



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

SEPTEMBRE
2004

S
I
T
U
A
T
I
O
N

2004

PERSPECTIVE

2010

**Transport et
infrastructures**
en Nord - Pas de Calais

Série Prospective
Direction des Etudes et de la Prospective

PROSPECTIVE NORD-PAS-DE-CALAIS 2010

TRANSPORT ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

SOMMAIRE

Première partie

Etat des lieux, principales évolutions 1998-2004

1-1 Réseau routier et autoroutier.....	4
1-2 Réseau ferroviaire.....	6
1-3 Réseau fluvial	8
1-4 Ports maritimes et ports intérieurs.....	10
1-5 Transport aérien.....	15

Deuxième partie

Tendances, faits porteurs d'avenir

2-1 Faits politiques	18
2-2 Trafics/Echanges	19
2-3 Réglementation et concurrence.....	20
2-4 Environnement.....	21
2-5 Financement	22
2-6 Technologies.....	23
2-7 Travaux/Projets/Exploitation	24

Troisième partie

Quel scénario d'ici à 2010 ?

Scénario bleu, scénario gris.....	28
ANNEXES	33

Avertissement : Document réalisé par la Direction des Etudes et de la Prospective de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie du Nord – Pas de Calais, sous la responsabilité de Jean DEHONDT. Il n'engage ni la CRCI, ni l'institution consulaire.

PREMIERE PARTIE

Etat des lieux

Principales évolutions 1998-2004

1-1 Réseau routier et autoroutier

1-1.1 Etat des lieux

- 600 km d'autoroutes reliant la région à toutes les capitales de l'Europe du Nord-Ouest
- 1000 km de routes nationales
- un trafic intense, une proportion élevée de poids lourds
- des chaussées fortement sollicitées et dont l'état devient critique
- de nombreux axes saturés, notamment dans l'aire urbaine centrale et sur le littoral
- la congestion routière :
 - s'étale dans l'espace en touchant des sections de voies et des secteurs jusqu'alors épargnés
 - s'amplifie dans le temps : les pointes horaires s'élargissent constamment.

1-1.2 Routes : Principales évolutions 1998-2004

- 1998 : mise en service de l'A16 de Boulogne-sur-Mer à l'Isle Adam
- 1999 : mise en service du boulevard périphérique Est de Lille à 2x5 voies
- 1999 : mise en service de la section Kortrijk-Dottignies de l'A17 (Brugge-Tournai)

□ *Principaux objectifs du CPER 2000-2006 : « Conforter et aménager le réseau routier principal ».*

- *améliorer les liaisons routières entre les agglomérations composant l'aire urbaine centrale*
- *désenclaver les territoires, notamment le sud et l'est du département du Nord*
- *améliorer la desserte du littoral et des ports maritimes et leurs liaisons avec la métropole régionale et les grandes plates-formes régionales, dont Douges*
- *améliorer la qualité de vie et reconquérir la ville : contournements routiers, protections contre le bruit...*
- *actions en matière de sécurité routière.*

- 2001 : mise à 2x2 voies de la RN 49 Valenciennes-Maubeuge
- 2003 : RN 41 Lille-La Bassée (section Englos-Fournes) à 2x2voies
- juin 2004 : lancement de la procédure de réalisation de la liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique (A24), après un débat public qui s'est déroulé de septembre 2003 à janvier 2004
- 2004/2005 : mise en service du contournement ouest de Maubeuge.

1-2 Réseau ferroviaire

1-2.1 Etat des lieux

□ **une situation exceptionnelle sur le réseau européen des liaisons à grande vitesse :**

- de Lille à :
 - Londres : 1h 40
 - Bruxelles : 38 minutes
 - Marseille : 4h 30
 - Bordeaux : 5 heures
- de Paris à :
 - Arras : 50 minutes
 - Lille : 1 heure
 - Dunkerque : 1h 40
 - Valenciennes : 1h 45

□ **un service de trains express régionaux (TER) très dense :** 211 gares et points d'arrêt

□ **des TER à grande vitesse (TERGV) sur certaines liaisons intra régionales :**

- Boulogne-Calais-Lille
- Dunkerque-Lille

□ **des installations fret importantes :**

- triage de niveau national à Somain,
- chantiers de formation et distribution de trains à Lille Délivrance et Dunkerque Grande Synthe.
- chantiers de transport combiné à Lomme et à Dourges (Delta 3)

□ **Fret :**

- la région Nord-Pas-de-Calais au premier rang national en tonnes-kilomètres transportées, pour le chiffre d'affaires
- Dunkerque, plus grande gare fret de France.

□ **Voyageurs :**

- TGV 2002 :
 - TGV Nord : 6,4 millions de passagers
 - Lille-Londres : 50 000 passagers
 - Lille-Bruxelles : 350 000 passagers
- TER 2003 : 21,6 millions de voyages en 2003 (+ 5% par rapport à 2002)
- Lille Flandres, première gare régionale de France : 60 000 voyageurs par jour.

1-2.2 Fer : Faits marquants 2000-2004

Rappel 1997 : création de Réseau Ferré de France (RFF)

CPER 2000-2006 : « Moderniser les transports ferroviaires ». Principales opérations :

- désaturer l'artère Nord-Est : nœud d'Hazebrouck, quadrilatère Lens-Ostricourt-Douai-Arras
- améliorer la desserte du port de Dunkerque
- augmenter la capacité de l'axe Don-Béthune
- favoriser la multimodalité.

