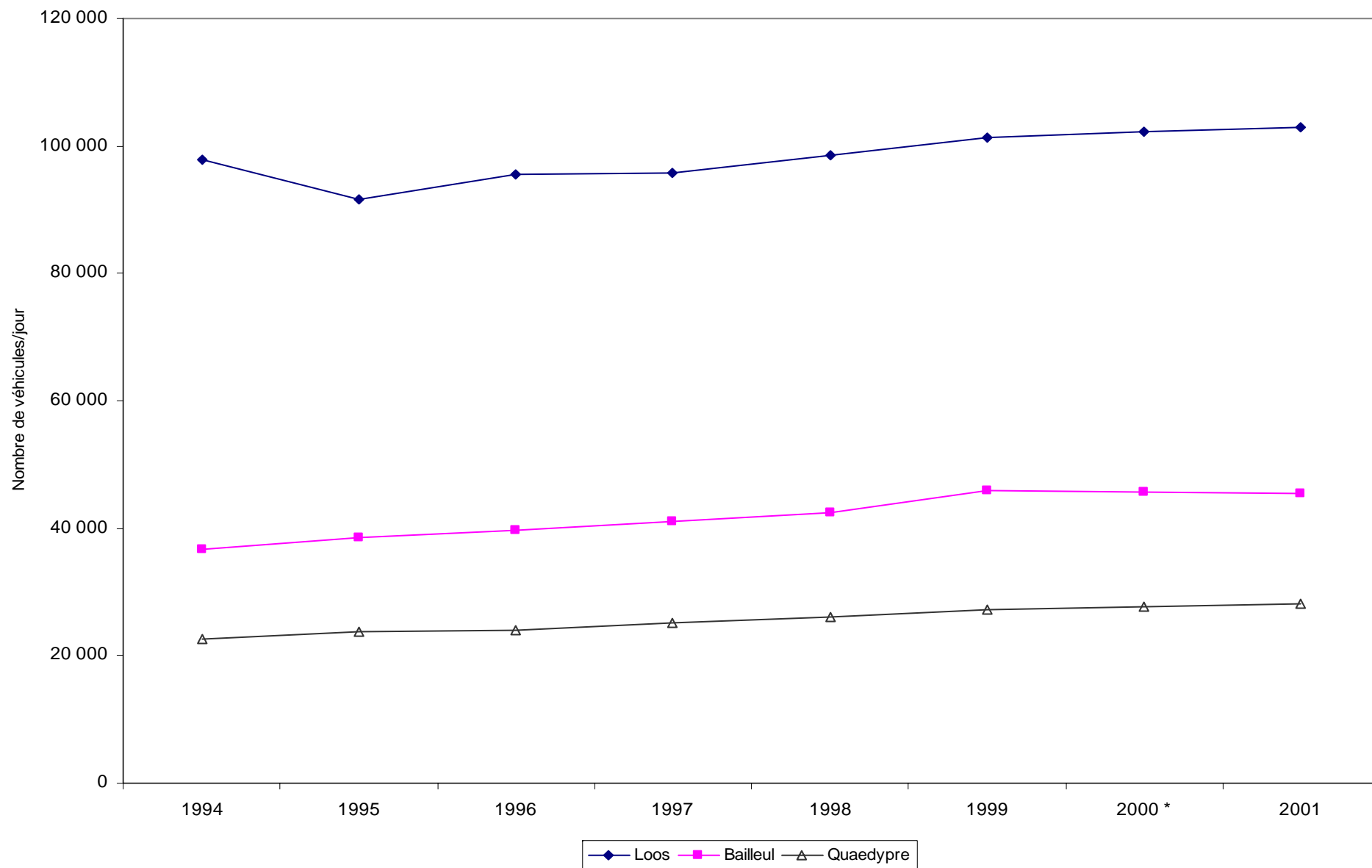
La progression du trafic atteint près de 25% en 7 ans, à hauteur de Bailleul (45 000 véhicules/jour), les limites de capacité d'une 2x2 voies étant d'ores et déjà atteintes.

Les perspectives d'activité du port de Dunkerque, notamment les 600 000 conteneurs/an envisagés dès 2006, se traduiront par un surcroît de trafic sur l'A25.

(Nombre de véhicules/jour)

A 25 / Points de comptage	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000 *	2001
Loos lez Lille	97 773	91 511	95 516	95 691	98 495	101 361	102 124	102 886
Bailleul	36 736	38 605	39 677	41 063	42 354	46 016	45 747	45 478
Quaedypre	22 611	23 864	24 112	25 148	26 054	27 267	27 746	28 225

Source : DRE Nord-Pas de Calais—CETE Nord-Picardie
* 2000 = moyenne 1999 et 2001



3.5 - A 26 (Calais—Reims)

↳ *En Moyenne Journalière Annuelle (2 sens)*

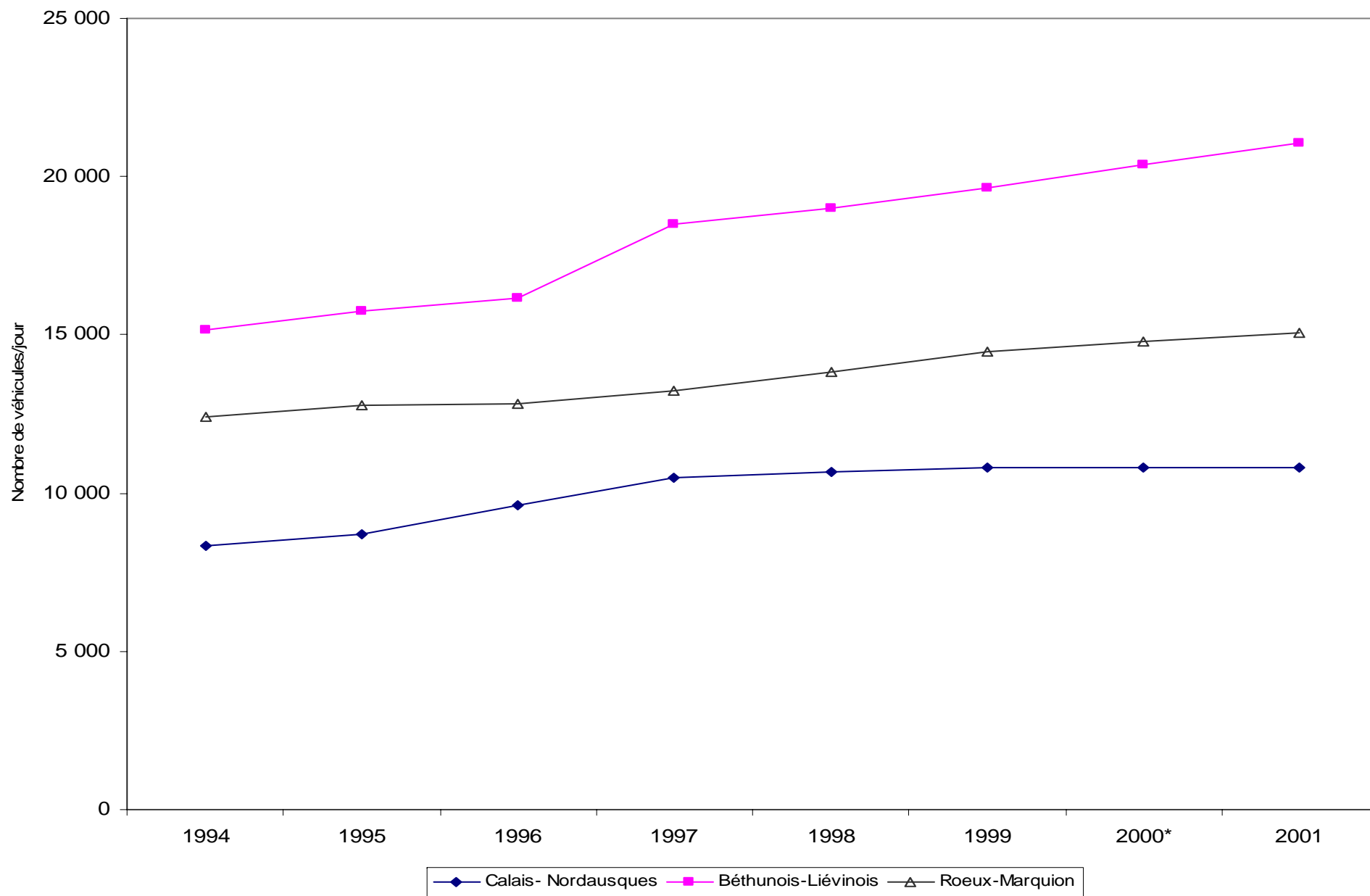
La mise en service du Tunnel sous la Manche, mais aussi la concentration sur Calais d'un certain nombre de services maritimes, se reflètent dans la croissance du trafic de l'A 26 à Nordausques (+ 25% en 4 ans, de 1994 à 1997). Celui-ci se stabilise ensuite autour de 10 800 véhicules/jour. La mise en service complète de l'A16 en 1998, entre Boulogne et l'Isle Adam, en région parisienne, peut partiellement expliquer cette moindre progression.

La section Béthunois-Liévinois enregistre une augmentation de trafic de près de 40 % de 1994 (15 000 véhicules/jour) à 2001 (21 000 véhicules/jour).

(Nombre de véhicules/jour)

A 26 / Points de comptage	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000*	2001
Calais- Nordausques	8 330	8 702	9 637	10 482	10 684	10 805	10 814	10 823
Béthunois-Liévinois	15 166	15 754	16 160	18 505	18 991	19 655	20 363	21 070
Roeux-Marquion	12 408	12 788	12 822	13 232	13 805	14 458	14 772	15 086

Source : DRE Nord-Pas de Calais—CETE Nord-Picardie
* 2000 = moyenne 1999 et 2001



3.6 - A 16 (Dunkerque—Calais—Boulogne)

↳ *En Moyenne Journalière Annuelle (2 sens)*

Le trafic de l'autoroute A16 (ex rocade littorale, mise en service en 1993) a connu une progression considérable, sous l'effet de l'ouverture du Tunnel sous la Manche et de l'accroissement des échanges maritimes, puis de son raccordement avec le réseau belge, en 1998.

