

PRIORITE D'INTERVENTION 11

FAVORISER LES ECHANGES, L'ACCESSIBILITE ET REEQUILIBRER LES MODES DE TRANSPORTS

PREAMBULE

Les réflexions communes menées entre l'Etat et la Région autour du projet de Schéma de Services Collectifs de Transports font apparaître les atouts et les manques d'une région déjà fortement irriguée par les infrastructures de transport.

Le Nord-Pas-de-Calais a la chance d'être une grande région d'échanges et de transit. Elle doit pouvoir en tirer toute la valeur ajoutée possible, sans en subir les inconvénients les plus pénalisants.

Aujourd'hui, dans la perspective du développement durable, la priorité est de mieux maîtriser et d'articuler l'ensemble des flux qui parcourent notre région, qu'ils soient de marchandises ou de voyageurs, tout en renforçant les capacités et en achevant les quelques maillons manquants des infrastructures de chaque mode.

En matière de marchandises, la priorité est à la diversification des modes de transport : système portuaire, réseau fluvial à grand gabarit, réseau ferroviaire doivent être utilisés à leur pleine capacité, avec pour objectifs l'intermodalité et la meilleure organisation des fonctions logistiques.

En matière de voyageurs, la priorité au transport collectif et particulièrement au Transport Express Régional doit se traduire par de nouvelles orientations, dans le désenclavement des territoires et l'amélioration des chaînes de transports afin d'en faire une alternative attractive au mode individuel motorisé.

Cette priorité s'appuie sur les objectifs opérationnels :

- 50 Moderniser les transports ferroviaires
- 51 Promouvoir l'intermodalité
- 52 Valoriser les capacités du mode fluvial
- 53 Développer le système portuaire régional
- 54 Conforter et aménager le réseau routier principal
- 55 Développer les véloroutes et les voies vertes

Lors de la réalisation de ces objectifs, une attention particulière sera portée aux problèmes d'environnement. Dans une perspective d'éco-développement, outre les obligations relatives aux lois sur l'eau, l'air, loi sur les paysages..., les continuités seront maintenues par des ouvrages appropriés : passage des piétons, des cyclistes, des flux migratoires de la faune.

PRIORITE D'INTERVENTION 11	Favoriser les échanges, l'accessibilité et reequilibrer les modes de transports	ETAT en MF et en (M €)	REGION en MF et en (M €)	DEPARTEMENT DU NORD en MF et en (M €)	DEPARTEMENT DU PAS DE CALAIS en MF et en (M €)
	<p><i>Objectifs opérationnels :</i></p> <p>50. Moderniser le transport ferroviaire</p> <p>⇒ Augmentation de la capacité et désaturation des infrastructures existantes ⇒ Amélioration de l'accessibilité ferroviaire du territoire régional ⇒ Amélioration de la qualité de service du TER</p> <p>51. Promouvoir l'intermodalité (Dourges)</p> <p>⇒ Mettre en œuvre l'aménagement de la plate-forme multimodale de niveau européen de Dourges ⇒ Observatoires Régionaux des Transports et de la Sécurité Routière</p> <p>52. Valoriser les capacités du mode fluvial</p> <p>⇒ Améliorer l'accessibilité du réseau navigable du Nord-Pas de Calais à une flotte moderne et compétitive ⇒ Aménager les « chaînons » manquants permettant la connexion des réseaux fluviaux français, belges et Nord-européens ⇒ Développer les aménagements portuaires ⇒ Etudier les conditions d'aménagement du Canal de Calais</p> <p>53. Développer le système portuaire régional</p> <p>⇒ Port de Dunkerque ⇒ Port de Boulogne ⇒ Port de Calais</p> <p>54 Conforter et aménager le réseau routier principal</p> <p>55 Développer les véloroutes et les voies vertes</p> <p>⇒ Réalisation d'un réseau régional ⇒ Développement du vélo en ville</p> <p>Développer l'innovation et l'intelligence des transports</p>	<p>550 (83,8470) dont 40 « Après-Mines »</p> <p>78 (11,8910) 70 (10,6714)</p> <p>375 (57,1684) 236 (35,9780)</p> <p>113,5 (17,3030)</p> <p>25,5 (3,8874)</p> <p>219 (33,3863) 135 (20,5806) 59 (8,9945) 25 (3,8112)</p> <p>1.351 (205,9586)</p> <p>3,5 (0,5336)</p> <p>PM</p>	<p>750 (114,3368)</p> <p>78 (11,8910) 70 (10,6714)</p> <p>375 (57,1684) 236 (35,9780)</p> <p>113,5 (17,3030)</p> <p>25,5 (3,8874)</p> <p>360 (54,8816)</p> <p>1.250 (190,5613)</p> <p>3,5 (0,5336)</p> <p>PM</p>	<p>80 (12,1959) 45 (6,8602)</p> <p>60 (9,1469) 60 (9,1469)</p> <p>40 (6,0980) 40 (6,0980)</p> <p>34 (5,1833) 34 (5,1833)</p> <p>540 (82,3225)</p>	<p>100 (15,2449) 100 (15,2449)</p> <p>12,5 (1,9056)</p> <p>12,5 (1,9056)</p> <p>55 (8,3847)</p> <p>55 (8,3847)</p> <p>300 (45,7347)</p> <p>467,5 (71,2699)</p>
		2.576,5 (392,7849)	2.816,5 (429,3727)	754 (114,9466)	467,5 (71,2699)

50. MODERNISER LES TRANSPORTS FERROVIAIRES

ETAT DES LIEUX

Le Nord-Pas-de-Calais bénéficie d'un réseau ferroviaire très dense. Cependant, la coexistence de trafics de natures différentes : TER, TGV, FRET pose chaque jour davantage des problèmes d'exploitation et de disponibilité de sillons.

La situation ferroviaire régionale se caractérise essentiellement par un nombre important d'axes confrontés à des problèmes de capacité et à une qualité de service insuffisante.

Une modernisation et une augmentation de capacité s'avèrent indispensables, si l'on souhaite que ce réseau reste performant, puisse attirer également de nouveaux trafics (fret et voyageurs) et contribuer ainsi à la diversification des modes de transport.

L'objectif national est de doubler le trafic fret ferroviaire dans les 10 ans. Parallèlement, l'objectif régional de la SNCF est d'augmenter de 25 % la part de marché des lignes TER à moyenne distance d'ici 5 ans.

La compétence sur les infrastructures ferroviaires relève de Réseau Ferré de France et de l'Etat, au titre de sa compétence en matière d'aménagement du territoire.

La Région accepte d'y apporter également sa contribution pour différentes raisons :

- les investissements réalisés contribuent au développement économique du Nord-Pas de Calais,
- ils permettent de diminuer les nuisances, notamment pour les riverains des infrastructures routières, en diversifiant les modes de transport
- ils participent d'un aménagement équilibré du territoire régional et renforcent sa cohésion.

La Région a, en particulier, comme objectifs de développer progressivement le cadencement sur la majeure partie des axes TER et de permettre simultanément des dessertes rapides des grandes agglomérations du Nord-Pas-de-Calais.

Rappelons par ailleurs que la Région, en dehors du Contrat de Plan, s'investit massivement dans un programme de modernisation du matériel roulant, qui constitue un volet essentiel de l'amélioration de la qualité de service. Enfin, cet effort particulier de la Région s'inscrit dans le contexte du transfert de compétences en termes de transport collectif d'intérêt régional et d'une remise à plat des compétences respectives de Réseau Ferré de France, de la SNCF et des Régions.

DEFINITION DE L'OBJECTIF OPERATIONNEL

Permettre l'augmentation prévue de tous types de trafics sur les principaux axes de la région et favoriser la circulation de ces trains dans de bonnes conditions de sécurité, de régularité et de confort pour les usagers.

Mettre à niveau les dessertes des zones enclavées pour unifier les conditions d'accès aux réseaux sur l'ensemble du territoire et permettre la mise en place progressive du cadencement sur la majeure partie des axes TER et la desserte rapide des grandes agglomérations.

Apporter une meilleure qualité de service et de confort aux usagers du TER afin de les fidéliser et d'attirer une nouvelle clientèle.

Accroître l'usage intermodal du transport en commun par une articulation adaptée entre les différentes formes de déplacements urbains ou interurbains, individuels ou collectifs, infra ou extra-régionaux.

Contribuer à la diversification et au rééquilibrage des modes de transport en matière de flux de marchandises.

a) description de l'intervention et de ses moyens d'action

L'objectif opérationnel comprend trois moyens d'action :

- ⇒ augmentation de la capacité et désaturation des infrastructures existantes
- ⇒ amélioration de l'accessibilité ferroviaire du territoire régional
- ⇒ amélioration de la qualité de service du TER

b) contribution de l'intervention aux orientations stratégiques et aux priorités d'action du programme

L'ensemble de ces interventions doit permettre le développement du transport ferroviaire dans toutes ses composantes et permettre, en particulier, au TER d'offrir une alternative attractive au mode automobile dans les liaisons interurbaines et jusqu'au cœur des agglomérations.

RESULTATS ATTENDUS

⇒ **quantitatifs**

- accroissement de la capacité ferroviaire (et donc des circulations) sur les tronçons améliorés : 300 trains par jour à Hazebrouck et sur la section Douai-Ostricourt ; trois trains/heures/sens sur Don-Béthune ;
- augmentation de la fréquentation du TER : augmenter de 25% la part de marché du train sur les principales liaisons ;
- amélioration de la régularité actuelle du TER à terme : objectif de maintien global de la régularité actuelle en phase travaux.