- Janvier 2002 : transfert de l'Etat aux régions de la compétence d'autorité organisatrice des transports ferroviaires de voyageurs d'intérêt régional et des services routiers qui s'y substituent
- Septembre 2003 : mise en service de la première section (74 km) du Channel Tunnel Rail Link (lien ferroviaire transmanche) entre le tunnel sous la Manche et Fawkham Junction, dans le nord du Kent. Lille-Londres en 1h40.
- Décembre 2003 : transfert du terminal conteneurs de Lille Saint Sauveur sur la plate-forme multimodale de Dourges
- 2003 : mise en application du premier « paquet ferroviaire » européen. Ouverture partielle à la concurrence du transport international de marchandises (50 000 kms concernés)
- Novembre 2003 : fret SNCF connaît en 2003 une perte de 451 M€ pour un chiffre d'affaires de 1 860 M€. Le Gouvernement prévoit une recapitalisation de 1 500 M€ dont 800 M€ à la charge de l'Etat et 700 M€ à la charge de la SNCF. SNCF et Etat entérinent le plan de redressement du fret ferroviaire visant un gain de productivité de 20% sur 3 ans
- Janvier 2004 : Europorte 2, filiale d'Eurotunnel, obtient une licence d'entreprise ferroviaire (pour des services de transports internationaux de marchandises sur les lignes du réseau ferré français appartenant au réseau transeuropéen de fret ferroviaire), sous réserve qu'elle obtienne le certificat de sécurité correspondant. La licence est valable jusqu'en février 2005. Projet non concrétisé à l'automne 2004, pour des raisons financières.
- 2004 : création d'une branche « Transport public régional et local » à la SNCF. Réorganisation de l'activité transport public par ligne avec, à leur tête des directeurs chargés de négocier directement avec les Conseils Régionaux.
- 2004 : le Gouvernement Français et la Commission Européenne négocient une redéfinition du périmètre des activités fret de la SNCF via un recentrage sur le trafic industriel (gros volumes, longues distances) et la fermeture de nombreux segments déficitaires.

1-3 Réseau fluvial

1-3.1 Etat des lieux

- un réseau navigable de près de 600 km (240 km à grand gabarit, 335 km à petit et moyen gabarit).
- Un outil efficace : un trafic en croissance de plus de 22% en six ans (1998 à 2002), en tonnes-kilométriques
- Des manques :
 - au sud, pas de liaison à grand gabarit vers le bassin de la Seine
 - au nord, une interconnexion à parfaire avec le réseau du nord-ouest européen
 - des caractéristiques à améliorer : tirant d'air des ponts sur les voies à grand gabarit, état général du petit gabarit...
 - une flotte à moderniser
- un réseau dense de ports intérieurs multimodaux, dont les ports de Lille (3 sites), Valenciennes et Béthune.

1-3.2 Fluvial : Principales évolutions 1998-2004

□ *Rappel CPER 2000-2006 : « Valoriser les capacités du mode fluvial ». Principales opérations :*

- *rendre le réseau accessible à la flotte européenne : porter à 5.25 mètres la hauteur minimale des ponts sur le réseau à grand gabarit Dunkerque/Lys-Escaut*
- *aménagement des « chaînons manquants » Deûle-Lys, Bas-Escaut-Condé-Pommeroeul : connexion des réseaux fluviaux français, belges et nord-européen*
- *aménagements portuaires : darse de retournement de Dourges, ports et terminaux fluviaux*

□ juin 2002 : mise en service de l'ascenseur à bateaux de Strépy-Thieu sur le canal du Centre en Belgique

□ 18 décembre 2003 CIADT : décision de lancer les études d'avant projet sommaire de Seine-Nord. Voies Navigables de France, maître d'ouvrage de l'avant-projet. Objectif : déclaration d'utilité publique en 2007, mise en service de la liaison en 2012.

□ 21 avril 2004 - Parlement européen : Seine-Escaut (Seine-Nord) est retenu parmi les 30 projets prioritaires déclarés d'intérêt européen

□ 13 mai 2004 : Combiné Conteneurs Escaut Service (CCES) inaugure au port de Béthune un nouveau terminal à conteneurs, opérationnel depuis le début de l'année. En connexion avec les terminaux de Dourges et de Prouvy, CCES dessert Anvers et Rotterdam.

1-4 Ports maritimes et ports intérieurs

1-4.1 Etat des lieux

□ Port de Dunkerque :

- 50 millions de tonnes en 2003
- accessible aux navires de 20,5 mètres de tirant d'eau et aux porte-conteneurs de 10 000 EVP (équivalent vingt pieds) ou plus.
- 3500 hectares encore disponibles pour des implantations d'envergure
- un port fiable : 12 ans sans aucun arrêt de l'activité portuaire

□ Port de Calais :

- premier port français de voyageurs : 13,7 millions de passagers en 2003
- premier port européen pour les échanges avec la Grande-Bretagne

□ Port de Boulogne :

- reprise des services transmanche depuis mai 2004
- premier centre européen de transformation et de distribution des produits de la mer
- arrêt de l'activité de COMILOG : impact de l'ordre de 60% sur le trafic marchandises de Boulogne

□ Port de Lille :

- 7,3 millions de tonnes (tous modes) en 2003. Troisième port intérieur français.
- trafic de conteneurs en forte expansion (74 000 EVP en 2003).
- implanté sur 7 sites portuaires principaux. Développement total supérieur à 300 hectares.
- accessible aux bateaux de 2000 tonnes.