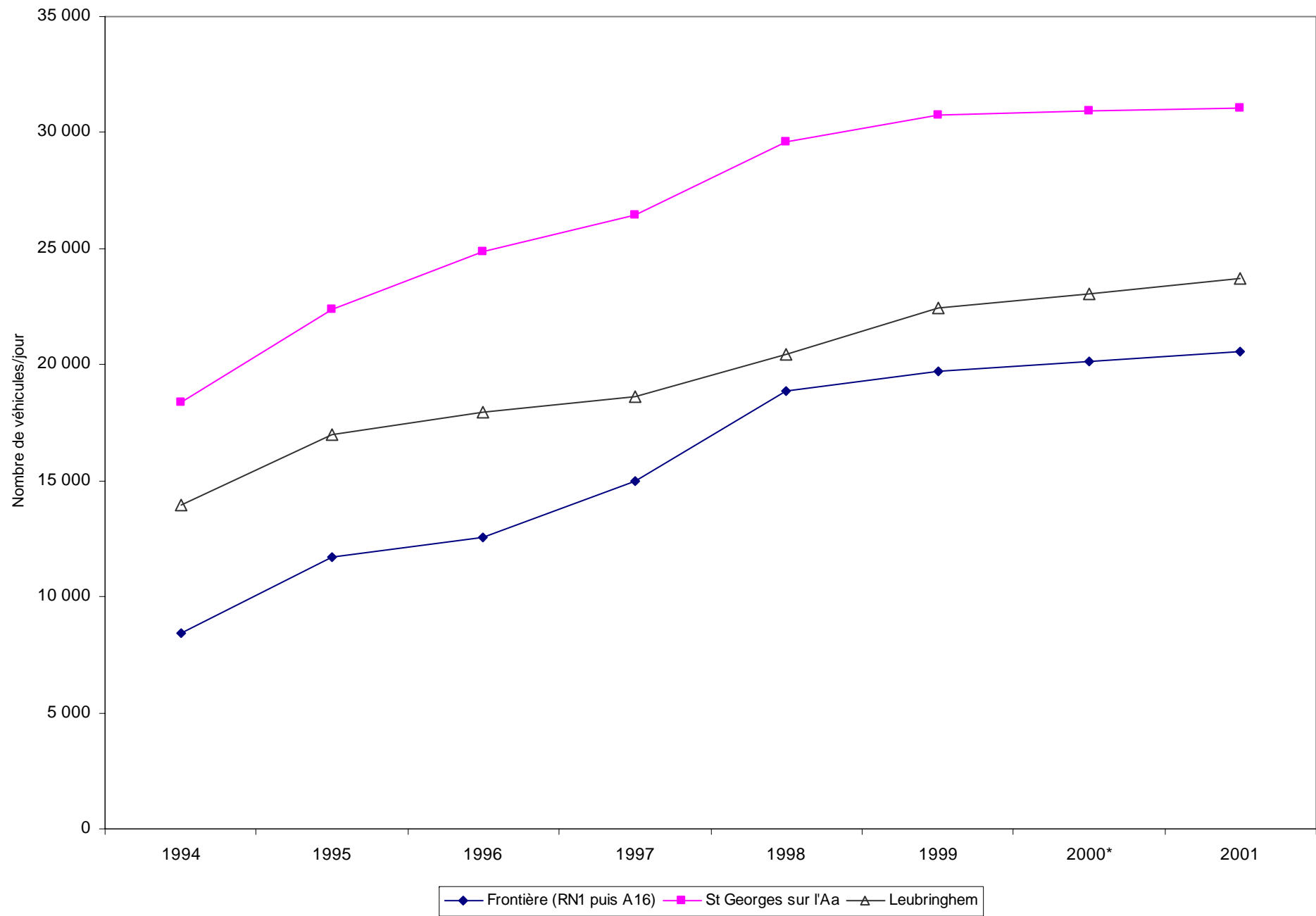
La progression est particulièrement nette si l'on compare le trafic de la RN1 à la frontière en 1994 (8 443 véhicules/jour) à celui de l'A 16 en 2001 (20 539 véhicules/jour, soit 143% d'augmentation).

La montée en puissance de l'autoroute A 16 se vérifie sur l'ensemble du littoral avec un taux de croissance du trafic proche de 70% à St Georges sur l'Aa (31 000 véhicules/jour en 2001) et Leubringhem (24 000 véhicules/jour). Il faut y voir aussi la manifestation d'une plus grande intégration économique et sociale entre les agglomérations du littoral, facilitée par la présence même de l'autoroute.

(Nombre de véhicules/jour)

A 16 / Points de comptage	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000*	2001
Frontière (RN1 puis A16)	8 443	11 681	12 567	14 982	18 886	19 717	20 128	20 539
St Georges sur l'Aa	18 398	22 397	24 867	26 469	29 631	30 779	30 913	31 046
Leubringhem	13 966	16 958	17 945	18 644	20 459	22 456	23 077	23 697

Source : DRE Nord-Pas de Calais—CETE Nord-Picardie



EVOLUTION DES TRAFICS SUR RN

3.7 - RN 42 (A 25—Boulogne) et RN 39 (Arras—Littoral)

↳ *En Moyenne Journalière Annuelle (2 sens)*

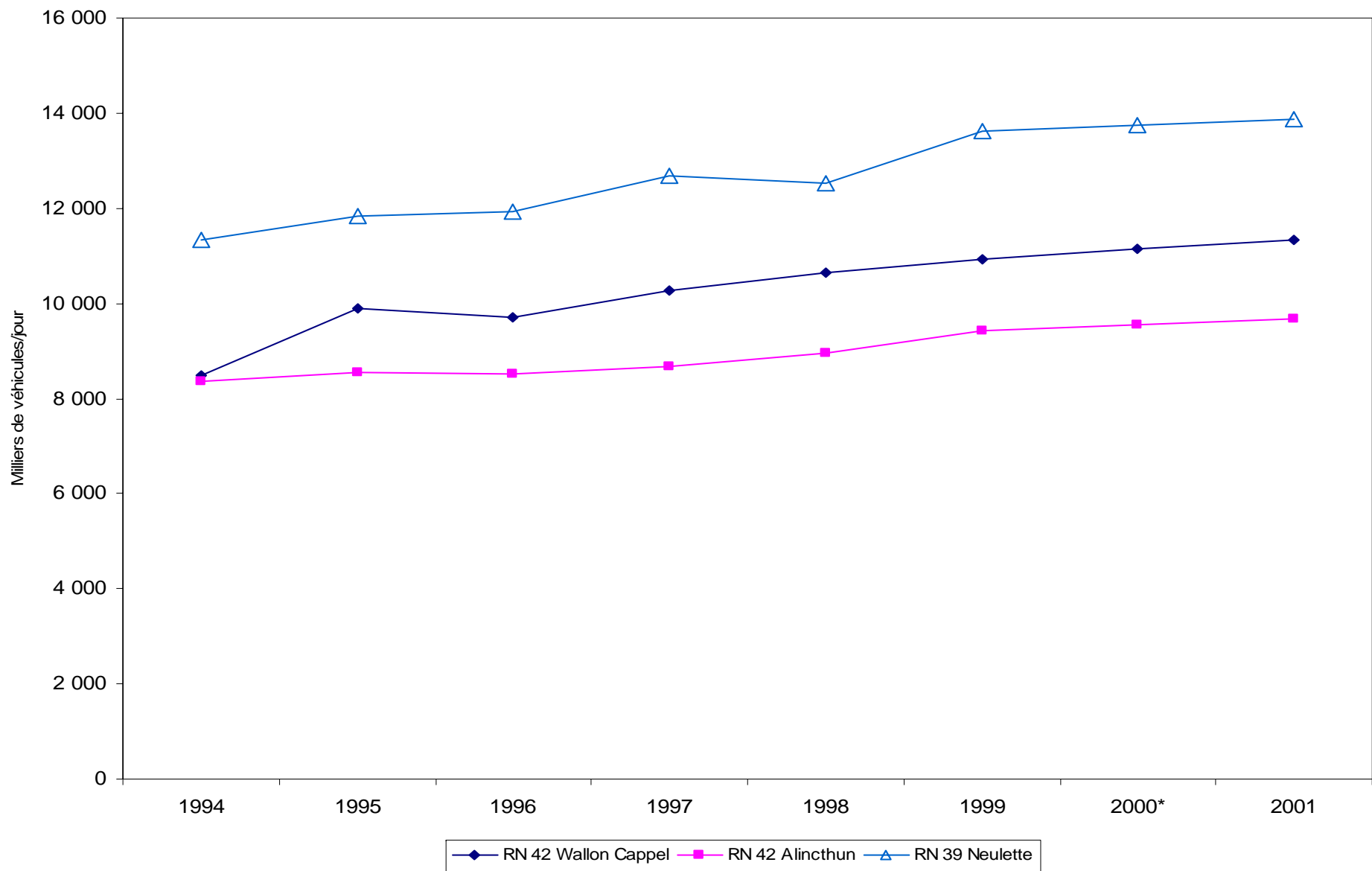
La RN 42 est l'itinéraire routier Lille-Boulogne le plus court, aujourd'hui concurrencé par l'itinéraire "tout autoroute" A25-A16. Elle est cependant très fréquentée, la section Hazebrouck/Saint-Omer (11 000 véhicules/jour en 2001 à Wallon Cappel) ayant vu son trafic augmenter d'un tiers en 7 ans. L'aménagement complet de la RN 42 devrait, notamment, permettre de délester l'A25 au-delà de Meteren et l'A16 dans sa partie littorale.

La RN 39 draine, malgré des caractéristiques hétérogènes, un trafic très important (près de 14 000 véhicules/jour à Neulette en 2001, en augmentation de 22% depuis 1994), depuis Arras et l'ex bassin minier, mais aussi la métropole lilloise, vers le secteur du Touquet et le sud de la côte d'Opale.

(Nombre de véhicules/jour)

Points de comptage	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000*	2001
RN 42 Wallon Cappel	8 475	9 887	9 719	10 261	10 640	10 943	11 133	11 323
RN 42 Alincthun	8 347	8 547	8 528	8 662	8 969	9 415	9 539	9 662
RN 39 Neulette	11 348	11 826	11 924	12 682	12 521	13 634	13 746	13 858

Source : DRE Nord-Pas de Calais—CETE Nord-Picardie
* 2000 = moyenne 1999 et 2001



3.8 - RN 2 (Frontière Belge—Maubeuge—Avesnes—La Capelle)

↳ *En Moyenne Journalière Annuelle (2 sens)*

Le trafic de la RN 2 à la frontière (Bettignies) s'est accru de 18,7% de 1994 à 2001 (8 000 véhicules/jour, dont 10 % de poids lourds).

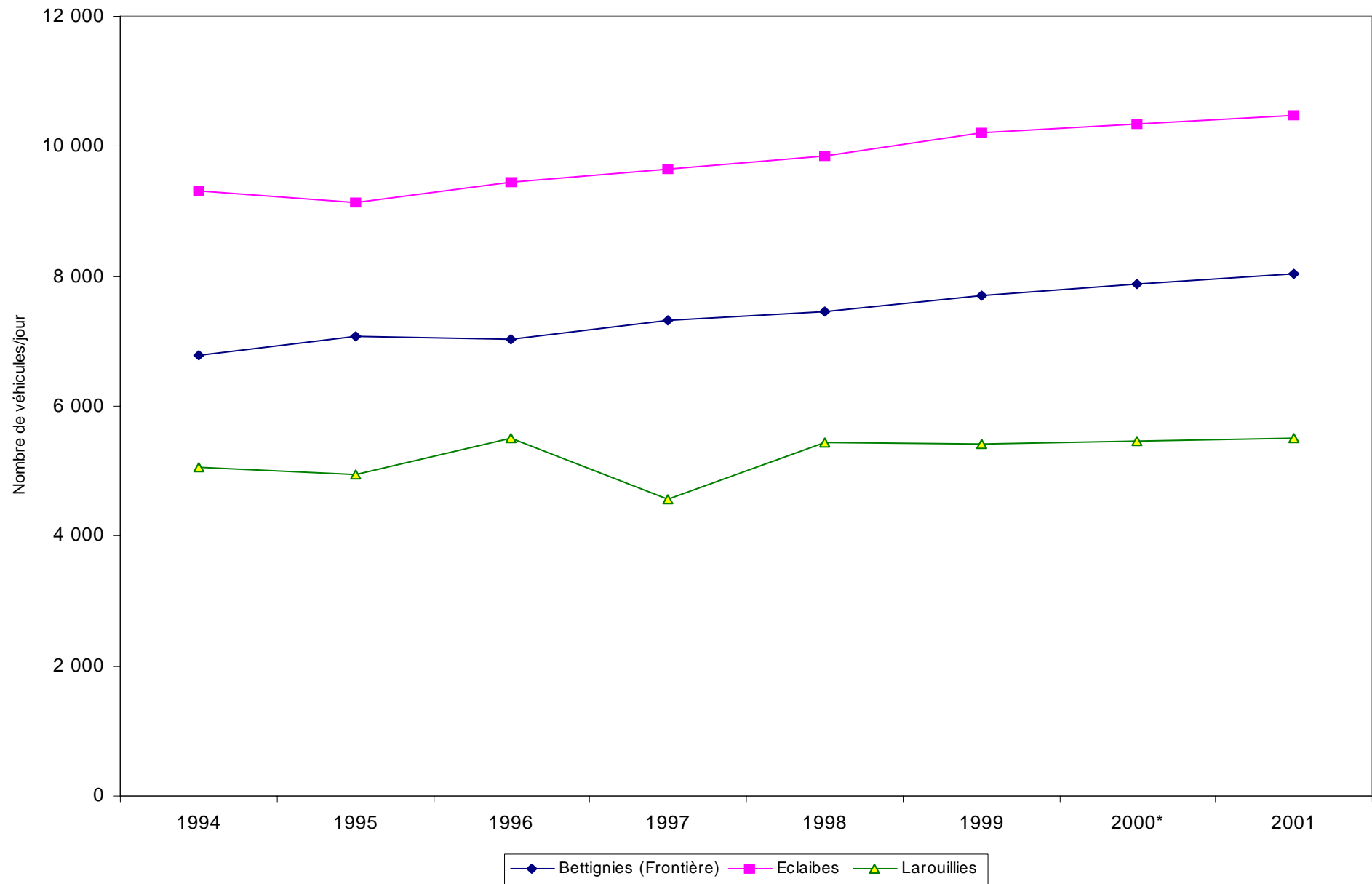
Il dépasse 10 000 véhicules/jour à Eclaibes, au sud de Maubeuge, la proportion de poids lourds passant à 15%, ce qui reflète notamment l'importance industrielle du Val de Sambre.