⇒ **qualitatifs**

- amélioration de la sécurité des transports ferroviaires ;
- amélioration de la qualité de service du transport ferroviaire de marchandises ;
- amélioration des taux de satisfaction des usagers des transports collectifs et en particulier du TER.

PARTENARIAT ET FINANCEMENT

- **Etat** : 550 MF (83,8470 M€) dont 40 MF (6,0980 M€) « Après-mines »
- **Région** : 750 MF (114,3368 M€)
- **Département du Nord** : 80 MF (12,1959 M€)

Au-delà des moyens d'action 50.1 (Augmentation de la capacité et désaturation des infrastructures existantes), 50.2 (Amélioration de l'accessibilité ferroviaire du territoire régional) et 50.3 (Amélioration de la qualité de service du TER) détaillés ci-après, l'Etat et la Région réservent respectivement 75 MF et 40 MF sur leurs dotations pour le financement d'études et la réalisation des projets correspondants dans la mesure où celles-ci seraient concluantes.

La Région pourra apporter des crédits complémentaires nécessaires à financer les projets décidés par les partenaires dans le cadre de la convention d'application du volet ferroviaire du Contrat de Plan.

MODALITES DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI

Un groupe technique de programmation et de suivi sera mis en place pour l'objectif 48 de la priorité 10 et pour la priorité 11 (objectifs 50 à 55).

Les modalités de mise en œuvre seront précisées dans le cadre d'une convention d'application spécifique à ce mode de transport.

INDICATEUR DE RESULTAT

- Capacité ferroviaire : nombre de trains fréquentant les tronçons faisant l'objet des investissements financés par le CPER

INDICATEUR COMPLEMENTAIRE DE RESULTAT

- Nombre de trains fréquentant les tronçons faisant l'objet des investissements financés par le CPER par grandes catégories : TER, grandes lignes et fret

INDICATEUR DE REALISATION

- Linéaire de tronçons améliorés

INDICATEUR DE DEVELOPPEMENT DURABLE

- Nombre d'équivalents voitures particulières captés par le transport ferroviaire

INDICATEUR DE CONTEXTE

- Fréquentation globale en voyageurs x km du TER

Par ailleurs, la mesure de la satisfaction de la clientèle pourra être opérée à partir d'enquêtes.

PRISE EN COMPTE DES PREOCCUPATIONS DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Le développement des transports ferroviaires est une action directe en faveur du développement durable. Pour ce qui est du transport des voyageurs, il comporte un impact dans les trois dimensions du développement durable :

- économie : accessibilité aux emplois pour tous ;
- environnement : transfert vers des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement et plus économes en énergie que les modes individuels motorisés ;
- équité sociale : accessibilité des territoires pour tous.

De même, le transport ferroviaire de marchandises favorise la réduction des nuisances dues aux transports, limite les émissions de gaz à effet de serre. Il contribue à une meilleure efficacité énergétique à la tonne transportée et participe d'une meilleure utilisation des infrastructures existantes.

Dans la mise en œuvre, il est explicitement prévu de prendre en compte les impératifs du développement durable (notamment réalisation de murs antibruit dans la traversée des agglomérations concernées).

Par ailleurs, la réalisation de ce programme sera l'occasion de réduire les coupures et de maintenir ou d'accroître les continuités de circulation pour les piétons et les cyclistes par des ouvrages appropriés, en cohérence avec l'objectif opérationnel 55 du CPER (« Développement des véloroutes et des voies vertes »).

CONTRIBUTION AU VOLET TERRITORIAL DU CONTRAT DE PLAN

- description de l'aspect territorial des interventions : les opérations de requalification des gares ferroviaires et d'aménagement de pôles d'échanges situées au sein de territoires de projet (agglomérations, pays, parcs naturels) doivent être explicitement inscrites dans le projet élaboré.
- part des financements réservés à des procédures territoriales (y compris programme « après-mines ») : Etat : 80 MF (12,1959 M€) ; Conseil régional : 50 MF (7,6225 M€).

50. MODERNISER LES TRANSPORTS FERROVIAIRES

Moyen d'action 50.1

Augmentation de la capacité et désaturation des infrastructures existantes

DESCRIPTION DU MOYEN D'ACTION

Il s'agit de traiter la saturation (actuelle ou à venir) de l'artère Nord-Est reliant le Dunkerquois à l'extrémité Est de la région, en direction de la Lorraine.

Le moyen d'action prévoit d'intervenir sur trois points particuliers :

- ⇒ l'aménagement du nœud d'Hazebrouck (1ère phase : 250 MF, soit 38,1123 M€) ;
- ⇒ l'augmentation de capacité du réseau ferroviaire au sein du quadrilatère Lens-Arras-Douai-Ostricourt (1ère phase : 495 MF (75,4623 M€)) ;
- ⇒ la modernisation, financée par RFF, des caractéristiques des voies et de leur équipement sur la section Aulnoye-Aubenton.

Pour mémoire, l'amélioration de la desserte ferroviaire du port de Dunkerque, financée au titre du volet portuaire du contrat de plan (objectif opérationnel n°53) participe également de ce moyen d'action.

En fonction des moyens financiers disponibles et des conclusions des études à intervenir, d'autres opérations pourront également être entreprises.

PARTENARIAT ET FINANCEMENT

- partenaires concernés : Etat, Région Nord-Pas de Calais, RFF, conseils généraux ;
- plan de financement et échéancier de mobilisation des financements :
 - ⇒ **RFF** : 250 MF (38,1123 M€) ;
 - ⇒ **Etat** : 267,5 MF (40,7801 M€) [dont 40 MF (6,0980 M€) du programme « après-mine »] ;
 - ⇒ **Région** : 267,5 MF (40,7801 M€) [dont 50 MF (7,6225 M€) du programme « après-mines »] ;
 - ⇒ **Département du Nord** : 45 MF (6,8602 M€).

La participation des départements est exclusivement destinée au financement des raccordements routiers les concernant dans le cadre des ouvrages d'art créés ou aménagés au sein de ce programme.

Le concours d'autres partenaires et des financements européens (fonds structurels et réseaux de transport européens) pourra être recherché en fonction de la nature des différentes opérations.

50. MODERNISER LES TRANSPORTS FERROVIAIRES

Moyen d'action 50.2

Amélioration de l'accessibilité ferroviaire du territoire régional

DESCRIPTION DU MOYEN D'ACTION

Le moyen d'action prévoit d'intervenir en priorité sur 2 axes ferroviaires :

- ⇒ Don-Béthune par doublement de la voie unique existante ;
- ⇒ Arras-Etaples par la modernisation totale ou partielle des installations.
- ⇒ Un programme d'études sera par ailleurs engagé dès les premières années du contrat de plan afin d'envisager des opérations complémentaires. En fonction de leurs conclusions et des moyens financiers disponibles, les principaux partenaires concernés (Etat, Région, RFF) décideront d'un commun accord l'engagement de tout ou partie des travaux correspondants. Ces études concerneront, de façon non limitative, la réouverture des lignes Bully-Bruay, Dunkerque-Adinkerque, Valenciennes-Mons (Belgique) ou encore l'électrification des infrastructures ferroviaires du Littoral (Dunkerque-Calais-Boulogne-Rang du Fliers).
- ⇒ Etude et maîtrise foncière d'autres réouvertures (Armentières-Merville-Lestrem, Lille-Aéroport de Lesquin, gare régionale de voyageurs de St-Sauveur, desserte ferroviaire de Carvin...)

Dans un second temps, ces études permettront de définir les conditions de réalisation de projets à plus long terme.

PARTENARIAT ET FINANCEMENT

- partenaires concernés : Etat, Région Nord-Pas de Calais, RFF ;
- plan de financement indicatif :
 - ⇒ **RFF** 70 MF (10,6714 M€) ;
 - ⇒ **Etat** : 157,5 MF (24,0107 M€) ;
 - ⇒ **Région** : 292,5 MF (44,5913 M€).

En sus de sa participation contractualisée, le Conseil régional prévoit d'apporter des financements complémentaires à ce moyen d'action.

MODALITES DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI

Maîtres d'ouvrage

Réseau ferré de France pour les infrastructures ferroviaires ; les gestionnaires de la voirie pour les raccordements routiers ;

Partenaires coordonnateurs et services pilotes

Etat (DRE), RFF et Conseil régional (Direction des Transports) ;

Dispositif d'instruction et de suivi :

- ⇒ cf objectif opérationnel ;
- ⇒ un comité technique spécifique au mode ferroviaire associera l'ensemble des partenaires concernés au suivi de l'ensemble du programme ;
- ⇒ des comités consultatifs locaux élargis pourront également être mis en œuvre pour chacune des opérations ;
- ⇒ des conventions, liant Réseau ferré de France, l'Etat et le Conseil régional préciseront, préalablement au début des travaux, les modalités techniques et financières de chaque opération.

50. MODERNISER LES TRANSPORTS FERROVIAIRES

Moyen d'action 50.3

Amélioration de la qualité de service du TER

DESCRIPTION DU MOYEN D'ACTION

Parallèlement à l'amélioration des infrastructures ferroviaires, il est indispensable d'offrir une meilleure « qualité de service » aux usagers, afin de les fidéliser et d'attirer une nouvelle clientèle. Ce caractère attractif du TER passe aussi par une meilleure articulation avec différents modes de « rabattement » (voiture, vélo, transports urbains ou départementaux).

Ce moyen d'action comprend plusieurs types d'opérations : requalifications de gares TER, créations et aménagements de « pôles d'échanges » urbains, interurbains ou hors agglomération, développement de l'information de l'utilisateur, facilitation de l'usage multimodal (billettique).