□ Plate-forme multimodale européenne de Dourges (Delta 3):

- mise en service en décembre 2003
- implantée sur près de 300 hectares
- comprend un terminal de transport combiné, des zones logistiques et un centre de services

1-4.2 Principales évolutions 1998 –2004

□ Tous ports :

- 1999 : arrêt du « duty free ». Baisse sensible du nombre des passagers transmanche

□ Port Autonome de Dunkerque :

- 1998 : ouverture de Dunfresh (entrepôt frigorifique en froid positif) pour traiter le trafic de fruits, et notamment les bananes antillaises.
Nota : Dunfrost (froid négatif) avait été ouvert en 1995. En 2000 : doublement de la capacité de Dunfresh

- 1999 :

- la société Sea-Bulk devient opérateur du terminal à Pondéreux Ouest de Dunkerque
- inauguration de Nord France Terminal International, terminal à conteneurs au port Ouest
- création du GIE Seabulk entre le Port Autonome et Sea Invest pour la gestion du quai à Pondéreux Ouest

Rappel CPER 2000-2006 : « Développer le système portuaire régional ». Principales opérations :

Port de Dunkerque :

- *investissements nécessaires au développement du trafic conteneurs*
- *amélioration des infrastructures terminales ferroviaires et fluviales*
- *poste couvert au terminal aux aciers*

- 2000 :

- mise en service de Norfolkline
- implantation de Maersk Logistics (stockage – distribution)

- 2001 : ouverture de la ligne Dart Line

- 2003 :

- démarrage du parc logistique « Dunkerque Logistique International » (DLI), avec la participation de Creimmo, filiale de la CCID en immobilier, pour la construction d'un premier bâtiment de 10 000 m²
- implantation de MGF Logistique (stockage – distribution)

- 2004 :

- Quai de Flandre rallongé de 600 mètres et de 16,5 mètres de tirant d'eau – Première escale d'un porte-conteneurs de 8 300 EVP en juin.
- mise en service d'un quatrième poste roulier au terminal shortsea du port Ouest
- NCS étend son service de transport fluvial à la plate-forme multimodale de Dourges

□ Port de Calais

- 1998 :
 - mise en service progressive de la nouvelle plate-forme de circulation sur le Terminal Transmanche
 - fusion de P et O European Ferries et Stena Lines

- 1999 : mise en service du P et O SL « Aquitaine »

*Rappel CPER 2000-2006 : « Développer le système portuaire régional ». Principales opérations :
Port de Calais : réhabilitation et modernisation de ses infrastructures principales*

- 2000 : mise en service du SPS (Sécurité Prévention Sûreté) au port de Calais
- 2001 : mise en service du Sea France « Rodin », car-ferry géant, d'une capacité de 120 poids lourds
- 2002 :
 - remise aux normes de grues
 - travaux de rénovation du poste VI
 - aménagement de la zone fret
- 2003 :
 - mise en service par P and O Ferries du « Pride of Canterbury », d'une capacité de 2000 passagers et de 650 voitures, et du « Pride of Kent »
 - mise en exploitation de la plate-forme fret
 - création, sur terre plein, à l'extrémité du bassin en eau profonde d'une base de vie et de ses alimentations
- 2004 :
 - deuxième passerelle mixte Ro-Ro
 - étude de faisabilité sur l'extension du port
- 2005 :
 - projet de mise en service du Sea France « Berlioz »
 - projet de construction du poste IX

□ Port de Boulogne :

*Rappel CPER 2000-2006 : « Développer le système portuaire régional ». Principales opérations :
Boulogne :*

- *investissements nécessaires à la confortation de la filière pêche*
 - *restructuration du terminal voyageurs transmanche*
 - *réaménagement du port de plaisance*
 - *première phase de restructuration du port de commerce*
- 24 mai 2004 : réouverture des services transmanche à Boulogne, avec la mise en service du catamaran géant, le « SpeedOne », sur la ligne Boulogne-Douvres. Traversée en 50 minutes.

Transpose la démarche de « low cost » sur les traversées transmanche.

Importants travaux réalisés par la CCI de Boulogne-sur-Mer Côte d'Opale, gestionnaire du port, pour l'accueil de ces catamarans de nouvelle génération :

- nouveaux pontons
 - aménagements intérieurs du terminal
- en attente d'une refonte globale du port transmanche dans le cadre du CPER 2000-2006
- études en cours : réaffectation pour la zone de Capécure des terrains libérés par la cessation d'activité de Comilog.

□ Port de Lille

- 1999 : mise en place d'un trafic de déchets urbains par barges fluviales
- 2002 : lancement de la barge « Carina » (78 EVP)
- 2003 :
 - ouverture du terminal conteneurs à Halluin (HCT)
 - lancement d'un transport de verre usagé en conteneurs, entre Halluin et Wingles
 - prise en gestion du port de Harnes
 - prise de participation dans Delta 3
- sept 2004 : « Carina » est affectée à la ligne conteneurisée fluviale NCS Dunkerque - Lille

1-5 Transport aérien

1-5.1 Etat des lieux

Aéroports et aérodromes

□ Aéroport international de Lille- Lesquin :

- aérogare (1996) d'une capacité de 1,5 millions de passagers
- une quarantaine de destinations régulières et de charters
- aérogare de fret (1994) : 38 000 tonnes en 2003. Relais de pré et post-acheminement vers d'autres plates-formes
- pistes de 2850 mètres (accueil de tout type d'avion) et de 1600 mètres.