Au sud d'Avesnes, les chiffres de trafic (5 500 véhicules/jour en 2001, à Larouillies) sont plus modestes, mais cependant en augmentation de 9% par rapport à 1994. La RN 2, voie historique sur l'axe Paris—Bruxelles avant la mise en service de l'autoroute A2, retrouvera cette dimension européenne dès lors que l'itinéraire sera complètement aménagé.

(Nombre de véhicules/jour)

Points de comptage	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000*	2001
Bettignies (Frontière)	6 781	7 079	7 027	7 320	7 459	7 707	7 878	8 048
Eclaibes	9 320	9 144	9 441	9 643	9 842	10 208	10 345	10 482
Larouillies	5 050	4 954	5 509	4 578	5 433	5 409	5 456	5 502

Source : DRE Nord-Pas de Calais—CETE Nord-Picardie
* 2000 = moyenne 1999 et 2001



4. EVOLUTION DU TRAFIC FERROVIAIRE

4.1 - Trafic TGV Nord et Eurostar

↳ 4.1.1 - TGV Nord

Le trafic passagers sur la ligne TGV Nord Paris-Lille est passé de 2 millions de passagers en 1993 à 4,5 millions en 1997 et 6 millions en 2000.

↳ 4.1.2 - TGV Transmanche (Eurostar)

En 1986, lorsque les gouvernements français et britannique ont décidé la construction du Tunnel sous la Manche, la SNCF et ses partenaires prévoient une fréquentation de 11,5 millions de passagers la première année pleine (1995) et de 18,9 millions en 2003.

En 1995, première année de fonctionnement, la fréquentation s'est élevée à 3,2 millions et Eurostar transportera en 2003 moins de 7 millions de voyageurs.

Eurostar espère à terme atteindre une fréquentation de 9 millions.

Parts de marché sur Paris-Londres

- Eurostar : 61 %
- Avion : 39 % (34 % compagnies régulières + 5 % compagnies low cost)

Eurostar est à moins de 50 % de parts de marché pour la clientèle « affaires ».

4.2 - Trafic fret global Nord—Pas de Calais (Réseau SNCF Lille)

Avec un volume total de 44 millions de tonnes en 2002, le trafic fret global de la région SNCF de Lille, qui correspond pratiquement au Nord—Pas de Calais, a connu une progression de 13,6% au cours de la période 1994-2002 davantage marquée pour les expéditions (21%) que pour les arrivages, qui sont restés stables.

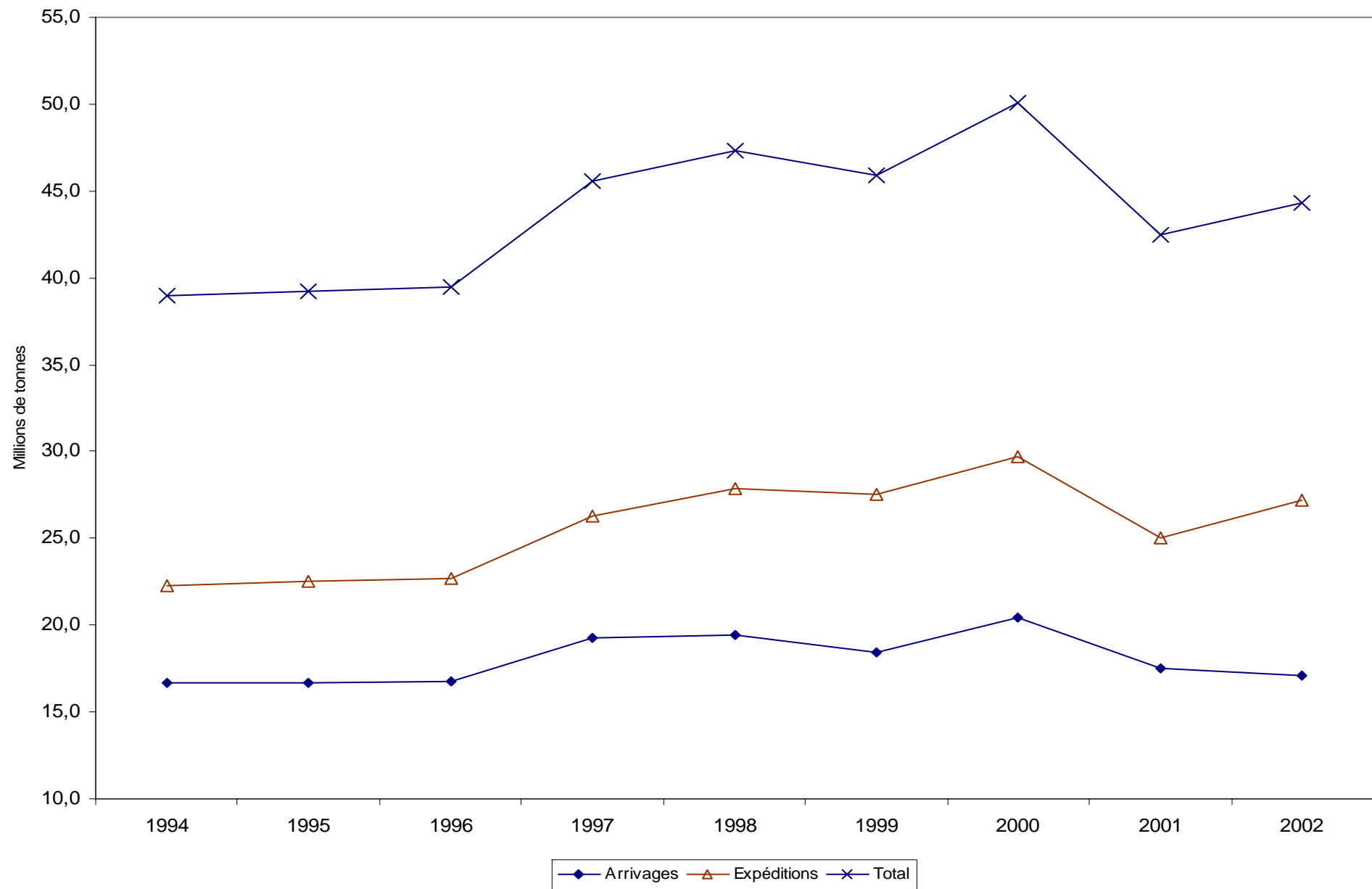
En 2001, la courbe s'est infléchi du fait, d'une part, de la conjoncture économique, d'autre part, des mouvements sociaux et des problèmes liés au centre de Sangatte.

Le trafic s'est redressé en 2002, notamment en ce qui concerne les expéditions, malgré la fermeture d'un certain nombre d'entreprises clientes du fret ferroviaire et la poursuite des problèmes à Sangatte (incidences sur le trafic ferroviaire fret dans le Tunnel sous la Manche).

(En millions de tonnes)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Arrivages	16,7	16,7	16,8	19,3	19,4	18,4	20,4	17,5	17,1
Expéditions	22,3	22,5	22,7	26,3	27,9	27,5	29,7	25,0	27,2
Total	39,0	39,2	39,5	45,6	47,3	45,9	50,1	42,5	44,3

Source : SNCF DR de Lille



4.3 - Trafic aux points frontières du Nord—Pas de Calais et sur la zone Dunkerque

La contribution de la plate-forme industrialo-portuaire de Dunkerque au fret ferroviaire apparaît nettement, tant en volume, avec 13,4 Mio T en 2002, qu'en progression, 40% de 1994 à 2002, particulièrement marquée pour les pondéreux.

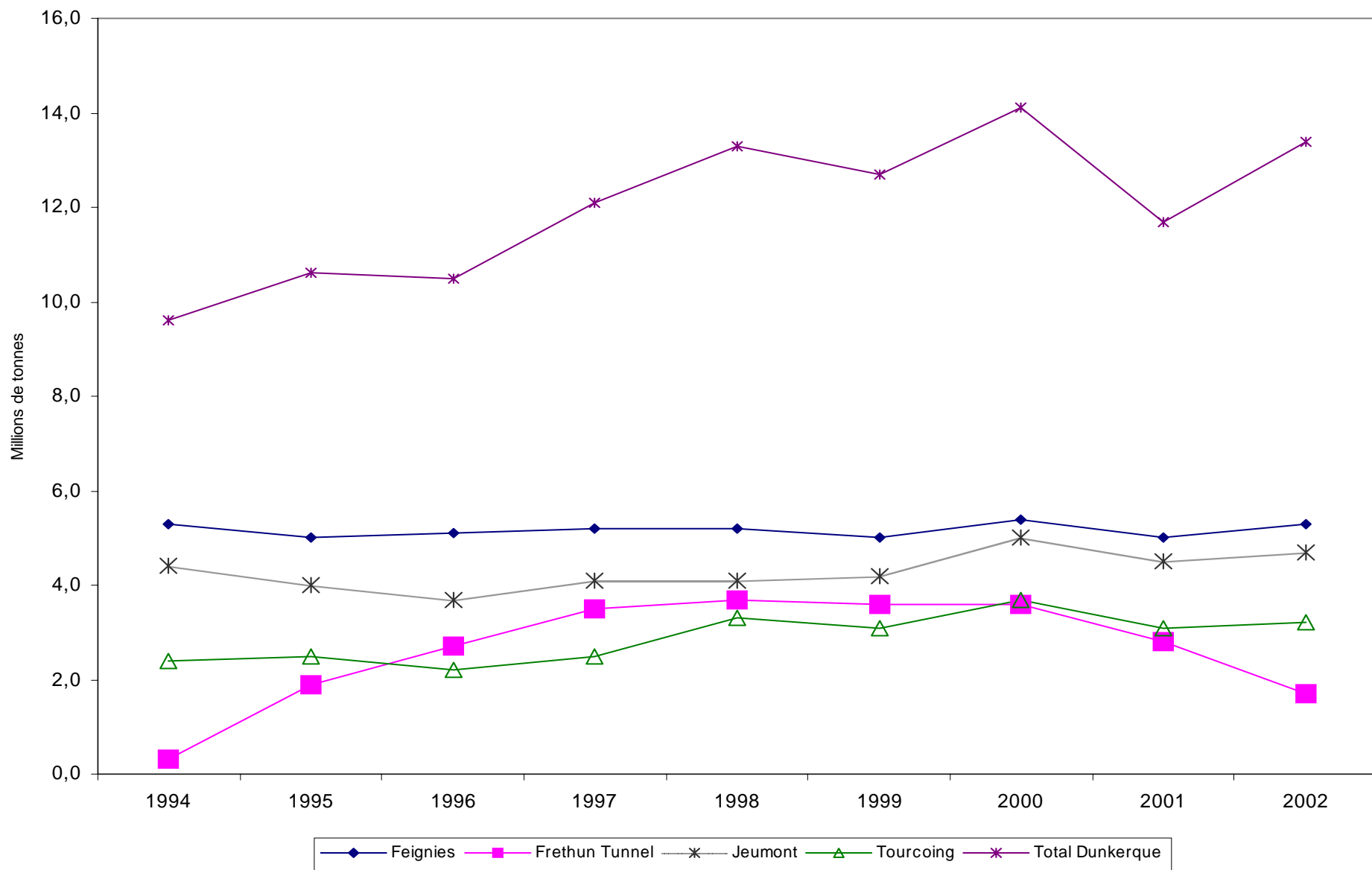
Feignies et Jeumont sont des points de passage très actifs.