PARTENARIAT ET FINANCEMENT

- partenaires concernés : Etat, Région Nord-Pas-de-Calais, RFF, SNCF, département du Nord
- plan de financement et échéancier de mobilisation des financements :
 - ⇒ **Etat** : 50 MF (7,6225 M€) ;
 - ⇒ **Région** : 150 MF (22,8674 M€) ;
 - ⇒ **RFF** : 30 MF (4,5735 M€) ;
 - ⇒ **SNCF** : 49 MF (7,4700 M€) ;
 - ⇒ **Département du Nord** : 35 MF (5,3357 M€), au titre de l'aménagement de pôles d'échanges interurbains.

En fonction des opérations, le partenariat des collectivités locales intéressées (communes, autorités organisatrices, exploitants des transports urbains) sera recherché. Le concours des financements européens en zones objectifs 1 et 2 sera également sollicité.

Pour mémoire, le développement des transports collectifs pourra en outre bénéficier des crédits prévus au titre du développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication dans les transports (Axe III, objectif opérationnel 48).

MODALITES DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI

Maîtres d'ouvrage

SNCF, RFF, collectivités territoriales, exploitants et autorités organisatrices des transports

Critères de sélection des opérations

Les opérations de requalification de gares et d'aménagement de pôles d'échanges situées au sein de territoires de projet doivent être inscrites dans le projet élaboré

Partenaires coordonnateurs et services pilotes

Etat (DRE), SNCF, RFF, Conseil régional (Direction des Transports) et conseil général du Nord.

Dispositif d'instruction et de suivi

- ⇒ cf objectif opérationnel ;
- ⇒ un comité technique spécifique au mode ferroviaire associera l'ensemble des partenaires concernés au suivi de l'ensemble du programme ;
- ⇒ des comités consultatifs locaux élargis pourront également être mis en œuvre pour chacune des opérations ;
- ⇒ des conventions de subvention lieront chacun des financeurs au maître d'ouvrage de chaque opération.

INDICATEURS

- taux d'abonnement ;
 - taux d'utilisation des billets intermodaux.
- Des enquêtes seront réalisées pour mesurer la satisfaction des usagers.

51. PROMOUVOIR L'INTERMODALITE

ETAT DES LIEUX

Objectif commun de l'Etat et de la Région, le développement de l'intermodalité dans les transports repose en premier lieu sur une adaptation des différents modes. A ce titre, c'est l'ensemble des politiques mises en œuvre dans la présente priorité d'intervention qui concourt à ce développement.

L'intermodalité suppose toutefois également, notamment en matière de fret, l'aménagement d'espaces et la réalisation d'équipements spécifiques autorisant le transfert des marchandises d'un mode à l'autre

Enfin, les travaux récents menés dans le cadre de l'élaboration des schémas de services collectifs ont démontré qu'une approche résolument multimodale des transports doit reposer en amont sur une observation cohérente de l'ensemble des modes concernés, tant pour le fret que pour les voyageurs.

Le présent objectif opérationnel traite plus spécifiquement de ces deux derniers aspects.

a) Equipements intermodaux pour le fret

Outre les ports maritimes et fluviaux, le Nord-Pas-de-Calais dispose pour l'organisation des chaînes de transport combiné du chantier rail-route de Saint-Sauveur à Lille.

Ce chantier fonctionne actuellement à un niveau proche de sa capacité maximale et ne dispose ni des installations optimales nécessaires à sa compétitivité et à sa qualité de service, ni des espaces souhaitables pour son extension et sa modernisation. Sa localisation enfin génère des nuisances réelles pour le tissu urbain environnant.

Ce constat a conduit RFF à développer avec le soutien financier de l'Etat un nouveau chantier à Lomme afin de satisfaire les besoins immédiats et de maintenir à moyen terme un équipement sur la métropole.

Parallèlement l'ensemble des partenaires concernés a entrepris au cours du XIème plan les réflexions en vue de la recherche d'un site plus approprié sur les territoires des communes de Dourges, Oignies et Ostricourt pour répondre aux besoins du moyen et long terme.

Ce projet est aujourd'hui entré en phase opérationnelle et doit être mené à bien dans ses différents aspects (aménagement généraux, chantiers intermodaux et zones logistiques associées). Il s'agit aussi d'organiser autour de cet équipement majeur un réseau régional de plates-formes et d'équipements à même de drainer un maximum de trafics.

b) Observation des transports

Initié entre l'Etat et la Région et contractualisé entre 1994 et 1999, l'Observatoire des Transports, connu sous le nom de Cellule Economique Régionale des Transports (CERT), a permis aux deux partenaires d'aborder les démarches de Schémas de services et de préparation du Contrat de Plan sur la base d'un patrimoine commun de connaissances relatives au système global de transport.

Aujourd'hui, un certain nombre d'éléments nouveaux sont susceptibles d'être pris en compte à l'avenir dans une mission « redéfinie » de l'Observatoire des Transports :

- ⇒ l'obligation légale de suivi et d'évaluation des résultats, inscrite dans la loi Voynet, mais aussi dans les documents européens ;
- ⇒ la constitution progressive de la Région en tant qu'Autorité Organisatrice en matière de Transport Ferroviaire Régional ;
- ⇒ la nécessaire transversalité de certains dossiers notamment quant aux relations qu'entretiennent les transports avec le développement économique, l'aménagement du territoire, l'environnement ou la formation par exemple ;
- ⇒ le développement de plusieurs observatoires autour de la problématique des transports, traduisant une certaine dispersion des compétences entre collectivités locales, mais aussi entre acteurs publics et privés ;
- ⇒ les perspectives ouvertes par les programmes d'actions communautaires dans le domaine du transport et de la recherche sur ce thème.

Cette situation nouvelle impose non seulement une poursuite de l'effort engagé, mais, au-delà, un élargissement à d'autres partenaires. Ceci nécessite de cibler le champ d'observation au regard des nouveaux besoins identifiés et des moyens disponibles.

Par ailleurs, le volet « Sécurité Routière » a fait également l'objet d'un travail commun entre l'Etat et la Région, autour essentiellement de la collecte d'informations statistiques sur l'insécurité routière et leurs analyses et de la mise en œuvre d'actions de prévention et de sensibilisation, notamment dans les écoles et collèges.

Cette démarche doit également aujourd'hui prendre une nouvelle dimension, avec des partenariats nouveaux, être élargie à l'ensemble des modes de transport et intégrer la nouvelle politique locale en matière de Sécurité Routière insufflée par l'Etat..

DEFINITION DE L'OBJECTIF OPERATIONNEL

- mettre en œuvre l'aménagement de la plate-forme multimodale de niveau européen de Douges conformément au projet défini et approuvé par les principaux partenaires ;
- assurer sa mise en service dans les conditions optimales de compétitivité et de qualité des services offerts ;
- constituer et valoriser un réseau associant cette plate-forme aux principaux équipements régionaux existants ou susceptibles d'être créés ; notamment par l'accompagnement du développement des plates-formes d'intérêt régional d'Arras, Boulogne, Denain, Dunkerque et Lille ;
- tirer parti de ce réseau pour attirer sur le territoire régional des activités logistiques ;
- contribuer par un programme d'études et de recherche à une optimisation du système régional de transport.

a) Description de l'intervention et de ses moyens d'action

- réaliser les travaux prévus dans le cadre de la première phase de travaux et relatifs aux aménagements généraux, à l'organisation des dessertes et aux chantiers de transfert modaux ;
- aménager dans une seconde phase les terrains disponibles pour l'accueil des activités logistiques ;
- Observatoires Régionaux des Transports et de la Sécurité Routière.

b) Contribution aux orientations stratégiques et aux priorités d'action du programme

- ancrer le territoire régional sur les grands couloirs internationaux de transport de fret.
- Développer des services de transport combiné efficaces, fiables et compétitifs au service de l'économie et de l'attractivité régionale ;
- organiser un système de transport s'inscrivant dans le cadre d'un développement durable du territoire régional ;
- développer l'activité et l'emploi dans les activités logistiques ;
- offrir un point d'appui aux différents équipements régionaux, notamment portuaires, pour développer leurs propres activités ;
- reconverter une friche industrielle majeure et développer la synergie entre les grands territoires régionaux (métropole, bassin minier, littoral) ;
- fournir les données, informations objectives et études nécessaires à la sensibilisation de la population, au débat et aux décisions.

RESULTATS ATTENDUS

a) Equipements intermodaux pour le fret (quantitatifs)

- développement des services de transport combiné et, en conséquence, des trafics ferroviaires et fluviaux comme alternative au transport routier : 240 000 équivalents vingt pieds traitées sur le site à l'échéance du contrat de plan (dont 10 % en mode fluvial et 90 % en ferroviaire) ;

- implantation d'activités logistiques à fort potentiel d'emploi à proximité de la plate-forme et plus généralement sur le territoire régional : 90 hectares de zone logistique aménagés sur le site ; une commercialisation de 8 à 10 hectares par an ;
- 400 emplois sur le site à l'échéance du contrat de plan.

b) Observation des transports (qualitatifs)

- amélioration de la connaissance des transports, de leurs déterminants et de leurs impacts économiques, sociaux ou environnementaux ; développement d'outils méthodologiques pour une approche multimodale des transports ;
- développement d'un large partenariat sur ces questions ; documents et publications ; manifestations de sensibilisation ou séminaires d'information ;
- reconnaissance de l'observatoire comme source de données et d'informations.

PARTENARIAT ET FINANCEMENT

Etat : 78 MF (11,8910 M€)

Région : 78 MF (11,8910 M€)

Département du Nord : 60 MF (9,1469 M€)

Département du Pas-de-Calais : 100 MF (15,2449 M€)

MODALITES DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI

Un groupe technique de programmation et de suivi sera mis en place pour l'objectif 48 de la priorité 10 et pour la priorité 11 (objectifs 50 à 55).