□ Autres plate-formes aéroportuaires régionales

- Merville-Calonne : siège de l'EPAG (Ecole de pilotage Amaury de la Grange, préparant les pilotes professionnels)
- Le Touquet
- Calais-Dunkerque (à Marck)
- Valenciennes

□ Régions voisines

- Roissy CDG à 1h30 de voiture et 30 minutes en TGV
- Bruxelles Zaventem à 1h
- Beauvais à 1h30 de voiture
- Charleroi

1-5.2 Principales évolutions 1998-2004

- 2000 - Vatry (Marne): démarrage de l'exploitation
- 2003/2004 - Lille : impact sur le trafic de l'aéroport de la disparition des lignes exploitées par Air Lib, Antinéa et Air-Littoral :
- Février 2004 - Lille : mise en service d'une ligne régulière Lille-Münich, permettant notamment des correspondances sur l'Europe de l'Est. Arrêt en juillet 2004, du fait de la fréquentation insuffisante des vols (période d'essai trop courte ?)
- 2004 - Lille : renforcement de l'offre Air France sur Nice, Nantes et Bordeaux
- 1997/1998 - Charleroi : implantation de Ryanair. Le trafic est multiplié par 9 en cinq ans
- Beauvais : montée en charge depuis 1998 avec Ryanair, Sterling et, depuis juin 2004, Wizz Air.

DEUXIEME PARTIE

Tendances

Faits porteurs d'avenir

2-1 Faits politiques

- 18/12/2003 : **le CIADT décide la réalisation de Seine-Nord Europe** et la création d'une agence de financement des infrastructures de transport
- 21 avril 2004 : **le Parlement Européen avalise 30 projets prioritaires européens (RTE-T)**, dont Seine-Nord Europe et les autoroutes de la mer
- 1er mai 2004 : **élargissement de l'Union européenne à 25 membres**. L'espace européen gagne un tiers en superficie et plus de 100 millions d'habitants. Impact prévisible :
 - augmentation des flux de transport, voyageurs et marchandises.
 - apparition de nouveaux courants de trafic, modification de courants existants
 - concurrence des transporteurs des pays entrants
- 13 août 2004 : **loi relative aux libertés et responsabilités locales** (lois de décentralisation).
 - voir notamment :
 - article 18 : routes
 - article 28 : aérodromes
 - article 30 : ports maritimes
 - article 32 : ports intérieurs et voies d'eau
- 8 septembre 2004 : **plan d'action en faveur du transport routier**
 - volet social : transposition de 2 directives européennes sur le temps de travail
 - volet fiscal : fixation de la TIPP pour le gazole professionnel à 39,2 centimes/litre pour la période 2005-2007
 - volet contrôle : lutte contre les pratiques illégales sur le temps de travail

2-2 Trafics/Echanges

- très fort développement des échanges mondiaux** et plus particulièrement des échanges avec l'Asie : explosion du trafic conteneurisé
- réduction de la part des pondéreux** parmi les marchandises transportées
- poursuite de l'augmentation du trafic routier**, même dans l'hypothèse d'une stabilisation des parts de marché de la route
- progression régulière du trafic de conteneurs**
- diversification du trafic fluvial**, avec le développement des transports de conteneurs par voie d'eau sur Lille, Valenciennes, Dourges, Béthune...
- port de Dunkerque** : poursuite de la croissance et de la diversification des trafics (produits, origines-destinations..)
- port de Boulogne** :
 - reprise en mai 2004 des services transmanche par catamaran rapide
 - achèvement de la liaison entre l'A16 et le port
- port de Calais** : 2004/2005 : mise en service du poste 9, (sécurité, croissance des trafics...)

2-3 Réglementation et concurrence

□ péages et redevances :

- redevance poids lourds :
 - janvier 2004 : en Suisse pour couvrir les dépenses liées au trafic routier (cantons) et pour financer les grands projets ferroviaires (Confédération) - en Autriche également. Interopérabilité des systèmes suisse et autrichien
 - janvier 2005 : Allemagne (Toll Collect)

- péage urbain :
 - février 2003 : mis en place à Londres. Zone de 22 km dans le centre de Londres. Concerne tout véhicule, de 7h du matin à 18h30. Coût 5 livres (8€)
 - Projet à Stockholm pour 2005.
 - Débat en France : Rapport C. Philip. Disposition non reprise dans les lois de décentralisation

- proposition de directive européenne visant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans l'UE

□ « paquets ferroviaires » :

- second paquet :
 - ouverture totale du marché international du fret ferroviaire en 2006 et extension aux liaisons intérieures (cabotage) au 1^{er} janvier 2007
 - amélioration de l'inter-opérabilité des systèmes ferroviaires et harmonisation de la sécurité
- troisième paquet : ouverture du marché du transport ferroviaire international de passagers proposée pour 2010

□ 1/1/2005 : **véhicules de transport de marchandises** de 3,5 à 12 tonnes obligatoirement équipés **d'un limiteur de vitesse**. Vitesse maximale sur autoroute (90km/h au lieu de 110km/h actuellement) : impact à prévoir sur l'organisation de la messagerie rapide.