On note la montée en charge très rapide de la gare de Frethun Tunnel de 1994 à 1997, la baisse enregistrée en 2001 et 2002 étant imputable aux problèmes liés à Sangatte (perturbation du trafic par les réfugiés).

(En millions de tonnes)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
POINTS FRONTIERE									
Feignies	5,3	5,0	5,1	5,2	5,2	5,0	5,4	5,0	5,3
Jeumont	4,4	4,0	3,7	4,1	4,1	4,2	5,0	4,5	4,7
Tourcoing	2,4	2,5	2,2	2,5	3,3	3,1	3,7	3,1	3,2
Frethun Tunnel	0,3	1,9	2,7	3,5	3,7	3,6	3,6	2,8	1,7
DUNKERQUE									
Grande Synthe	1,5	1,5	1,5	1,7	1,6	1,7	2,0	1,6	1,5
Port Est	0,6	1,0	1,1	1,2	1,0	0,7	0,9	0,8	0,8
Port Ouest	2,8	3,6	3,7	3,9	5,1	4,6	5,0	4,3	5,2
Zone pondéreux	4,7	4,5	4,2	5,3	5,6	5,7	6,2	5,0	5,9
Total Dunkerque	9,6	10,6	10,5	12,1	13,3	12,7	14,1	11,7	13,4

Source : SNCF DR de Lille



5. EVOLUTION DES TRAFICS PORTUAIRES

5.1 - Port de Dunkerque : évolution du trafic de 1975 à 2002

↳ 5.1.1—Trafic total

Avec 47,5 millions de tonnes en 2002, le Port de Dunkerque a établi son record absolu. Par rapport à 1980, qui avait enregistré un pic de trafic à 41,2 Mio T, non dépassé jusqu'en 2000, la progression est de 15,3 %.

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Milliers de tonnes	29 887	33 514	32 773	35 644	40 760	41 217	37 629	32 917	30 160	33 343	32 167	32 394	32 365	35 658	39 141	36 560	40 737	40 166	40 824	37 169	39 385	34 949	36 549	39 230	38 286	45 286	44 520	47 585

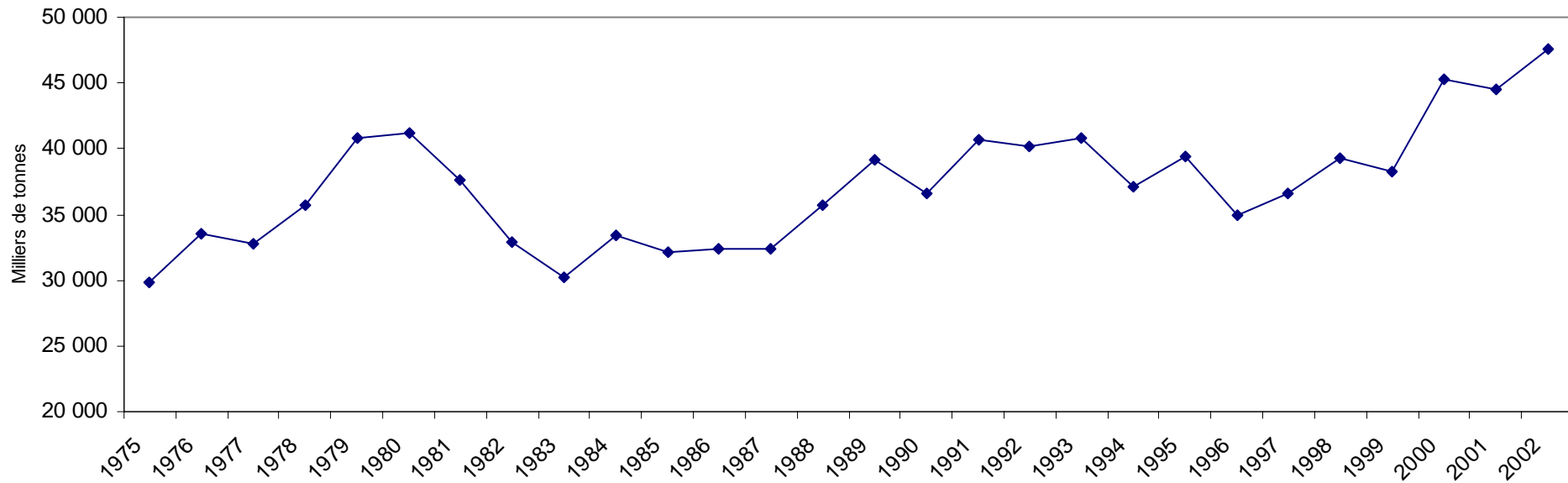
↳ 5.1.2—Trafic de conteneurs

En 25 ans, le nombre de conteneurs a quadruplé et il a doublé au cours de la période 1998-2002, avec un total de 161 000 équivalent vingt pieds (EVP) en 2002. L'objectif ambitieux du Port Autonome est d'atteindre 600 000 EVP en 2006.

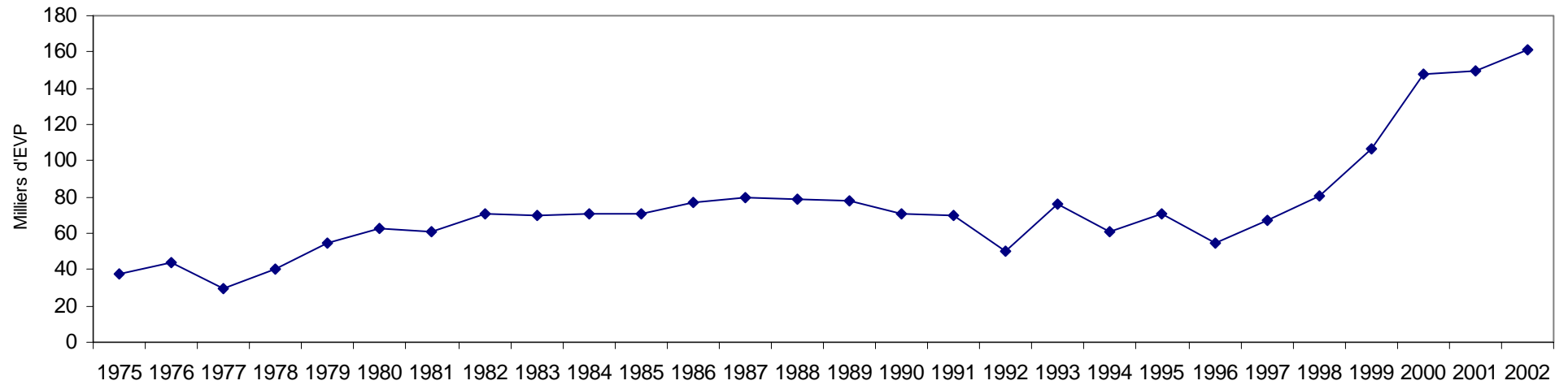
	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Milliers d'EVP	38	44	30	40	55	63	61	71	70	71	71	77	80	79	78	71	70	50	76	61	71	55	67	81	107	148	150	161

Source : Port Autonome de Dunkerque

Trafic total



Trafic de conteneurs



5.2 - Port de Calais : évolution du trafic de 1994 à 2002

5.2.1—Trafic de passagers

Le trafic passagers à Calais (Port+Eurotunnel) est passé de 18,7 millions en 1994 à 25,6 millions en 2002, soit une progression de 37% en 8 ans. La "part de marché" d'Eurotunnel sur le site est passée de 21% en 1995, première année de pleine exploitation, à 41,5% en 2002.

En milliers	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Port de Calais	18 394	17 041	18 148	20 060	18 115	17 100	15 064	14 366	14 989
dont Sea France							2 528	2 752	3 407
Eurotunnel	286	4 604	8 383	8 979	13 521	12 829	11 904	11 166	10 612
TOTAL CALAIS	18 680	21 645	26 531	29 039	31 636	29 929	26 968	25 532	25 601

Source : CCI de Calais

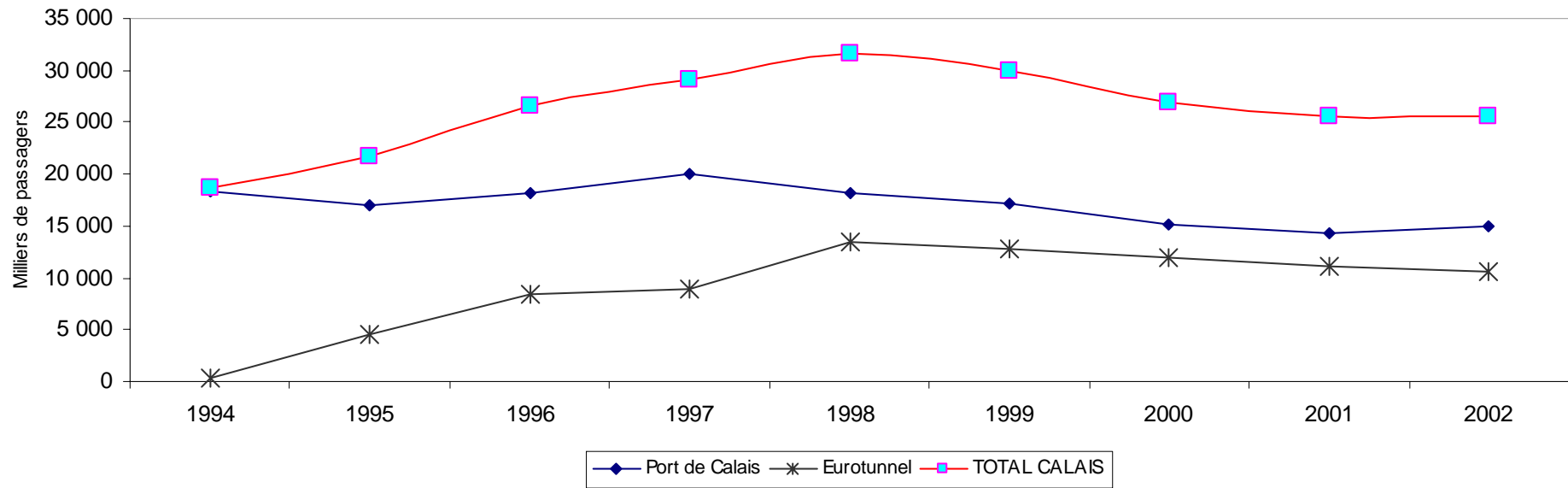
5.2.2—Trafic de poids lourds

Le trafic de poids lourds à Calais a été multiplié par trois en 8 ans. La "part de marché" d'Eurotunnel est passée de 34% en 1995 à 46% en 2002. Le port continue à voir passer de 1,4 à 1,5 million de camions.