Les modalités de mise en œuvre seront précisées dans le cadre d'une convention d'application spécifique à cet objectif.

INDICATEUR DE RESULTAT

- nombre d'unités traitées en intermodalité sur le site de Dourges (nombre de conteneurs en équivalent vingt pieds).

INDICATEURS COMPLEMENTAIRES DE RESULTAT

- nombre d'unités traitées sur le site de Dourges en fluvial
- nombre d'unités traitées sur le site de Dourges en ferroviaire

INDICATEUR DE REALISATION

- nombre d'hectares de zones logistiques aménagés et occupés sur le site de Dourges.

INDICATEURS DE DEVELOPPEMENT DURABLE

- nombre d'emplois créés sur le site de Dourges occupés par des hommes
- nombre d'emplois créés sur le site de Dourges occupés par des femmes

INDICATEUR DE CONTEXTE

- nombre de conteneurs en équivalent vingt pieds qui entrent ou quittent la région en mode fluvial, ferroviaire, maritime et si possible routier.

PRISE EN COMPTE DES PREOCCUPATIONS DE DEVELOPPEMENT DURABLE

- le développement du combiné s'inscrit dans une stratégie d'optimisation du système de transport et de rééquilibrage modal permettant de répondre à la fois aux objectifs économiques et environnementaux ;
- le label Haute Qualité Environnementale sera recherché tant pour la phase chantier que pour l'aménagement et le fonctionnement du site incluant une information exemplaire de la population locale ;
- il sera notamment tenu compte de l'impact de l'équipement sur les eaux de surface (gestion de zones humides), le paysage (respect d'une trame verte, proximité de bâtiments historiques), les cheminements piétons et cyclistes et la pollution des sols existante ou susceptible d'être générée par l'équipement ;
- le projet intègre les contraintes particulières liées aux transports frigorifiques et de matières dangereuses ;
- le développement de l'emploi féminin sera maximisé sur la plate-forme de Dourges.

CONTRIBUTION AU VOLET TERRITORIAL DU CONTRAT DE PLAN

Le projet répond prioritairement à des objectifs stratégiques régionaux. Il constitue toutefois également un élément fort contribuant au développement d'une synergie commune entre la métropole et les territoires de l'ancien bassin minier. A ce titre, il a vocation à s'intégrer pleinement dans la stratégie de développement de ces territoires. Cette intégration et ses conséquences en termes d'emplois pour la population locale permettront d'apprécier la contribution du projet au volet territorial du contrat de plan.

Enfin, la volonté de développer un réseau régional d'équipements intermodaux répond au souci d'un développement équilibré des différents territoires régionaux. Les éléments constitutifs de ce réseau devront figurer dans les projets de territoire élaborés.

Par ailleurs, l'observation sera menée au niveau régional mais aussi, chaque fois que possible, au niveau infra-régional.

51. PROMOUVOIR L'INTERMODALITE

Moyen d'action 51.1

Réaliser la première phase de travaux de la plate-forme de Dourges

DESCRIPTION DU MOYEN D'ACTION

Il s'agit de mettre en œuvre les travaux prévus dans la première phase du projet telle que définie et approuvée par l'ensemble des cofinanceurs dans le cadre du précédent contrat de plan. Ces travaux comprennent notamment les aménagements généraux, les dessertes par les différents modes de transport et les chantiers multi-techniques.

Parallèlement, devront être précisées et mises en place les conditions d'exploitation de la plate-forme.

Pour mémoire, les aménagements complémentaires envisagés sur le canal à grand gabarit au droit de la plate-forme pourront bénéficier des crédits prévus par les partenaires en faveur du développement des ports fluviaux (cf. objectif opérationnel et moyen d'action n° 52.3).

PARTENARIAT ET FINANCEMENT

- Partenaires concernés : Etat, Région Nord-Pas-de-Calais et ensemble des collectivités territoriales regroupées dans le syndicat mixte constitué à cet effet.
- Plan de financement :
 - ⇒ l'Etat apportera 70 MF (10,6714 M€) dans le cadre du XIIème plan à la première phase de travaux. Cette participation s'ajoutera aux 12 MF (1,8294 M€) déjà mobilisés par VNF et aux 42 MF (6,4029 M€) restant à mobiliser par l'Etat sur les crédits prévus au titre du XIème plan. Elle sera complétée d'une participation de 30 MF (4,5735 M€), financée hors contrat de plan.
 - ⇒ La Région Nord-Pas-de-Calais apportera de même 70 MF (10,6714 M€), complétant les 39 MF (5,9455 M€) déjà mobilisés au titre du XIème plan.
 - ⇒ Le Département du Nord- apportera 60 MF (9,1469 M€) à la mise en œuvre des aménagements de la plate-forme multimodale de Dourges, conformément au projet défini et approuvé par les principaux partenaires.
 - ⇒ Le syndicat mixte assurera le complément de financement, étant précisé qu'il a d'ores et déjà bénéficié d'une participation des fonds structurels européens (FEDER) à concurrence de 137 MF (20,8855 M€).

MODALITES DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI

Maître d'ouvrage bénéficiaire

Syndicat Mixte pour la Réalisation de la Plate-forme de Dourges ;

Partenaires coordonnateurs et services pilotes

Etat (DRE) et Région Nord-Pas-de-Calais (Direction des Transports) ;

Dispositifs d'instruction et de suivi

- ⇒ un comité de pilotage spécifique à l'opération de Dourges associera l'ensemble des partenaires concernés au suivi de l'ensemble du programme (première et deuxième phase) ; Il aura également pour mission de préciser les conditions ultérieures d'exploitation ;
- ⇒ des conventions de subvention lieront chacun des financeurs au maître d'ouvrage de l'opération.

Calendrier prévisionnel des travaux

- ⇒ début des travaux : Novembre 2000 ;
- ⇒ fin des travaux de la première phase : fin 2001 ;
- ⇒ mise en service : fin 2002.

51. PROMOUVOIR L'INTERMODALITE

Moyen d'action 51.2

Aménager les terrains pour l'accueil des activités logistiques sur le site de Dourges

DESCRIPTION DU MOYEN D'ACTION

La mise en service de la plate forme multimodale de Dourges et le développement d'un réseau régional d'équipements existants ou susceptibles d'être créés en matière de transfert modal doit permettre de développer l'attractivité régionale pour l'implantation d'activités logistiques.

L'accueil de ces activités doit pouvoir être assuré par une offre adaptée de terrains aménagés. La deuxième phase de réalisation de la plate-forme de Dourges consistera à aménager les vastes terrains disponibles dans cet objectif.

PARTENARIAT ET FINANCEMENT

- partenaire concerné : syndicat mixte pour l'aménagement de la plate-forme de Dourges, associant l'ensemble des collectivités territoriales concernées ;
- plan de financement : le syndicat mixte assurera le financement des travaux de cette seconde phase, estimés à 400 MF. Le concours financier de l'Union Européenne sera sollicité dans le cadre de la mesure en faveur de l'aménagement de sites d'accueil pour activités inscrite au DOCUP objectif 2.

MODALITES DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI

Maître d'ouvrage

Syndicat mixte pour l'aménagement de la plate-forme de Dourges ;

Dispositif d'instruction et de suivi

- ⇒ un comité de pilotage spécifique à l'opération de Dourges associera l'ensemble des partenaires concernés au suivi de l'ensemble du programme (première et deuxième phase) ; il aura également pour mission de préciser les conditions ultérieures d'exploitation .

Calendrier prévisionnel des travaux

- ⇒ dossier de ZAC : fin 2000 ;
- ⇒ début des travaux : fin 2001 ;
- ⇒ premières implantations : fin 2002.

51. PROMOUVOIR L'INTERMODALITE

Moyen d'action 51.3

Observatoires régionaux des transports et de la sécurité routière

DESCRIPTION DU MOYEN D'ACTION

a) Mieux connaître le système de transport régional

- poursuite de la collecte, du traitement et de la diffusion de l'information permettant de mieux connaître le système de transport régional, la stratégie des opérateurs dans une approche réellement multimodale et d'évaluer la connaissance et l'image du système de transport, notamment de personnes, par la population et les décideurs ;
- structuration de la recherche et de l'échange d'informations : la variété des données recueillies et leurs interférences imposent d'organiser rapidement une mise en réseau des structures autour de l'Observation des Transports. Collectes et analyses sont réalisées actuellement aux différents niveaux, local, régional, national, voire transfrontalier et utilisent des indicateurs distincts suivant les modes. Cette démarche vise une recherche d'homogénéité dans les méthodes, les zonages, les échéanciers, etc..., et répond au double objectif d'une efficacité accrue et d'une économie d'échelle sur les moyens à mobiliser ;
- partenariat étroit de l'Observatoire avec les services de l'évaluation (Etat et Région) pour suivre les indicateurs de résultats sur la base d'un référentiel défini lors de la rédaction du Contrat de Plan. Ces indicateurs concernent les objectifs opérationnels et les indicateurs génériques de développement durable ;
- mise en place d'outils d'aide à la décision permettant évaluation et prospective (Observatoire des déplacements, modélisation, cartographie et SIG...) pour répondre aux besoins d'informations spécifiques des citoyens, des décideurs et des acteurs publics et privés ;
- acquisition de la connaissance et de la répartition modale sur les grandes liaisons intra-régionales.

b) Mieux connaître les causes de l'accidentologie et améliorer la sécurité routière

- poursuite de la collecte et du traitement des données en ce qui concerne l'insécurité routière et les efforts entrepris pour y remédier. Sur ce dernier point, l'orientation souhaitée est d'aller au-delà d'un simple traitement statistique du fichier des accidents et d'élargir la mission d'observation à des études ciblées et à l'élaboration sur l'ensemble des réseaux d'une cartographie, préalable aux actions de prévention et de sensibilisation auprès des usagers, notamment des jeunes.