□ **développement des compagnies aériennes à bas coût** dans des aéroports « outsiders » : Charleroi, Beauvais...

□ 2004 : proposition d'un rapprochement SNCF - Deutsche Bahn formulées par le patron de la DB . DB orientée « fret », SNCF orientée « voyageurs ». Proposition qui n'a pas suscité l'adhésion de la SNCF

2-4 Environnement

Poids croissant des impératifs de développement durable :

- phénomènes de rejet de toute nouvelle infrastructure de transport (NIMBY)** : peut jouer pour les infrastructures autoroutières (A24), mais aussi pour des infrastructures de fret alternatives (Seine-Nord, projets ferroviaires...)
- réduction du nombre de couloirs susceptibles de permettre le passage de nouvelles infrastructures** (ZNIEFF, champs captants...)
- renforcement de la réglementation en matière de sécurité** des transports, notamment en ce qui concerne les produits dangereux et les déchets
- prise en compte croissante du bilan énergétique** des différents modes de transport
- taxation de l'usage des infrastructures** et des effets externes du transport
- renforcement des politiques de transfert modal** de la route vers les modes de transport « alternatifs »
- mise en oeuvre de politiques d'incitation à l'utilisation des transports collectifs** et de mesures contraignantes concernant l'utilisation du véhicule individuel
- modification des flux de trafic des matériaux bruts de construction** (sables, graviers...), par suite de l'interdiction de prélèvement en rivière
- progression de la recherche dans le domaine des véhicules et des techniques de transport** moins polluants et économes en énergie

2-5 Financement

Europe

- 30 projets prioritaires européens (RTE-T)**, dont Seine-Nord et les autoroutes de la mer : un financement possible jusqu'à 20% de l'investissement pour les projets qui seront retenus dans le programme Quick Start (projets prêts à démarrer en 2006)
- impact de l'élargissement à 25 membres de l'Union européenne** : la répartition géographique des financements destinés aux infrastructures se modifie en faveur des nouveaux entrants

France

- 14/09/2004 : le CIADT confirme que l'Agence de financement a vocation à porter les engagements à l'Etat pour les projets d'autoroute de la mer
- 18/12/2004 : **le CIADT crée une Agence de financement des infrastructures**, établissement public qui apportera la part de l'Etat dans le financement des grands projets d'infrastructures de transport : lignes ferroviaires, autoroutes, voies navigables, investissements liés aux autoroutes de la mer.
Susceptible de mobiliser 7,5 milliards € pour la période 2004-2012, permettant d'engager plus de 20 milliards € de travaux.

Cette Agence devra être pleinement opérationnelle début 2005. Financée par l'intégralité des dividendes des sociétés autoroutières, des dotations budgétaires, l'emprunt. Mise en place prévue au 1/1/2005. Résistance du Ministère des Finances.

- Conseil des Ministres du 16 juin 2004 (partenariat public-privé) : création du « contrat de partenariat**, nouvelle forme d'association de l'entreprise privée aux investissements et à l'exploitation d'équipements ou de services publics »
- endettement de RFF** : proposition de RFF de séparer les comptes des activités financières et industrielles. Objectif : isoler la dette héritée de la SNCF
- CIADT du 14/09/2004 : l'Etat étudiera les mécanismes pouvant favoriser la coopération entre les ports autonomes relevant de l'Etat et les ports maritimes décentralisés

Nord-Pas-de-Calais

- refus affirmé du Conseil Régional de participer au financement de l'A24. Accord en revanche pour participer au financement de la liaison à grand gabarit Seine-Nord.
- l'Agence de financement des infrastructures, opérationnelle début 2005, a vocation pour financer les études du canal Seine-Nord.

2-6 Technologies

2-6.1 Recherche

- nombreuses compétences dans le Nord-Pas-de-Calais en matière de recherche dans le domaine des transports, autour des entreprises du secteur automobile, du GRTT et de l'INRETS,
- 2004/2005 : installation de l'Agence européenne de sécurité ferroviaire à Valenciennes. Objectif : progresser au niveau européen sur la sécurité et l'interopérabilité.

2-6.2 Systèmes d'exploitation

- 1/01/2004 : système de transit informatisé (NSTI) en place dans tous les pays membres de l'Union,
- mise en place d'ici à 2008 du système européen GALILEO** et compatibilité et interopérabilité avec le système GPS,
- système de gestion du trafic "Allegro"** : mise en place en 2004/2005 en dans la métropole lilloise.

2- 6.3 Matériel de transport

- 4 /11/2003 : **mise en service du wagon « Modalhor »** surbaissé, capable de transporter des camions de 4 mètres, soit la quasi-totalité du parc. Echec commercial sur la ligne expérimentale Aiton-Orbassano entre la France et l'Italie
- véhicules « propres »**. Les véhicules électriques gagnent en autonomie et en temps de recharge des batteries : voir par exemple la "Cleanova", fruit d'une coopération entre Dassault, Heuliez et EDF.
- apparition d'avions plus polyvalents, passagers et fret, permettant d'accroître fortement le tonnage cargo emporté par l'appareil. Mise en service en 2006 de l'A 380, avion gros porteur
- développement d'un tramway à Valenciennes**, projets à Douai et Maubeuge
- tram-train à l'étude dans la métropole lilloise**

2 7 Travaux/Projets/Exploitation

2-7.1 Aspects généraux :

- opérations du CPER 2000-2006 achevées pour l'essentiel d'ici à 2010,
- nombre croissant de professionnels et de services logistiques dans la région Nord-Pas-de-Calais.