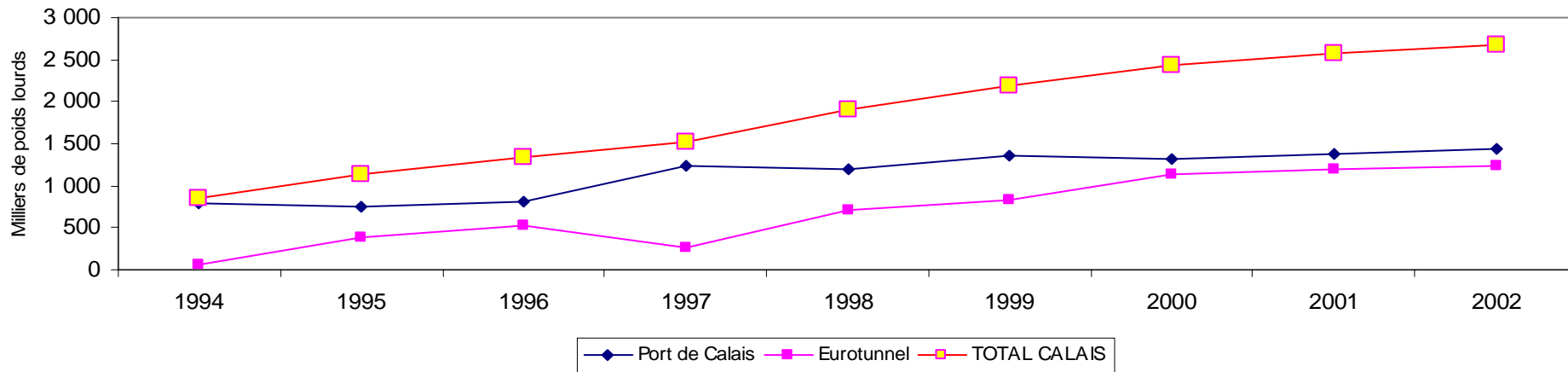
En milliers	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Port de Calais	788	746	809	1 243	1 202	1 353	1 309	1 374	1 449
dont Sea France							453	482	603
Eurotunnel	65	388	519	268	705	839	1 133	1 198	1 231
TOTAL CALAIS	853	1 134	1 328	1 511	1 907	2 192	2 442	2 572	2 680

Source : CCI de Calais

Trafic de passagers



Trafic de poids lourds



↳ 5.2.3—Trafic du Port de Commerce de Calais (hors trafic transmanche)

Le Port de Commerce de Calais (hors trafic des car ferries) assure notamment la desserte d'un certain nombre d'industries locales.

Son trafic, après une première pointe dans les années 1981-1983 et un fléchissement jusqu'en 1989, est en croissance continue depuis cette date, marquée par la mise en service du bassin Henri Ravisse, qui permet d'accueillir les bateaux de type « Panamax » de 60 000 tonnes.

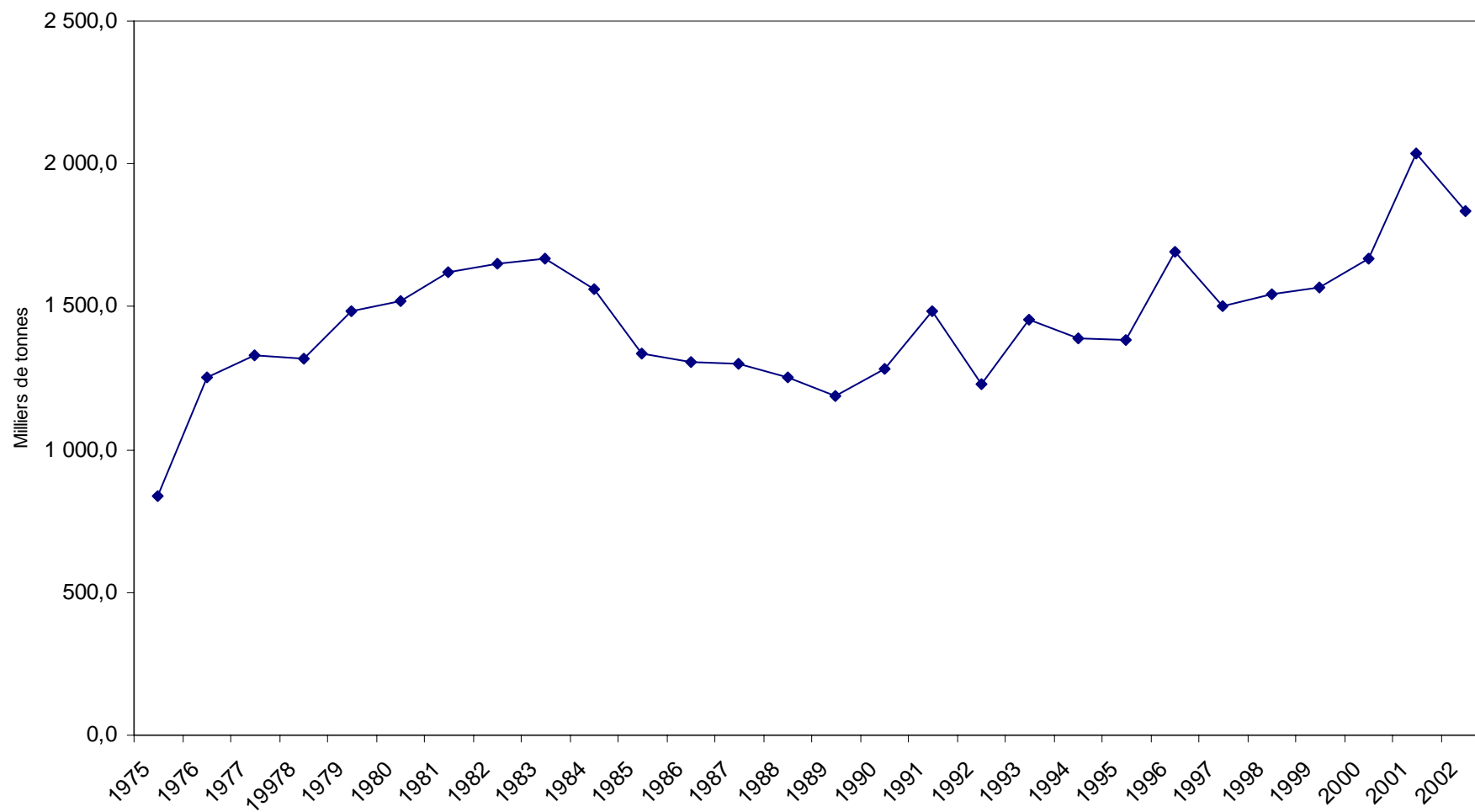
Minerais de titane et de zinc, sables... forment l'essentiel des importations, tandis qu'à l'exportation on trouve sucres, produits de carrière, acide sulfurique, voitures neuves...

(En milliers de tonnes)

1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
838,2	1250,2	1331,7	1315,6	1485,2	1522,2	1622,6	1649,6	1665,8	1560,9	1333,5	1309,2	1301,2	1250,5
1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
1188,9	1280,6	1482,1	1228,3	1454,2	1386,7	1386,1	1689,8	1500,2	1544,4	1565,8	1669,1	2034,7	1833,7

Source : CCI Calais

Trafic du port de commerce de Calais (hors trafic transmanche)



5.3 - Port de Boulogne sur Mer : évolution du trafic de 1975 à 2002

5.3.1—Trafic de passagers

Le pic de trafic de passagers à Boulogne se situe en 1983 avec 4 millions de passagers. Le transmanche connaît une première période de déclin entre 1983 et 1988, le trafic passant de 4 millions à 1,9 million de passagers.

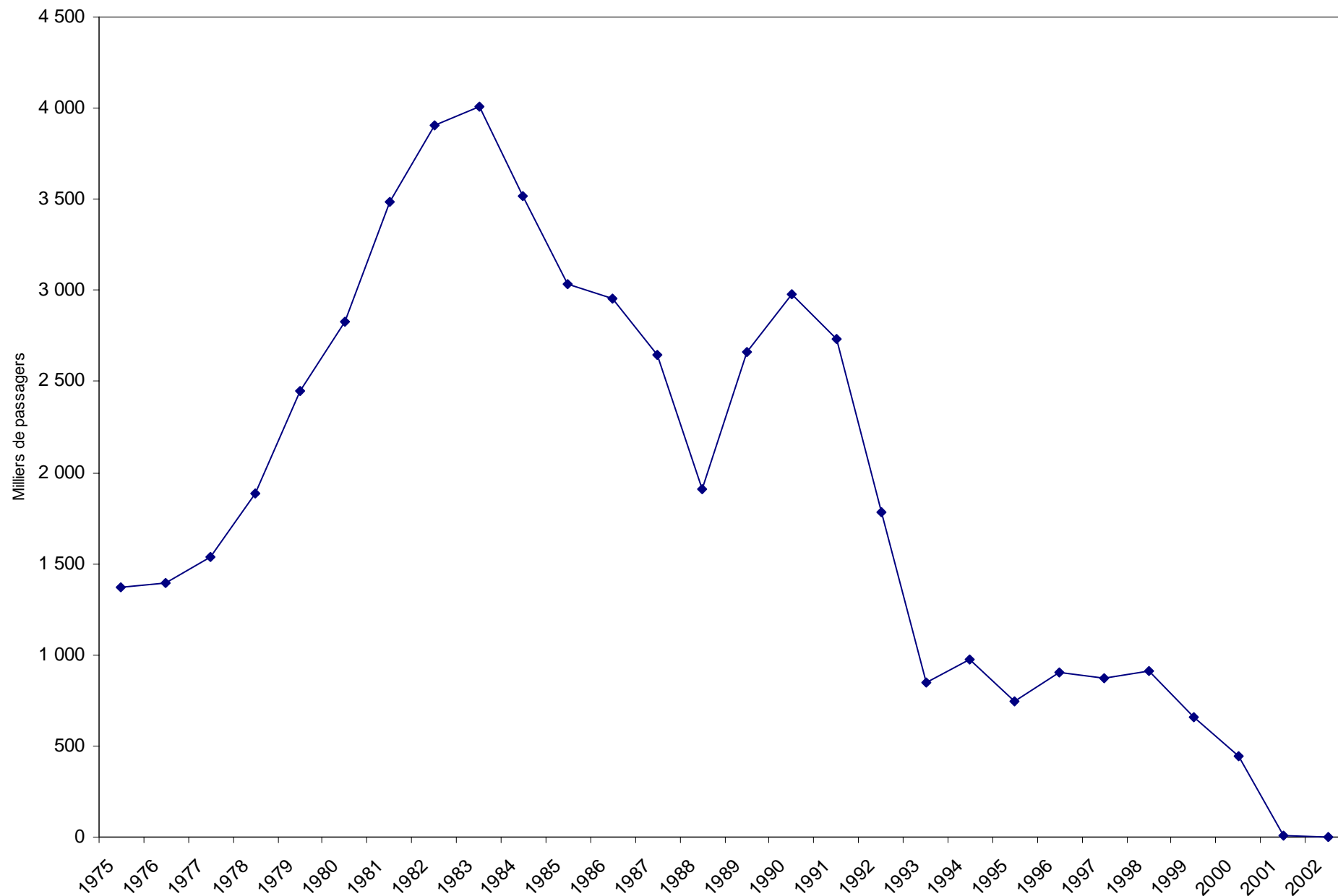
Une seconde période de déclin s'observe entre 1991 et 1994, avec l'ouverture du Tunnel sous la Manche et avec la concentration, par les compagnies de ferries, de leurs trafics sur Calais.

Le trafic transmanche disparaît en 2001.

Une nouvelle liaison, entre Boulogne et Douvres, est prévue à partir de 2004.

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Milliers de passagers	1 373	1 395	1 535	1 885	2 448	2 830	3 488	3 904	4 006	3 515	3 033	2 954	2 648	1 912	2 659	2 975	2 732	1 783	850	975	742	904	875	912	660	440	6	0

Source : CCI de Boulogne



↳ 5.3.2—Trafic commercial

Au cours de la période 1979-2002, le trafic commercial du Port de Boulogne a atteint son maximum en 1990 (5,4 Mio T), année qui correspond également au pic de trafic de ses deux composantes, le trafic du port de commerce (3 Mio T) et le trafic transmanche (2,4 Mio T).

Le décrochage que l'on observe à partir de 1991 correspond au déclin du trafic transmanche, le trafic du port de commerce restant relativement stable jusqu'en 1997, à un peu plus de 2,5 Mio T.