PARTENARIAT ET FINANCEMENT

- partenaires concernés : Etat et Région Nord-Pas-de-Calais ;
- plan de financement :
 - ⇒ **l'Etat** apportera 4 MF (0,6098 M€) pour l'Observatoire des Transports (CERT) et 4 MF (0,6098 M€) pour L'Observatoire de la Sécurité Routière ;
 - ⇒ **la Région** apportera une contribution identique à ces deux Observatoires.

D'autres partenaires seront sollicités, notamment :

- ⇒ les principaux opérateurs de transports bénéficiaires des financements prévus au CPER et appelés à ce titre à participer aux démarches de prospective, de programmation, de suivi et d'évaluation ;
- ⇒ les usagers des transports, qu'il s'agisse des milieux économiques (organismes consulaires) ou des représentants des voyageurs appelés à exprimer leurs attentes.

En ce qui concerne l'aspect «sécurité Routière», le partenariat sera élargi, si possible, aux deux départements, ainsi qu'aux grandes agglomérations, dont la Métropole Lilloise. Du côté de l'Etat, cette évolution sera mise en œuvre dans le cadre d'une réorganisation et d'une mise en synergie de différents services.

Les fonds européens seront sollicités afin d'amplifier la démarche initialisée.

MODALITES DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI

Maîtres d'ouvrage

Une réflexion sera menée avec les partenaires concernés quant au mode de fonctionnement de l'Observatoire des transports, reprenant les modalités de gestion antérieures ou évoluant vers une structure juridique plus indépendante. En ce qui concerne la sécurité routière, la forme associative restera privilégiée, avec un élargissement souhaité des partenariats ;

Partenaires coordinateurs et services pilotes

Etat (DRE) et Conseil régional (direction des transports) ;

Fonctionnement

⇒ un comité technique spécifique fixe le programme annuel des actions à mener en matière d'études, d'observation et de diffusion. Les principaux partenaires, notamment ceux bénéficiant par ailleurs des financements prévus par l'Etat, la Région et les départements dans le cadre du présent contrat de plan, seront obligatoirement associés à ce comité ;

⇒ des groupes de travail plus restreints pourront être mis en place pour le pilotage et le suivi d'opérations particulières.

INDICATEUR

- taux de renseignement par l'observatoire des transports des indicateurs du CPER liés au transport.

52. VALORISER LES CAPACITES DU MODE FLUVIAL

ETAT DES LIEUX

Le canal à grand gabarit reliant Dunkerque à Valenciennes et ses liaisons avec la Belgique constituent l'épine dorsale du réseau navigable régional et concentrent, avec le canal du Nord vers la Picardie et l'Île de France, l'essentiel des trafics.

Les investissements réalisés dans le cadre des plans précédents, notamment sur l'axe Deûle-Lys, ont constitué une étape importante dans l'aménagement de ce réseau en permettant notamment l'amélioration des liaisons avec l'Europe du Nord Ouest.

Cet effort doit être poursuivi afin d'accroître significativement l'accessibilité du réseau en liaison avec l'Europe du Nord Ouest aux unités fluviales les plus récentes et les plus compétitives en terme de capacité de chargement et de coût. Il s'agit notamment d'améliorer les caractéristiques suivantes qui se révèlent très limitatives :

- les hauteurs libres insuffisantes sous les ouvrages d'art ;
- les gabarits limités sur le Bas-Escaut et l'axe Deûle-Lys, imposant des alternats de navigation et générant aussi une dégradation rapide de l'infrastructure (érosion des berges, envasement,...) ;
- la fermeture du canal reliant Condé à Pommeroeul en Belgique, suite à son envasement par les sédiments ;
- le gabarit réduit du canal de Calais jusqu'au canal à grand gabarit.

Le développement des trafics suppose également l'adaptation, la modernisation ou la création des installations de chargement - déchargement et de logistiques regroupées notamment dans les principaux ports fluviaux.

DEFINITION DE L'OBJECTIF OPERATIONNEL

Il s'agit de favoriser le transport de marchandises sur voie fluviale et par conséquent tirer le meilleur parti de la voie d'eau, des capacités existantes et de ses avantages comparatifs.

a) description de l'intervention et de ses moyens d'action

Quatre moyens d'action participent de cet objectif opérationnel :

- 52-1 améliorer l'accessibilité du réseau navigable du Nord-Pas-de-Calais à une flotte moderne et compétitive ;
- 52-2 aménager les « chaînons » manquants permettant la connexion des réseaux fluviaux français, belges et nord-européens ;
- 52-3 développer les aménagements portuaires ;
- 52-4 étudier les conditions d'aménagement du canal de Calais.

b) Contribution de l'intervention aux orientations stratégiques et aux priorités d'action du programme

- accompagnement du projet de Dourges et développement du transport combiné ;
- aménagement progressif d'une liaison Seine-Nord à forte capacité ;
- développement du transport fluvial vers les pays du Nord et de l'Est de l'Europe ;
- desserte de l'hinterland du port de Dunkerque et du Calais ;
- gain de temps pour le transport fluvial et diminution des coûts économiques (coûts internes) et socio-environnementaux (coûts externes) pour la collectivité.

RESULTATS ATTENDUS

⇒ **quantitatifs**

- accroissement des capacités (en matière de conteneurs notamment), tonnage moyen par unité attendu : 1400 t à l'horizon 2015 ;
- développement des trafics : + 69 % en tonnage à l'horizon 2015.

⇒ **qualitatifs**

- accroissement de la compétitivité du transport fluvial et amélioration de la place du transport fluvial dans les chaînes de transport combiné ;
- diversification du transport fluvial (nouvelles filières : transport de matières dangereuses, déchets, transports exceptionnels) ;
- participation à la réduction des effets négatifs des transports sur l'environnement (bruit, insécurité, pollution...)

PARTENARIAT ET FINANCEMENT

Etat : 375 MF (57,1684 M€)

Région : 375 MF (57,1684 M€)

Département du Nord : 40 MF (6,0980 M€)

Département du Pas-de-Calais : 12,5 MF (1,9056 M€)

MODALITES DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI

Un groupe technique de programmation et de suivi sera mis en place pour l'objectif 48 de la priorité 10 et pour la priorité 11 (objectifs 50 à 55).

Les modalités de mise en œuvre seront précisées dans le cadre d'une convention d'application spécifique à ce mode de transport.

INDICATEUR DE RESULTAT

- trafic en tonnes x kilomètres sur le réseau fluvial régional ;

INDICATEUR COMPLEMENTAIRE DE RESULTAT

- tonnage moyen des unités fluviales empruntant les axes fluviaux améliorés ;

INDICATEURS DE REALISATION

- nombre de ponts relevés ;
- linéaire de voies recalibrées ;

INDICATEURS DE DEVELOPPEMENT DURABLE

- tonnes de déblais générés par les travaux, dont part de déblais pollués ;
- volume des sédiments évités dans le canal par la mise en place du bassin de décantation de la Hayne ;
- superficie des emprises nouvelles liées aux travaux (zones de dépôts, élargissement,...) ;

INDICATEUR DE CONTEXTE

- part du fluvial dans les transports (en t x km) de marchandises générés par la région.

PRISE EN COMPTE DES PREOCCUPATIONS DE DEVELOPPEMENT DURABLE

a) éléments de caractérisation de l'impact de l'intervention dans deux dimensions du développement durable

⇒ économie : l'augmentation de la capacité de chargement des unités fluviales aura pour conséquences la diminution des coûts économiques (prix) du transport. Ainsi le transport fluvial gagnera en compétitivité par rapport aux autres modes ;

⇒ environnement : le mode fluvial est faible consommateur d'espaces et d'énergie et faible émetteur de nuisances. Un transfert modal en sa faveur entraînera une diminution des coûts socio-environnementaux (coûts externes) pour la collectivité.

b) argumentaire sur l'introduction de ces préoccupations dans l'intervention concernée

⇒ le relèvement immédiat des ponts à 7 m sera examiné afin de retenir cette possibilité à chaque fois que le surcoût correspondant par rapport à 5,25 m est inférieur à 20% du coût d'un nouveau relèvement dans 20 ans (en francs constants, taux d'actualisation : 8%) ;

⇒ les effets environnementaux liés aux travaux et, ultérieurement à l'exploitation et à la maintenance des infrastructures fluviales seront intégrés dès la phase de conception des projets.

Par ailleurs, la réalisation de ce programme sera l'occasion de réduire les coupures et de maintenir ou d'accroître les continuités de circulation pour les piétons et les cyclistes par des ouvrages appropriés, en cohérence avec l'objectif opérationnel 55 du CPER (« Développement des véloroutes et des voies vertes »).

CONTRIBUTION AU VOLET TERRITORIAL DU CONTRAT DE PLAN

- description de l'aspect territorial des interventions : les aménagements de ports fluviaux situés au sein des territoires de projet seront conditionnés à leur inscription dans le projet élaboré ;
- financements de l'Etat réservés à des procédures territoriales : 31,5 MF (4,8021 M€)

52. VALORISER LES CAPACITES DU MODE FLUVIAL

Moyen d'action 52.1

Améliorer l'accessibilité du réseau navigable du Nord/Pas-de-Calais à une flotte moderne et compétitive

DESCRIPTION DU MOYEN D'ACTION

L'accessibilité du réseau navigable aux unités de transport les plus modernes et compétitives passe en premier lieu par un relèvement de la hauteur libre minimale sous les ponts. Les études menées dans le cadre du contrat de plan précédent ont conduit à retenir une hauteur libre de 5,25 mètres par rapport au plus hautes eaux navigables.