2-7.2 Transport fluvial :

- Seine-Nord Europe** : lancement des études d'APS en 2004. Objectif : DUP en 2007
- ponts relevés à au moins 5,25 m** sur le grand gabarit d'ici à 2007/2010 : le réseau fluvial du Nord-Pas-de-Calais devient accessible à 66 % des unités de la flotte européenne (tous tonnages confondus) contre 14 % avant aménagement.
- liaison avec la Belgique via la Lys** accessible aux bateaux de 110 m x 11,40 m avant la fin de la décennie
- lancement des travaux (2004) de la plate-forme de transferts intermodaux (PTI) au port de Lille** : extension du terminal conteneurs
- développement portuaire fluvial en réseau** autour, notamment, du port de Lille (Harnes, St Omer, Dourges...)
- constitution du GIE « Ports du Nord de la France »** entre le Port Autonome de Paris et la CCILM (Port de Lille), pour développer les activités liées à l'utilisation des voies d'eau situées géographiquement entre la région Île-de-France et la région Nord-Pas-de-Calais. S'inscrit dans le cadre du projet de liaison Seine-Nord
- développement du port de Béthune** : mise en place d'un engin spécialisé dans la manutention des conteneurs
- extension du port d'Arques** (Saint-Omer) en 2005 et création de la zone d'activités de la Porte des Flandres

2-7.3 Transport ferroviaire :

- développement des liaisons à grande vitesse dans le nord-ouest européen.

Mises en service prévues pour 2007 :

- **Channel Tunnel Rail Link** (CTRL) : deuxième section entre Fawkham Junction et Londres St Pancras. Trajet réduit de 15 minutes : Lille-Londres en 1h 25
- **LGV Est** (en service partiel) : Lille à 2H10 de la Gare Lorraine, à 3H10 de Strasbourg
- **liaison Bruxelles-frontière allemande** (dont LGV et ligne classique aménagée)
- **liaison Bruxelles-Pays-Bas** (dont LGV et ligne classique aménagée)

- commande par la SNCF de 400 locomotives Diesel destinées au fret

- 2004/2005 : installation de l'Agence européenne de sécurité ferroviaire à Valenciennes/Lille. Mission : proposer les mesures d'harmonisation progressive des règles de sécurité et d'élaborer des spécifications techniques d'interopérabilité.

2-7.4 Infrastructures routières :

- mise en service en 2005 de l'**A29 entre Amiens et Neuchâtel-en Bray** : liaison continue Lille (Valenciennes)-Amiens-Rouen,
- attente d'un **calendrier de réalisation de l'A24** : date de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), choix d'un concessionnaire...

2-7.5 Transport maritime :

- autoroutes de la mer :

- retenues parmi les 30 projets prioritaires déclarés d'intérêt européen (*dont l'autoroute de la mer de l'ouest de l'Europe*, reliant la péninsule ibérique, via l'Arc atlantique, à la mer du Nord et la mer d'Irlande)
- projets en cours de montage entre l'Espagne (Bilbao) et la France (Nantes-Saint-Nazaire et La Rochelle), pour un démarrage en 2006, si les études de faisabilité sont concluantes.

La fiabilité du dispositif sera renforcée si elle s'appuie sur un « arrière-pays » plus large intégrant, par exemple, la façade maritime du Nord-Pas-de-Calais.

2-7.6 Transport aérien :

- modification du système de gestion des grands aéroports de province : passage d'un système de concession à un système d'alliance de capitaux entre différents partenaires :
 - Etat
 - collectivités
 - CCI
 - partenaires privés

TROISIEME PARTIE

Quel scénario d'ici à 2010?

	Scénario bleu	Scénario gris
Elargissement de l'Europe	- le Nord-Pas-de-Calais tire parti de l'élargissement de l'Europe, notamment en s'inscrivant sur les nouveaux flux d'échanges est-ouest.	- le Nord-Pas-de-Calais est marginalisé sur la nouvelle carte des échanges entre les 25 membres de l'Union. Les grands flux européens sont Est-Ouest et passent par le nord (Belgique) ou par le sud (Picardie).
Projets prioritaires européens RTE	- les projets intéressant le Nord-Pas-de-Calais se concrétisent : Seine-Nord Europe, autoroutes de la mer...	- les projets intéressant le Nord-Pas-de-Calais n'ont pas de suite ou prennent un retard important.
Décentralisation	- la décentralisation de la majeure partie du réseau routier national s'accompagne des moyens financiers correspondants, - le transfert à la Région des ports de Boulogne et de Calais se traduit par une synergie accrue entre les deux ports et un dialogue régulier avec le Port Autonome de Dunkerque.	- l'insuffisance des moyens ne permet pas la simple remise à niveau des réseaux routiers transférés, - les ports, sans s'ignorer, mènent des politiques de développement séparées.