	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Port de Commerce	2,9	2,6	2,3	2,1	2,0	1,9	2,1	2,3	2,5	2,8	2,8	3,0	2,5	2,7	2,5	2,5	2,5	2,5	2,6	2,2	1,8	1,9	1,6	1,6
Port Transmanche	1,5	1,6	1,5	1,5	1,3	1,5	1,6	1,8	1,9	1,6	2,1	2,4	1,8	1,2	0,5	1,0	0,3	0,2	0,6	0,7	1,0	1,0	0,2	0,0
Total	4,4	4,2	3,8	3,6	3,3	3,4	3,7	4,1	4,4	4,4	4,9	5,4	4,3	3,9	3,0	3,5	2,8	2,7	3,2	2,9	2,8	2,9	1,8	1,6

Source : CCI de Boulogne

↳ 5.3.3—Trafic des véhicules commerciaux

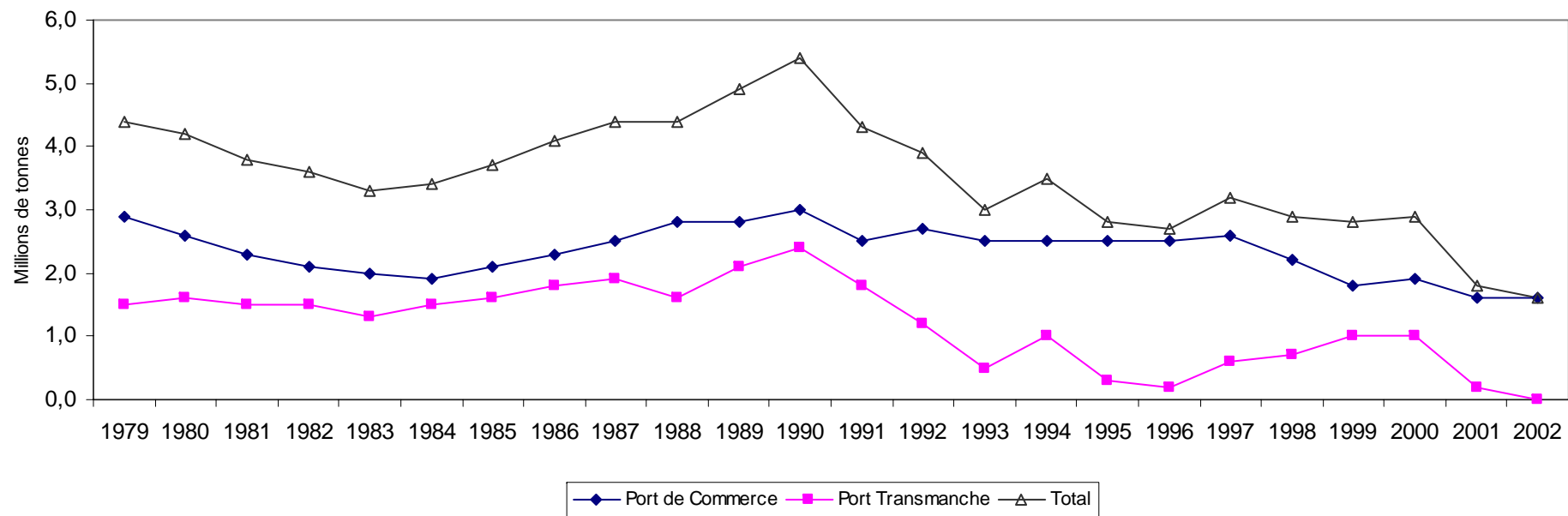
L'année où le trafic transmanche poids lourds a été le plus fort est 1990 (140 000 véhicules).

Au cours des années 1990, le Port de Boulogne n'a jamais réussi à retrouver les niveaux du trafic des années 1980.

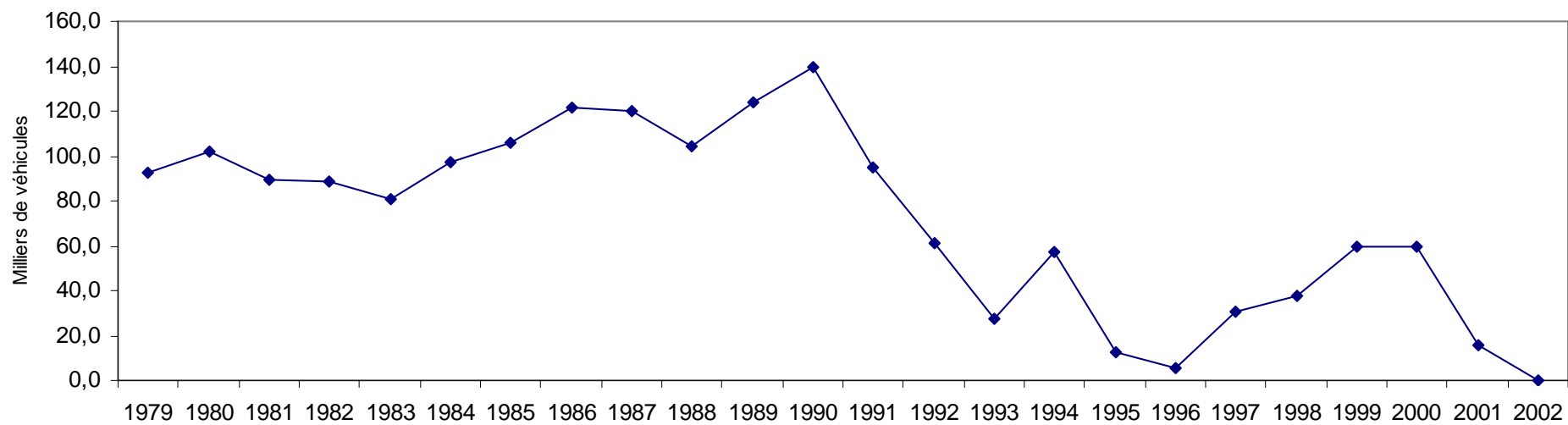
	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Milliers de véhicules	92,3	101,6	89,5	89,0	80,7	96,9	105,8	121,2	120,0	104,0	123,6	140,0	94,8	61,5	27,5	57,4	12,6	5,7	30,5	37,9	59,5	59,6	15,4	0,0

Source : CCI de Boulogne

Trafic commercial



Trafic des véhicules commerciaux



5.4 - Port de Lille : évolution du trafic de 1975 à 2002

5.4.1—Trafic total par mode (ensemble des sites de la concession portuaire)

Le Port de Lille occupe la troisième place parmi les ports intérieurs français, avec un trafic de 6,7 millions de tonnes en 2002, ce qui représente un doublement en 25 ans. Le décrochement observé en 1993 résulte d'une modification statistique, lors de la mise en place du marché unique.

Le mode routier, qui assure notamment les pré et post acheminements, est largement dominant, mais le transport par eau, stimulé par les initiatives du Port de Lille (entité dépendante de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille Métropole, concessionnaire du port), progresse régulièrement.

	1975	1976	1977	1978	1979	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
EAU	544,5	631,6	619,1	616,0	768,0	815,1	848,9	741,7	761,6	617,6	353,7	547,2	594,1	502,3	444,9	330,9	465,4	551,7	521,1	700,6
FER	188,6	166,5	189,0	242,8	217,6	324,0	255,3	316,0	353,5	297,1	246,9	299,7	259,3	264,1	349,1	340,7	338,4	275,8	247,9	241,1
ROUTE	2 506,9	2 585,3	2 839,3	2 670,6	2 893,3	4 964,6	5 294,7	5 638,1	6 464,4	6 559,8	4 635,0	4 940,7	4 438,4	4 458,8	4 767,9	5 050,6	5 100,6	5 856,9	6 247,6	5 750,0
TOTAL	3 240,0	3 383,4	3 647,4	3 529,4	3 878,9	6 103,7	6 398,9	6 695,8	7 579,5	7 474,5	5 235,6	5 787,6	5 291,8	5 225,2	5 561,9	5 722,2	5 904,4	6 684,4	7 016,6	6 691,7

Source : Port de Lille

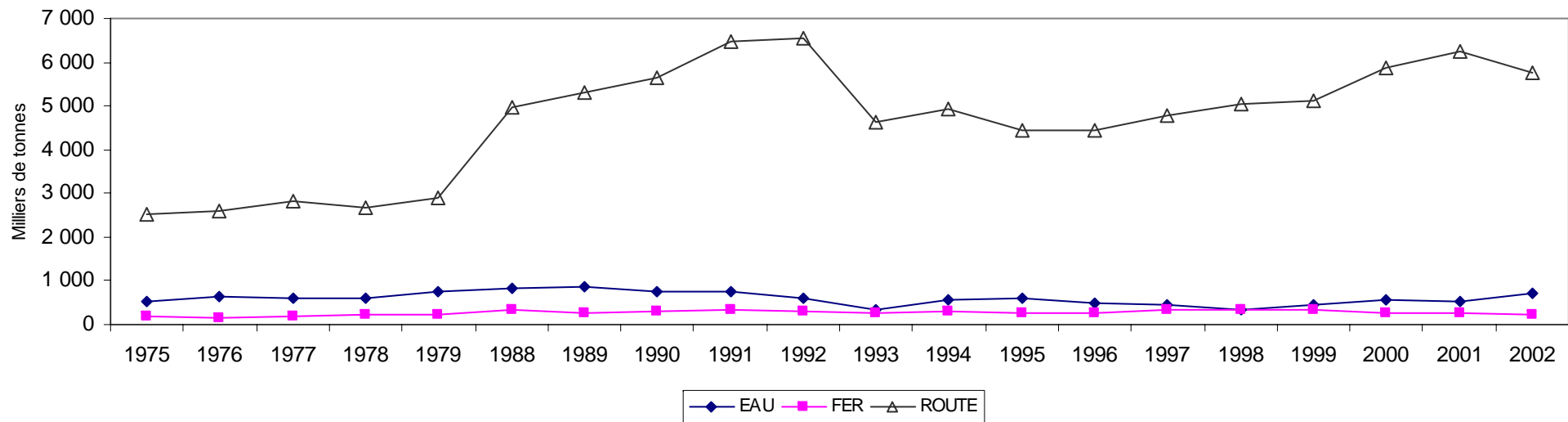
5.4.2—Trafic de conteneurs

Le trafic de conteneurs a été multiplié par 20 en 12 ans, passant de 3 500 EVP en 1990 à 68 600 en 2002.

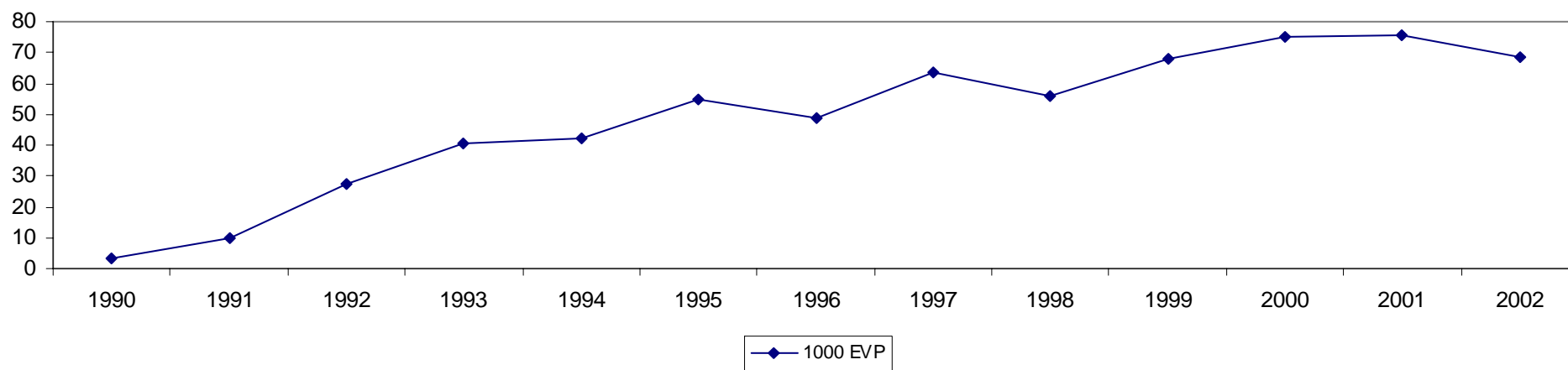
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
1000 EVP	3,5	9,8	27,5	40,6	42,2	54,8	48,9	63,4	55,7	68	75,1	75,6	68,6

Source : Port de Lille

Trafic total par mode



Trafic de conteneurs



6. EVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL

6.1 - Voies navigables du Nord—Pas de Calais

6.1.1—Trafic par chapitre N.S.T. de marchandises

Exprimé en tonnes kilométriques, le trafic des voies navigables du Nord—Pas de Calais a chuté de 17% entre 1990 (764 millions de t/km) et 1997 (634 millions de t/km), cette baisse étant entrecoupée d'une remontée à 753 millions de t/km en 1995. Depuis 1997, la hausse est importante, avec un pic à 821 millions de t/km en 2000.