L'optimisation possible des PHEN fait actuellement l'objet d'études complémentaires. Elle pourra justifier, le cas échéant, la modernisation de certains barrages afin de faciliter l'écoulement des crues. Sous réserve de conclusions positives de ces études, 32 ouvrages routiers et 7 ouvrages ferroviaires doivent être relevés :

- ⇒ 5 sur la section entre Dourges et Lille sur l'axe Deûle – Lys ;
- ⇒ 11 sur la section entre Dourges et la Belgique sur l'Escaut
- ⇒ 23 sur la section entre Dunkerque et Dourges

Ce relèvement s'accompagne bien entendu des travaux nécessaires au raccordement des voies concernées et de la remise en état des ouvrages.

PARTENARIAT ET FINANCEMENT

- partenaires concernés : Etat, Région Nord-Pas de Calais, Voies Navigables de France.
- plan de financement :
 - ⇒ Coût total estimé des travaux (hors études) : 512 MF (78,0539 M€) ;
 - ⇒ **Etat** : 236 MF (35,9780 M€)
 - ⇒ **Région** : 236 MF (35,9780 M€)
 - ⇒ **Département du Nord** : 40 MF (6,0980 M€)

En fonction du coût réel des travaux, les crédits européens pourront être sollicités afin de compléter le financement.

Les gestionnaires des voies portées pourront, s'ils le souhaitent, saisir l'opportunité des travaux pour modifier les caractéristiques de leurs infrastructures. Ils assureront, dans ce cas, les surcoûts générés.

L'intervention du Département du Nord est affectée à la modification des accès des ouvrages sur le réseau départemental.

MODALITES DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI

Maîtres d'ouvrage

- ⇒ Voies Navigables de France ou, s'ils le souhaitent les gestionnaires des voies portées pour les ouvrages routiers ;
- ⇒ Réseau ferré de France pour les ouvrages ferroviaires.

Partenaires coordonnateurs et services pilotes

Etat (DRE), VNF et Conseil régional (Direction des Transports)

Dispositif d'instruction et de suivi

- ⇒ un comité technique spécifique au mode fluvial associera l'ensemble des partenaires concernés au suivi de l'ensemble du programme ;

- ⇒ des comités consultatifs locaux élargis pourront également être mis en œuvre pour chacune des opérations ;

- ⇒ des conventions, liant le maître d'ouvrage, l'Etat et le Conseil régional préciseront, préalablement au début des travaux, les modalités techniques et financières de chaque opération.

Calendrier prévisionnel de mise en service

- ⇒ section Dourges - Lille : fin 2004 ;
- ⇒ section Dourges – Belgique : fin 2005 ;
- ⇒ section Dourges – Dunkerque : fin 2006 ;
- ⇒ modernisation des barrages : fin 2006.

52. VALORISER LES CAPACITES DU MODE FLUVIAL

Moyen d'action 52.2

Aménager les chaînons manquants permettant la connexion des réseaux fluviaux français, belges et nord-européens

DESCRIPTION DU MOYEN D'ACTION

Les travaux du contrat de plan précédent ont permis une mise au gabarit de l'axe Deûle-Lys à 1350 T, tout en anticipant certaines caractéristiques au gabarit de 3000 T, conformément à la décision ministérielle initiale de 1983.

L'aménagement de l'Escaut a, pour sa part, fait l'objet d'un accord Franco-Belge en 1965 en vue d'une mise au gabarit de 3000 T. La section courante a toutefois été aménagée avec des profils réduits, soit 1350 T entre Valenciennes et Fresnes et 600/800 T entre Fresnes et Mortagne. Plus récemment, les crédits mobilisés dans le cadre du précédent contrat de plan, des fonds propres de VNF et des fonds structurels européens (objectif 1) ont permis d'engager partiellement le passage au gabarit 3000 T.

Enfin, le canal Condé-Pommeroeul est actuellement totalement fermé à la navigation suite à l'envasement provoqué par les sédiments, partiellement pollués, en provenance de Belgique.

L'ensemble de ces caractéristiques limite fortement l'accès au réseau régional des unités de transport fluvial modernes et compétitives, notamment les unités de type RHK de 1000 à 1500 T et les unités de type Grand Rhéna de 1500 à 3000 T.

Le présent moyen d'action vise donc à aménager les liaisons régionales avec les réseaux belges et nord-européens au gabarit de 1500/3000 T caractérisé par un rectangle de navigation de 34 m x 3,5 m et un enfoncement maximum de 2,5m plus pied de pilote de 1 mètre, correspondant approximativement à la situation actuelle du canal à grand gabarit.

PARTENARIAT ET FINANCEMENT

- partenaires concernés : Etat, Région Nord-Pas de Calais, Voies Navigables de France ;
- plan de financement :
 - ⇒ Coût total estimé : 281 MF (42,8382 M€) ;
 - ⇒ **Etat** : 113,50 MF (17,3030 M€);
 - ⇒ **Région** : 113,50 MF (17,3030 M€).

Les crédits européens seront également sollicités au titre des fonds structurels ou des réseaux de transport européens afin de compléter le plan de financement.

MODALITES DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI

Maître d'ouvrage

Voies navigables de France

Partenaires coordonnateurs et services pilotes

Etat (DRE), VNF et Conseil régional (Direction des Transports)

Dispositif d'instruction et de suivi

- ⇒ un comité technique spécifique au mode fluvial associera l'ensemble des partenaires concernés au suivi de l'ensemble du programme ;
- ⇒ des conventions, liant VNF, l'Etat et le Conseil régional préciseront, préalablement au début des travaux, les modalités techniques et financières de chaque opération.

Calendrier prévisionnel de mise en service

- ⇒ section Lille – Quesnoy (financée au titre du CPER 1994-1999) : fin 2001 ;
- ⇒ section Quesnoy – Lys et Lys mitoyenne : fin 2004 ;
- ⇒ section Valenciennes – Fresnes (y compris fin des travaux financés au titre du CPER 1994-1999) : mi 2005 ;
- ⇒ section Fresnes – Belgique (y compris fin des travaux financés au titre du CPER 1994-1999) : fin 2003 ;
- ⇒ canal Condé – Pommeroel :

52. VALORISER LES CAPACITES DU MODE FLUVIAL

Moyen d'action 52.3

Développer les aménagements portuaires fluviaux

DESCRIPTION DU MOYEN D'ACTION

Ce programme comprend les travaux nécessaires à la modernisation, au développement de la capacité de traitement ou à l'adaptation des équipements portuaires fluviaux aux nouveaux trafics. Ce financement sera conditionné à des engagements de développement de trafics.

Il comprend notamment l'aménagement de la darse de retournement au droit de la plate-forme multimodale de Dourges.

PARTENARIAT ET FINANCEMENT

- partenaires concernés : Région Nord-Pas-de-Calais, Etat, Voies Navigables de France, département du Pas de Calais, concessionnaires, entreprises privées bénéficiaires et collectivités locales.
- plan de financement :
 - ⇒ Engagement financier de **l'Etat** : 25,5 MF (3,8874 M€) ;
 - ⇒ Engagement financier de la **Région** : 25,5 MF (3,8874 M€) ;
 - ⇒ Engagement financier du **département du Pas de Calais** : 12,5 MF (1,9056 M€).

Les participations des maîtres d'ouvrage, des collectivités locales et les moyens propres de VNF compléteront le financement des opérations. Le concours des financements européens en zones objectif 1 et 2 sera également sollicité.

MODALITES DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI

Maître d'ouvrage

Concessionnaires, entreprises privées bénéficiaires

Critères de sélection des opérations

Les participations financières seront modulées en fonction de la nature et de l'importance des trafics fluviaux générés ; les opérations situées au sein de territoires de projet doivent être inscrites dans le projet élaboré.

Partenaires coordonnateurs et services pilotes

Etat (DRE), VNF et Conseil régional (Direction des Transports)

Dispositif d'instruction et de suivi

- ⇒ un comité technique spécifique au mode fluvial associera l'ensemble des partenaires concernés au suivi de l'ensemble du programme ;
- ⇒ des conventions de financement lieront chacun des financeurs (Etat, Conseil régional et, le cas échéant, VNF et le conseil général du Pas de Calais) au maître d'ouvrage de chaque opération.

52. VALORISER LES CAPACITES DU MODE FLUVIAL

Moyen d'action 52.4 Etude et aménagement du canal de Calais

DESCRIPTION DU MOYEN D'ACTION

Ce programme comprend l'amélioration du gabarit du canal de Calais afin d'en faciliter l'accès à des unités plus compétitives depuis le canal à grand gabarit. Cette amélioration doit permettre l'accroissement des trafics régionaux et des trafics avec l'île de France.

Il s'agit notamment de favoriser le transfert sur le mode fluvial de tonnages importants de produits de carrière du bassin du Boulonnais et d'améliorer ainsi, grâce à des coûts de transport réduits une compétitivité accrue de ces produits.

Les travaux pourront porter sur l'infrastructure ou sur les aménagements portuaires nécessaires.

PARTENARIAT ET FINANCEMENT

- partenaires concernés : Etat, Région Nord – Pas de Calais, VNF, concessionnaires, collectivités locales et entreprises privées concernées ;
- plan de financement :
 - ⇒ Coût total estimé des travaux : 15 MF (2,2867 M€) ;
 - ⇒ **Région** : 15 MF (2,2867 M€) (dans le cadre de l'emprunt régional)

Les participations d'autres partenaires (entreprises, collectivités, VNF, fonds européens,...) seront recherchées, notamment pour les aménagements portuaires complémentaires.