	Scénario bleu	Scénario gris
Concurrence	<ul style="list-style-type: none"> - ouverture du fret ferroviaire à la concurrence : celle-ci stimule les opérateurs et contribue au développement du trafic, - temps de travail dans le transport routier : les législations sociales des 25 se rapprochent. Effet bénéfique du plan De Robien (septembre 2004) grâce à une souplesse accrue dans la gestion des heures travaillées. 	<ul style="list-style-type: none"> - blocages dans l'ouverture du réseau aux opérateurs autres que l'opérateur historique : recul du fret ferroviaire, - des disparités importantes persistent avec, pour conséquences, la réduction des parts de marché du pavillon national et, plus généralement, des distorsions de concurrence significatives entre la route, le fer et la voie d'eau.
Environnement	<ul style="list-style-type: none"> - des politiques environnementales réalistes et progressives infléchissent les comportements. 	<ul style="list-style-type: none"> - des contraintes excessives et brutales dans leur application ne permettent pas aux agents économiques de s'adapter, - le phénomène Nimby empêche toute réalisation d'infrastructure nouvelle.

	Scénario bleu	Scénario gris
Financement	<ul style="list-style-type: none"> - le financement des infrastructures de transport au moyen des divers instruments existants est assuré dans des <u>conditions satisfaisantes</u>, - l'agence de financement des infrastructures fonctionne dans de bonnes conditions, - décentralisation d'une part de la TIPP, - instauration d'un péage pour les poids lourds sur les principaux itinéraires, - élargissement des péages (PL et VL) à certaines autoroutes existantes. 	<ul style="list-style-type: none"> - les infrastructures de transport restent insuffisamment et/ou trop irrégulièrement dotées, - l'agence ne remplit pas, ou trop partiellement, son rôle. Sa pérennité est compromise, - les entreprises sont considérées comme les « vaches à lait » du système (voir versement transport), - le produit des divers instruments financiers mis en place est trop peu affecté à l'amélioration des infrastructures
Réalisations	<ul style="list-style-type: none"> - A25 portée à 2x3 voies d'Englos à Nieppe et recalibrée en totalité, - A24 : DUP prononcée, - Seine-Nord en travaux en 2007/2008 pour une mise en service partielle en 2012 et complète en 2014/2015, - les opérations ferroviaires du CPER sont réalisées : désaturation significative du réseau ferré à Hazebrouck et Lens-Ostricourt, - projets ferroviaires ambitieux dans la métropole lilloise. 	<ul style="list-style-type: none"> - A25 : opérations limitées à la pose de « rustines ». La dégradation de cette autoroute nuit aux échanges entre la métropole lilloise et Dunkerque et au Port de Dunkerque, - blocages ou retards dans la réalisation de nouvelles infrastructures autoroutières : pas de DUP pour l'A24, - Seine-Nord ne dépasse pas le stade des études en 2008, - retards dans les investissements ferroviaires, notamment dans la métropole lilloise.

	Scénario bleu	Scénario gris
Exploitation des réseaux	<ul style="list-style-type: none"> - le transport combiné accroît significativement son marché et devient « enfin » rentable, - Dourges monte en puissance et joue son rôle de « turbine logistique », - le fret ferroviaire est traité prioritairement sur certains axes, - le Nord-Pas-de-Calais bénéficie d'une desserte consistante sur les liaisons ferroviaires européennes à grande vitesse (arrêts des TGV, fréquences...) : sa situation géographique peut être pleinement valorisée, - la diversification des trafics, l'arrivée d'un transporteur low cost..., assurent le développement de l'aéroport de Lille, - les parts de marché des transports collectifs urbains et interurbains s'accroissent et réduisent le recours à l'automobile. 	<ul style="list-style-type: none"> - le transport combiné ne trouve toujours pas sa rentabilité économique et devient un mode « virtuel ». La plate-forme Delta 3 en subit les conséquences directes, - Dourges ne trouve pas son rythme de croisière, - le fret ferroviaire est systématiquement défavorisé par rapport au transport de voyageurs, notamment dans la traversée de la métropole lilloise, - les TGV internationaux ne font, pour la plupart, que traverser la région sans s'y arrêter : le Nord-Pas-de-Calais et sa métropole perdent des points dans la compétition entre régions et villes européennes, - le trafic de l'aéroport de Lille stagne, - les transports collectifs restent marginaux par rapport à la voiture et n'ont qu'un effet mineur sur le transfert modal.
Technologies	<ul style="list-style-type: none"> - le tram-train connaît une première application réussie dans la métropole lilloise - la gestion des trafics (Allegro) assure une meilleure fluidité de la circulation 	<ul style="list-style-type: none"> - le tram-train reste un concept - l'impact du système reste limité

	Scénario bleu	Scénario gris
	<p>A l'horizon 2010, les nouvelles infrastructures (Seine-Nord, A24) ne seront pas opérationnelles. Cependant, l'avancement des travaux sur Seine-Nord rend réaliste une ouverture dès 2012 et renforce la confiance des chargeurs comme des transporteurs fluviaux qui commencent à investir dans du nouveau matériel.</p> <p>L'efficacité et la convergence des politiques de financement, d'investissement et d'exploitation des transports de voyageurs ou de fret, se traduisent progressivement par une plus grande fluidité des déplacements, en agglomération comme en interurbain.</p> <p>L'alignement progressif des réglementations, notamment sociales, sur le système français rend la concurrence plus équilibrée entre les différents pavillons.</p>	<p>La timidité ou l'inadaptation des politiques de transport entraîne l'aggravation des phénomènes de congestion sur le réseau routier et autoroutier, tant du point de vue de leur intensité que par leur extension à des sections de voies ou des secteurs géographiques jusqu'alors relativement épargnés.</p> <p>La compétitivité des entreprises pâtit des insuffisances du système de transport.</p>