Les clients traditionnels de la voie d'eau (minéraux, matériaux de construction et produits agricoles) contribuent fortement à cette progression.

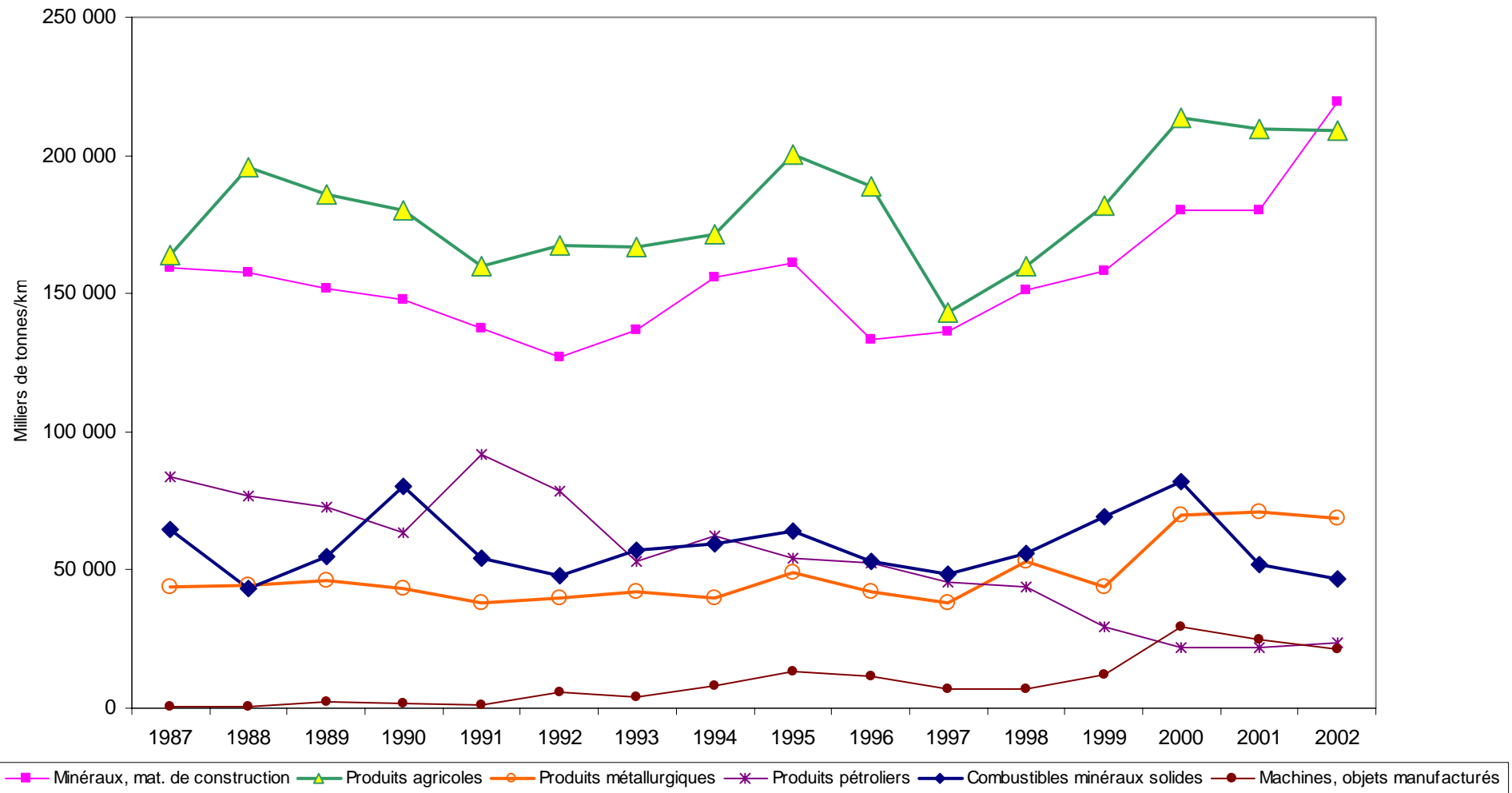
On observe par ailleurs la chute régulière des produits pétroliers, la relative stabilité des combustibles minéraux solides et la légère croissance des produits métallurgiques.

(En milliers de tonnes kilométriques)

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Produits agricoles	163 720	195 924	185 667	179 880	159 839	167 439	166 600	171 402	200 304	188 603	143 098	160 172	181 637	213 728	209 588	208 903
Denrées alimentaires et fourrages	74 197	84 085	82 056	84 876	81 699	77 689	63 199	56 141	64 992	55 469	60 988	67 713	62 537	69 115	61 916	47 809
Combustibles minéraux solides	64 771	43 388	55 046	80 119	54 222	47 773	57 374	59 545	64 070	53 226	48 471	55 895	69 273	82 270	51 894	46 680
Produits pétroliers	83 631	76 620	72 817	63 631	91 530	78 338	52 997	62 250	54 153	52 425	45 728	43 974	29 648	21 743	22 099	23 731
Minerais et déchets pour la métallurgie	52 991	62 229	65 914	72 079	65 562	56 533	56 253	60 552	68 323	63 731	67 949	38 140	53 602	56 530	73 741	74 655
Produits métallurgiques	43 732	44 268	46 395	43 542	37 904	40 096	41 980	39 779	48 988	42 410	38 188	52 893	43 904	69 700	71 053	68 761
Minéraux bruts ou manufacturés, matériaux de construction	159 511	157 538	151 860	147 682	137 370	127 032	137 062	155 881	161 186	133 335	136 118	151 271	158 419	179 972	179 946	219 540
Engrais	45 273	37 356	36 848	39 753	28 103	28 332	18 633	23 231	28 124	32 974	31 151	35 427	33 301	34 779	39 827	36 314
Produits chimiques	42 218	47 064	45 645	50 686	52 787	41 445	51 503	46 226	49 071	52 455	55 071	43 248	49 700	63 977	65 977	53 597
Machines, véhicules, objets manufacturés	289	712	2 059	1 782	921	5 557	3 919	8 133	13 442	11 531	6 891	7 011	12 230	29 545	24 590	21 335
TOTAL	730 333	749 184	744 307	764 030	709 937	670 234	649 520	683 140	752 653	686 159	633 653	655 744	694 251	821 359	800 631	803 327

Source : VNF

Trafic des voies navigables du Nord-Pas-de-Calais (tonnes/km)



↳ 6.1.2—Tonnages chargés ou déchargés par catégories de marchandises

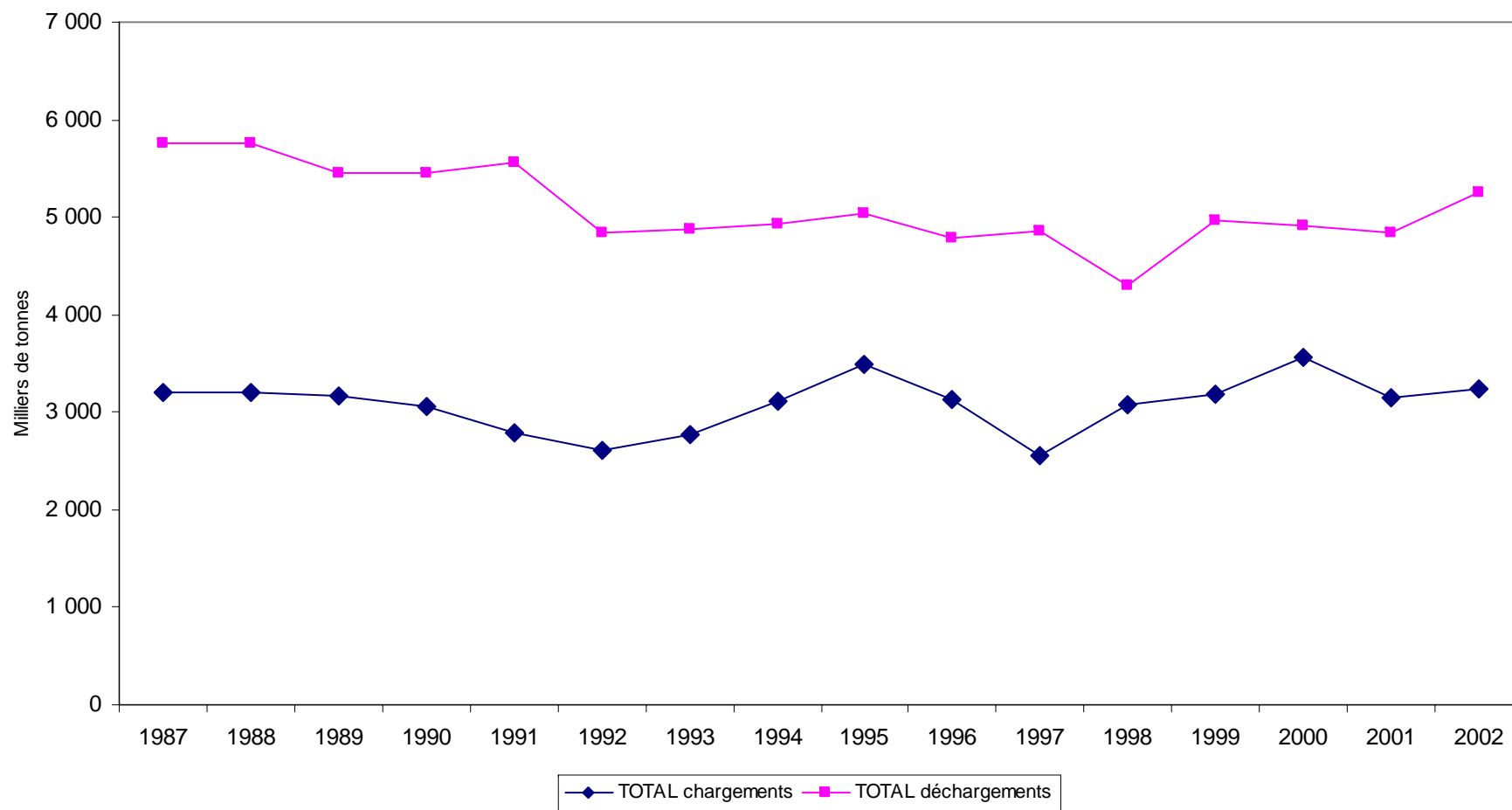
La période 1987-2002 se caractérise par une relative stabilité des chargements et déchargements. Leur addition correspond aux tonnages manutentionnés, mais ne donne pas le trafic total, une partie des tonnages chargés sur le réseau régional pouvant être déchargés sur un autre point du même réseau. A l'exception notable des produits agricoles et denrées alimentaires, pour lesquels la région est fortement exportatrice, les déchargements sont toujours supérieurs aux chargements.