MODALITES DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI

Maîtres d'ouvrage

VNF, concessionnaires, entreprises privées bénéficiaires ;

Partenaires coordonnateurs et services pilotes

Etat (DRE), VNF et Conseil régional ;

Dispositif d'instruction et de suivi

- ⇒ un comité technique spécifique au mode fluvial associera l'ensemble des partenaires concernés au suivi de l'ensemble du programme ;
- ⇒ des comités consultatifs locaux élargis pourront également être mis en œuvre pour chacune des opérations ;
- ⇒ une convention d'opération, liant VNF, l'Etat et la Région précisera, préalablement au début des travaux, ses conditions de réalisation techniques et financières.

INDICATEUR

- tonnages transférés sur le mode fluvial grâce à l'opération.

53. DEVELOPPER LE SYSTEME PORTUAIRE REGIONAL

ETAT DES LIEUX

Le Nord-Pas-de-Calais bénéficie pour sa desserte maritime et son développement économique d'une façade littorale articulée autour de trois ports majeurs :

- Le Port Autonome de Dunkerque a su conforter sa compétitivité et développer ses trafics traditionnels, notamment le trafic de pondéreux, grâce aux importants investissements réalisés sur le QPO (quai pondéreux ouest). Il s'est également résolument investi, en partenariat avec des opérateurs privés, dans le développement de nouveaux trafics de marchandises diverses (conteneurs). Ces efforts doivent être poursuivis et nécessitent parallèlement une amélioration des dessertes terrestres du port, tous modes confondus, afin de développer son hinterland dans le cadre de chaînes de transport compétitives.
- Le Port d'intérêt National de Boulogne, concédé à la CCI doit préserver l'atout essentiel que constitue sa diversité. L'effort entrepris de modernisation des activités liées à la pêche, essentielles pour l'économie locale et régionale, doit être résolument poursuivi. Confrontée aux évolutions rapides d'un marché fortement concurrentiel, l'activité transmanche, tant voyageurs que fret, doit être restructurée afin de retrouver une rentabilité sur des créneaux pertinents. La plaisance constitue un atout à valoriser au regard du développement de l'économie touristique de l'agglomération. Le port de commerce, enfin, face au risque de vétusté et d'obsolescence de ses infrastructures principales, doit préparer l'avenir et chercher à assurer la pérennité de ses vocations et de sa place dans le système portuaire régional.
- Le Port d'Intérêt National de Calais, également concédé à la CCI, a su tirer parti de ses avantages spécifiques pour préserver sa primauté dans les trafics transmanche. Les investissements réalisés récemment tant sur le port que sur le lien fixe et les dessertes terrestres lui offrent également un potentiel important pour capter et valoriser des trafics commerciaux dont l'économie locale doit pouvoir tirer un meilleur parti.

Plus globalement, l'activité des trois ports s'inscrit dans un contexte de fort développement des activités maritimes, mais aussi de vive concurrence internationale. La compétitivité et la qualité des services offerts doivent en permanence être optimisées. Ceci nécessite, d'une part, la réhabilitation et la mise à niveau des infrastructures et d'autre part, le développement de la complémentarité et la synergie entre les ports et avec les principaux équipements intérieurs (Dourges, ports fluviaux,...).

A ce titre, les crédits prévus pour le développement des NTIC dans les transports pourront également être mobilisés.

DEFINITION DE L'OBJECTIF OPERATIONNEL

Développer et diversifier les activités portuaires, sources de développement local, dans un cadre cohérent avec l'ensemble de l'économie régionale et de son réseau de plates-formes logistiques

Accompagner leur dynamique de croissance et leur recherche de compétitivité dans un environnement concurrentiel européen et international.

Stimuler la synergie des places portuaires en vue de la constitution d'un « Europort » sur la façade littorale.

a) description de l'intervention et de ses moyens d'action

La stratégie globale s'appuie sur des opérations identifiées dans chaque port, chacun d'eux faisant l'objet d'un moyen d'action distinct :

- 53-1 le Port de Dunkerque
- 53-2 le port de Boulogne
- 53-3 le port de Calais

b) contribution de l'intervention aux orientations stratégiques et aux priorités d'action du programme

- Compétitivité et qualité des services portuaires ;
- Développement du transport maritime et diversification des trafics ;
- Contribution au développement économique et à l'emploi dans les agglomérations concernées ;
- Amélioration des dessertes terrestres, notamment fluviales et ferroviaires ;
- Développement d'un réseau de plates-formes portuaires et logistiques au service de l'économie régionale.

RESULTATS ATTENDUS

⇒ **quantitatifs**

- Accroissement des tonnages de marchandises traités dans chaque port ; objectifs pour Dunkerque : 400 000 conteneurs en fin de contrat, 50 millions de tonnes au total, progression de 60% du trafic du QPO ;
- Développement des trafics transmanche maritime fret et voyageurs dans chaque port ;
- Evolution des parts modales du fluvial et du ferroviaire pour la desserte de Dunkerque ;
- Croissance du trafic de plaisance dans les ports concernés.

⇒ **qualitatifs**

- Fiabilité des passages portuaires.

PARTENARIAT ET FINANCEMENT

Etat : 219 MF (33,3863 M€)

Région : 360 MF (54,8816 M€)

Département du Nord : 34 MF (5,1833 M€)

Département du Pas-de-Calais : 55 MF (8,3847 M€)

MODALITES DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI

Un groupe technique de programmation et de suivi sera mis en place pour les objectifs 48 et 50 à 55.

Les modalités de mise en œuvre seront précisées dans le cadre d'une convention d'application spécifique à ce mode de transport.

INDICATEURS DE RESULTAT

- tonnage de marchandises traité dans chaque port,
- nombre annuel de passagers transmanche dans chaque port ;

INDICATEURS COMPLEMENTAIRES DE RESULTAT

- tonnage des produits de la pêche déchargés
- valeur des produits de la pêche déchargés

INDICATEURS DE REALISATION

- linéaire de quais aménagés
- surface de terrains aménagée
- surface de bâtiments construits

INDICATEURS DE DEVELOPPEMENT DURABLE

- part modale du fluvial dans les pré et post acheminements terrestres
- part modale du ferroviaire dans les pré et post acheminements

INDICATEURS DE CONTEXTE

- part du maritime dans les échanges de marchandises de la région en tonnage
- part du maritime dans les échanges de marchandises de la région en valeur

PRISE EN COMPTE DES PREOCCUPATIONS DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Les importants travaux prévus à Dunkerque et Boulogne ont été phasés afin d'adapter les réalisations aux perspectives de trafics. Ils restent par ailleurs inclus dans les emprises portuaires actuelles.

L'objectif opérationnel aura également des impacts importants dans les trois dimensions du développement durable :

- économie : les activités portuaires constituent pour les agglomérations de Boulogne, Calais et Dunkerque une source majeure d'activités, de richesses et d'emplois directs, indirects ou induits. L'amélioration de leur compétitivité, en termes de coûts, de capacité et de qualité de service doit leur permettre de conforter les trafics existants, d'en capter de nouveaux et de générer en aval le développement de la filière logistique.
- environnement : cet objectif opérationnel s'inscrit dans une stratégie d'efficacité globale du système de transport, privilégiant les modes respectueux de l'environnement, l'organisation de chaînes multimodales et le développement de l'intermodalité pour le transport de marchandises.
- social : le développement portuaire s'appuiera notamment sur une qualification accrue du personnel. L'emploi féminin sera autant que possible favorisé.

CONTRIBUTION AU VOLET TERRITORIAL DU CONTRAT DE PLAN

- description de l'aspect territorial des interventions : les bénéfices attendus concernent en premier lieu trois territoires bien identifiés pour lesquels les activités portuaires représentent une part essentielle de l'économie. Une part des financements sera par ailleurs réservée à une meilleure insertion du port dans la ville et figurera à ce titre dans le projet de territoire porté par les agglomérations.
- part des financements réservés à des procédures territoriales : 10 MF (1,5245 M€) (Etat)

53. DEVELOPPER LE SYSTEME PORTUAIRE REGIONAL

Moyen d'action 53.1 Port de Dunkerque

DESCRIPTION DU MOYEN D'ACTION

- Le quai de Flandre, dédié notamment au trafic de conteneurs, bénéficiera d'un allongement de 600 mètres linéaires et d'un approfondissement à - 16,5 mètres afin de permettre un double poste à quai, l'accueil de navires plus importants et la croissance du trafic au-delà des 150 000 TEU, limite actuelle des capacités. Les travaux nécessaires seront réalisés en 2 phases.
- Cet allongement permettra également la restructuration et l'extension des terre-pleins, nécessaires au développement d'autres trafics spécifiques et des activités logistiques. L'opération comprendra également à ce titre l'aménagement d'un poste roulier. Les opérateurs privés réaliseront pour leur compte les aménagements et les équipements complémentaires.
- Le quai de l'Escaut, terminal aux aciers, regroupe l'essentiel des activités liées à la sidérurgie et atteint également ses limites de capacité. La création d'un nouveau poste à quai pour caboteurs permettra de répondre aux nouveaux besoins, notamment pour les produits à haute valeur ajoutée. L'opérateur assurera pour sa part la couverture des installations.
- le quai à pondéreux a bénéficié récemment d'importants investissements de capacité, générateurs de fortes augmentations de trafic. Sa desserte terrestre doit être aménagée en conséquence :
 - ⇒ par l'aménagement d'une nouvelle liaison ferroviaire vers la ligne Dunkerque-Calais, doublant celle actuelle, commune avec le terminal à conteneurs
 - ⇒ par l'équipement d'un poste destiné aux réexpéditions par voie fluviale.
- Divers ouvrages de défenses ou d'accès constituent pour le port et sa zone industrielle une source de risque par leur vétusté ou de moindre performance par leurs coûts d'entretien ou de fonctionnement. Le programme de réhabilitation et de modernisation de ces ouvrages et équipements sera donc poursuivi par l'Etat et le PAD.