ANNEXES

ANNEXE 1

Routes : Chiffres-clefs

Evolution du trafic routier de marchandises de la région Nord-Pas-de-Calais (en millions de tonnes)

	1998	1999	2000	2001	2002
Trafic national *	127,9	140,1	135,3	148,7	131,2
Trafic avec les pays de l'Union Européenne	25,2	26,2	28,9	26,9	26,7

* trafic interne à la région et trafic avec les autres régions françaises

Trafic sur quelques axes autoroutiers
Moyenne journalière annuelle en milliers de véhicules

A25 Lille-Dunkerque	1998	2000	2002
Loos (entrée ouest de Lille)	98,5	102,1	105,3
Bailleul (40 km de Lille)	42,4	45,7	46,2
Quaedypre (15 km de Dunkerque)	26,1	27,7	28,7

A1 Lille-Paris	1998	2000	2002
Faches Thumesnil (entrée sud de Lille)	127.3	134.5	137.5
Martinsart (10 km de Lille)	94.1	99.3	101.6
Bapaume-Arrageois	33.5	36.7	38.6

A2 Paris-Bruxelles	1998	2000	2002
Crespin (Frontière belge)	19.4	20.6	22.5
Valenciennes Sud	79.3	86.1	89.3
Section Combles à échangeur A2xA26	16.4	17.7	19.1

ANNEXE 2

Fer : Chiffres-clefs

Trafic fret global de la SNCF dans le Nord-Pas-de-Calais

En millions de tonnes

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Arrivages	19,4	18,4	20,4	17,5	17,1	16,4
Expéditions	27,9	27,5	29,7	25,0	27,2	25,4
Total	47,3	45,9	50,1	42,5	44,3	41,8

ANNEXE 3

Fluvial : Chiffres-clefs

Le trafic fluvial dans la région Nord-Pas-de-Calais a progressé de 27% de 1998 à 2003. En 2003, les trafics internationaux représentent 60% des flux.

Trafic fluvial par type de flux dans la région Nord-Pas-de-Calais (en millions de tonnes)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Trafics internes à la région	1.7	1.6	1.6	1.3	1.5	1.8
Trafics avec le reste de la France	1.1	0.9	0.8	0.8	1.1	1.0
Trafics internationaux	2.8	4.0	4.4	4.7	4.4	4.3
Total	5.6	6.5	6.8	6.8	7.0	7.1
Transit	2.6	2.6	3.3	3.2	2.7	3.1

Source : VNF

ANNEXE 4

Ports maritimes et intérieurs : Chiffres-clefs

Port de Dunkerque

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Trafic total (millions de tonnes)	39.2	38.3	45.3	44,4	47.6	50.1
Trafic de conteneurs (milliers d'EVP/TEU)	81	107	148	150	161	162
Poids lourds (milliers)	5	10	68	214	285	377

Source : PAD

Port de Calais et Eurotunnel : trafic passagers (en millions)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Port de Calais	18.1	17.1	15.1	14.4	15.0	13.7
Eurotunnel	13.5	12.8	11.9	11.2	10.6	10,5
TOTAL CALAIS	31,6	29,9	27.0	25.6	25.5	24,2

Source : CCI Calais

Port de Calais et Eurotunnel : trafic poids lourds (en milliers)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Port de Calais	1.2	1.4	1.3	1.4	1.4	1.4
Eurotunnel	0.7	0.8	1.1	1.2	1.2	1.3
TOTAL CALAIS	1.9	2.2	2.4	2.6	2.6	2.7

Source : CCI Calais

Port de Lille

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Trafic total (millions de tonnes)	5.7	5.9	6.7	7,0	6.7	7.3
Conteneurs (milliers d'EVP)	55,7	68.0	75,1	75,6	68,6	74.1

Source : Port de Lille

ANNEXE 5

Aéroports : Chiffres-clefs

Trafic de l'aéroport de Lille :

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Milliers de passagers	865	979	991	970	923	875
dont passagers charters	238	267	269	249	233	212
% charters	27,5%	27,2%	27,1%	25,6%	25,3%	24,2%
Fret (milliers de tonnes)	29	34	38	37	39	45

Source : Aéroport de Lille

Trafic de l'aéroport de Charleroi

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Milliers de passagers	211	236	255	774	1 272	1 806

Source : INS (B)

Trafic de l'aéroport de Beauvais

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Milliers de passagers	257	385	381	415	675	969

Trafic fret de l'aéroport de Vatry*

	2000	2001	2002	2003
Fret (Milliers de tonnes)	1,0	1,8	6,2	8,7

* Début de l'activité en avril 2000

Source : UCCEGA

Edité par la CRCI Nord-Pas de Calais
2, Palais de la Bourse
59001 LILLE Cedex
Tél : 03.20.63.79.79 - Fax : 03.20.13.02.00
Site internet : www.nordpasdecalsais.cci.fr
Directeur de la publication : Bernard Gay
Impression : CRCI Nord-Pas de Calais
Dépôt légal : Septembre 2004
ISSN en cours
Prix : 15 euros TTC (hors frais de port)