(En milliers de tonnes)

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Produits agricoles, denrées alimentaires																
Chargements	1 167	1 305	1 374	1 445	1 162	1 091	1 158	1 129	1 298	1 303	800	794	1 034	1 008	1 176	1 087
Déchargements	1 263	1 099	1 046	905	1 040	748	893	605	518	664	770	634	645	690	642	767
Combustibles minéraux solides																
Chargements	274	251	254	206	68	65	289	376	401	317	281	316	280	490	149	54
Déchargements	591	473	541	701	538	483	581	528	513	462	463	496	752	621	604	467
Produits pétroliers																
Chargements	701	635	549	487	703	651	400	498	376	381	349	348	237	148	160	157
Déchargements	815	760	615	517	764	673	434	524	460	436	381	373	260	196	208	218
Matériaux de construction																
Chargements	587	563	526	488	434	447	520	730	840	577	545	1 035	1 039	845	741	1 117
Déchargements	1 818	1 953	1 820	1 804	1 794	1 623	1 656	1 877	1 964	1 624	1 620	1 760	1 876	1 641	1 415	1 978
Autres marchandises																
Chargements	474	456	471	435	416	357	413	379	576	546	579	587	594	1 077	924	820
Déchargements	1 264	1 479	1 423	1 534	1 428	1 306	1 307	1 390	1 576	1 593	1 620	1 036	1 436	1 770	1 970	1 833
TOTAL chargements	3 203	3 210	3 174	3 061	2 783	2 611	2 780	3 112	3 491	3 124	2 554	3 080	3 184	3 568	3 150	3 235
TOTAL déchargements	5 751	5 764	5 445	5 461	5 564	4 833	4 871	4 924	5 031	4 779	4 854	4 299	4 969	4 918	4 839	5 263

Source : VNF

Voies navigables du Nord-pas-de-Calais Tonnages chargés et déchargés



↳ 6.1.3—Evolution du trafic des ports fluviaux dont le trafic total en 2002 est supérieur à 200 000 T

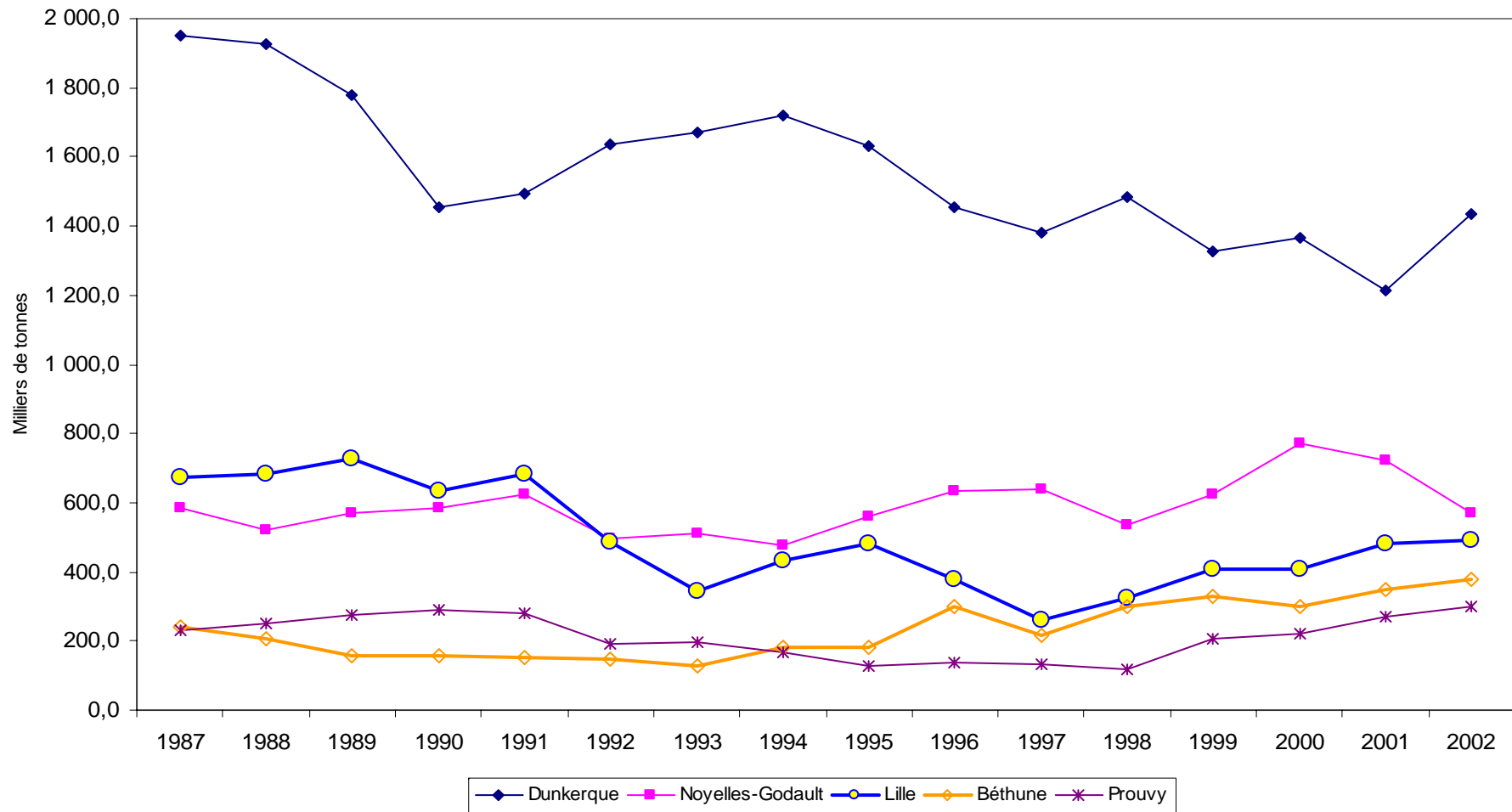
- Le principal port fluvial de la région Nord—Pas de Calais est Dunkerque.
- Le trafic de Noyelles-Godault devrait disparaître en 2003 avec la liquidation de Metaleurop.
- A noter la montée en puissance des sites de Saint-Saulve à partir de 2000 et de Coulogne en 2001 (Carrières du Boulonnais).

(En milliers de tonnes)

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Dunkerque	1 948,8	1 928,0	1 781,3	1 452,1	1 495,8	1 634,9	1 672,9	1 719,8	1 633,9	1 452,6	1 381,1	1 484,3	1 328,7	1 364,5	1 215,5	1 436,2
Noyelles-Godault	582,7	521,8	567,8	584,6	622,2	495,1	510,8	478,5	561,2	631,5	639,7	536,5	623,3	773,7	722,7	571,0
Lille	673,0	683,8	729,5	633,5	682,6	485,8	344,4	434,3	479,4	380,5	259,2	322,0	406,4	408,7	481,8	489,0
Arques	342,1	284,5	239,1	264,5	216,3	188,6	225,0	278,7	322,1	377,5	302,3	300,6	253,9	412,2	385,1	395,2
Béthune	241,7	204,4	155,7	155,6	152,6	149,5	128,6	181,5	182,5	299,2	216,8	297,9	327,8	300,8	348,9	380,2
Corbehem	304,8	316,0	321,4	327,9	369,2	313,2	396,3	440,0	500,4	390,1	428,6	444,1	434,1	403,5	403,7	372,9
Auby	269,3	309,5	273,7	286,6	279,8	251,2	254,6	236,8	244,3	261,9	280,1	0,0	0,0	130,6	325,1	355,4
Saint-Saulve	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	108,1	106,0	342,1
Prouvy	231,0	248,7	277,4	289,3	280,9	190,3	197,1	166,7	130,1	135,5	131,1	116,1	208,2	219,2	270,5	300,6
Coulogne	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	151,4	273,1
Wingles	132,3	144,2	148,4	158,7	169,1	150,8	154,9	179,1	172,2	174,6	186,3	106,7	153,6	178,2	199,0	207,9

Source : VNF

Trafic de quelques ports fluviaux du Nord-Pas-de-Calais



7. EVOLUTION DU TRAFIC AERIEN

7.1 - Aéroport de Lille

7.1.1—Trafic de passagers

Le trafic passagers de l'aéroport de Lille-Lesquin a été multiplié par cinq entre 1975 et 2000, passant de 200 000 à près de 1 million. Ce trafic a régressé entre 2000 et 2002 (-6,8%).

Le trafic charter représente un peu plus du quart du trafic total de passagers, avec un pic au-delà de 40% de 1977 à 1979 et un creux à 15,5% en 1991.

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Milliers de passagers	205,3	268,9	282,2	349,8	365,5	421,3	450,9	466,6	485,8	485,7	474,8	520,3	567	641,1	795,7	807,8	758,7	799	839,8	805,6	802	881,9	824,9	865,2	978,9	990,6	970,4	923,1
dont passagers charters	58,7	73,1	113,7	143,9	147,5	117,6	124,2	131,2	116,7	112,7	96,4	96,3	108,6	128,7	151,5	156,1	117,5	147	167,8	185,8	205,7	204,6	219,2	237,8	266,7	268,6	248,8	233,3
% charters	28,6	27,2	40,3	41,1	40,4	27,9	27,5	28,1	24,0	23,2	20,3	18,5	19,2	20,1	19,0	19,3	15,5	18,4	20,0	23,1	25,6	23,2	26,6	27,5	27,2	27,1	25,6	25,3

Source : Aéroport de Lille

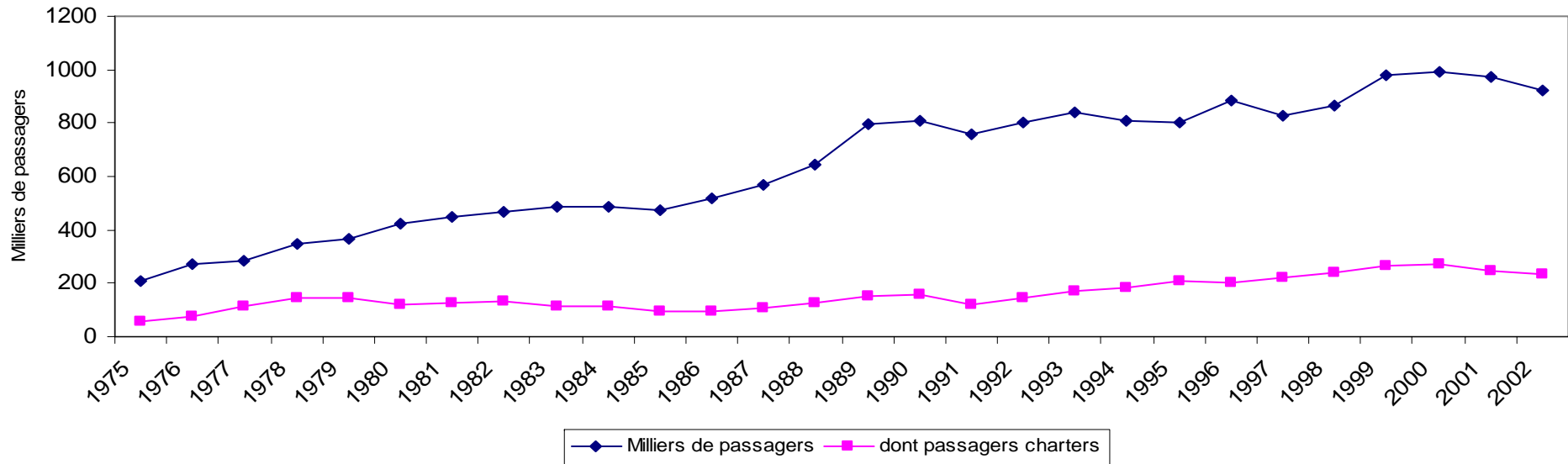
7.1.2—Fret aérien

Le trafic fret est en progression constante. Il a été multiplié par près de deux en 10 ans et a atteint un pic de 38 700 tonnes en 2002.

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Milliers de tonnes	4,6	5,5	5,7	5,7	6,2	5,9	6,9	8,2	7,3	9,0	9,6	12,1	16,3	19,0	17,2	21,3	22,8	23,8	23,4	28,1	28,5	24,4	28,2	28,6	34,3	38,0	36,5	38,7

Source : Aéroport de Lille

Trafic de passagers



Fret aérien