PARTENARIAT ET FINANCEMENT

- partenaires concernés : Etat, Région Nord-Pas-de-Calais, Port Autonome de Dunkerque,
- coût total des travaux envisagés : 615 MF (93,7561 M€)
- participations financières :
 - ⇒ **Etat** : 135 MF (20,5806 M€)
 - ⇒ **Conseil Régional** : 180 MF (27,4408 M€)
 - ⇒ **Département du Nord** : 34 MF (5,1833 M€)
 - ⇒ **Port Autonome et autres** : 300 MF (45,7347 M€).

L'intervention du Département du Nord portera notamment, avec la Communauté Urbaine, sur l'aménagement des voies nécessaires à l'amélioration de la desserte immédiate du port pour un coût estimé à 38MF. Les financements européens seront sollicités afin de compléter et d'accélérer les investissements prévus.

MODALITES DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI

Maître d'ouvrage
PAD

Partenaires coordonnateurs et services pilotes
Etat (DRE) et Conseil régional (Direction des Transports)

Dispositif d'instruction et de suivi

- ⇒ un comité technique spécifique au mode portuaire associera l'ensemble des partenaires concernés au suivi de l'ensemble du programme ;
- ⇒ un comité local suivra plus particulièrement les opérations relatives au port de Dunkerque ; il pourra associer plus largement l'ensemble des acteurs de la place portuaire ;
- ⇒ des conventions, liant le maître d'ouvrage, l'Etat et le Conseil régional préciseront, préalablement au début des travaux, les modalités techniques et financières de chaque opération.

Calendrier prévisionnel de mise en service

- ⇒ extension du quai de Flandres, première phase : 2002
- ⇒ extension du quai de Flandres, deuxième phase : 2003
- ⇒ terminal à conteneurs, terre-pleins et poste ro-ro : 2003
- ⇒ desserte ferrée du QPO : 2004
- ⇒ poste fluvial QPO : 2003
- ⇒ terminal aux aciers : 2006

53. DEVELOPPER LE SYSTEME PORTUAIRE REGIONAL

Moyen d'action 53.2 Port de Boulogne

DESCRIPTION DU MOYEN D'ACTION

- l'amélioration des infrastructures liées aux activités de la pêche constituera la première priorité, en liaison avec les investissements prévus pour la valorisation de cette filière.
- Le terminal transmanche-voyageurs sera restructuré au niveau des postes d'accostage et des superstructures (bâtiment, passerelles, espaces extérieurs,...).
- Le port de plaisance sera valorisé et ses espaces réaménagés.
- Une solution optimale, compatible avec les financements disponibles, sera recherchée et mise en œuvre afin d'engager une première phase de restructuration du port de commerce. Cette première phase devra notamment permettre de répondre aux besoins de l'activité transmanche marchandises (poste roulier, terre-pleins et équipements portuaires nécessaires).
- Un effort important, enfin, sera poursuivi par l'Etat et la CCI en vue de réhabiliter les infrastructures communes aux différentes fonctions.

PARTENARIAT ET FINANCEMENT

- Partenaires concernés : Etat, Région Nord-Pas-de-Calais, département du Pas-de-Calais, concessionnaire et collectivités locales (communes, district).
- Plan de financement :
 - ⇒ l'**Etat** consacra 59 MF (8,9945 M€) aux opérations d'infrastructures relatives aux activités pêche, transmanche voyageurs et commerce (non compris les 25,5 MF (3,8874 M€) prévus au titre du soutien aux activités liées à la pêche). Le volet territorial pourra être également sollicité dans le cadre du projet d'agglomération pour l'aménagement des espaces liés au transmanche et à la plaisance ;
 - ⇒ le **Conseil Régional** consacra 180 MF (27,4408 M€) aux diverses activités hors travaux de grosses réparations et non compris sa participation à la valorisation des produits de la pêche pour 13,7 MF (2,0886 M€) ;
 - ⇒ le **Conseil Général du Pas-de-Calais** participera également au financement des seuls travaux neufs dans le cadre d'une enveloppe de 55 MF (8,3847 M€) pour les ports de Boulogne et Calais (hors participations au soutien des activités de la pêche) ;
 - ⇒ les participations du concessionnaire et des autres collectivités locales seront mobilisées afin de compléter le plan de financement ;
 - ⇒ les financements européens enfin seront sollicités afin d'élargir le programme prévu.

MODALITES DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI

Maîtres d'ouvrages

CCI, Etat, communes ou groupement de communes ;

Critères de sélection des opérations

Les opérations relevant des financements prévus au titre du volet territorial devront être précisées dans le projet de territoire adopté par l'agglomération.

Partenaires coordonnateurs et services pilotes

Etat (DRE et SMBC), Conseil régional (Direction des Transports) et conseil général du Pas de Calais ;

Dispositif d'instruction et de suivi

- ⇒ un comité technique spécifique au mode portuaire associera l'ensemble des partenaires concernés au suivi de l'ensemble du programme ;

- ⇒ un comité local suivra plus particulièrement les opérations relatives au port de Boulogne ; il pourra associer plus largement l'ensemble des acteurs de la place portuaire ;
- ⇒ des conventions, liant le maître d'ouvrage, l'Etat et le Conseil régional préciseront, préalablement au début des travaux, les modalités techniques et financières de chaque opération.

53. DEVELOPPER LE SYSTEME PORTUAIRE REGIONAL

Moyen d'action 53.3 Port de Calais

DESCRIPTION DU MOYEN D'ACTION

- Les financements dégagés par l'Etat au titre du volet régional du Contrat de Plan seront consacrés à concurrence de 20 MF (3,0490 M€) aux opérations de réhabilitation et de modernisation du patrimoine ;
- Le volet territorial du contrat de plan et les financements européens pourront également être sollicités dans le cadre du projet d'agglomération afin notamment d'améliorer les interfaces physiques et fonctionnelles entre le port et la ville.

PARTENARIAT ET FINANCEMENT

Etat : 25 MF (3,8112 M€)

Le Conseil Général du Pas-de-Calais participera également au financement des seuls travaux neufs dans le cadre d'une enveloppe de 55 MF (8,3847 M€) pour les ports de Boulogne et Calais.

- Partenaires concernés : Etat, concessionnaire
- Plan de financement : à définir par opération

MODALITES DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI

Maîtres d'ouvrages

CCI , communes ou regroupements de communes ;

Critères de sélection des opérations

Les opérations relevant des financements prévus au titre du volet territorial devront être précisées dans le projet de territoire adopté par l'agglomération.

Partenaires coordonnateurs et services pilotes

DRE et SMBC

Dispositif d'instruction et de suivi

- ⇒ un comité technique spécifique au mode portuaire associera l'ensemble des partenaires concernés au suivi de l'ensemble du programme ;
- ⇒ un comité local suivra plus particulièrement les opérations relatives au port de Calais ; il pourra associer plus largement l'ensemble des acteurs de la place portuaire ;
- ⇒ des conventions, liant le maître d'ouvrage et l'Etat préciseront, préalablement au début des travaux, les modalités techniques et financières de chaque opération.

54. CONFORTER ET AMENAGER LE RESEAU ROUTIER PRINCIPAL

ETAT DES LIEUX

Plusieurs orientations guidaient les réalisations du précédent contrat de plan en matières de routes ;

1. Réaliser les chaînons manquants permettant de désenclaver les bassins industriels en difficulté (Vallée de la Sambre, Cambrésis, Valenciennois, Douaisis) et d'assurer la continuité des grandes liaisons internationales (jonction de la rocade littorale aux autoroutes belges dans le cadre de l'achèvement du Plan Routier Transmanche).
2. Accélérer prioritairement les liaisons majeures Est/Ouest.
3. Réaliser les aménagements de capacité permettant d'améliorer l'accessibilité de la Métropole.

Dans ce cadre, les opérations menées au cours de la période 1994 - 1999 ont permis en particulier :

- De poursuivre l'aménagement, initié au Xème Plan, de la RN 42 afin d'améliorer le raccordement du port de Boulogne-sur-Mer avec le réseau autoroutier vers Lille et l'Est de la France (A26).
- De démarrer l'aménagement autoroutier de la RN 455 dans le prolongement de la « rocade minière » (A21) entre Douai et Valenciennes.
- De réaliser en grande partie l'aménagement de la RN 49 à 2 x 2 voies entre Valenciennes et Maubeuge.
- D'engager l'amélioration de la liaison routière principale entre le bassin minier et l'agglomération Lilloise sur l'axe RN 17 - RN 41.
- D'améliorer les conditions de circulation au sein de l'agglomération de Lille par la réalisation du nouveau Boulevard Périphérique Est, le prolongement de la VRU sur Roubaix et la mise en œuvre d'une première phase d'équipements de régulation du trafic et d'information en temps réel des usagers.

Par ailleurs, un important programme de requalification des autoroutes urbaines a été engagé afin de réduire les nuisances dues au trafic routier.

De même, des études particulières ont été menées afin de préparer les opérations à réaliser dans l'avenir, dans la continuité des orientations du XIème Plan.

Toutefois, l'augmentation constante du trafic et de la demande de déplacement accentue les besoins et la nécessité, tout en favorisant la contribution des autres modes de transport, de poursuivre les efforts entrepris pour l'amélioration du réseau routier national.

DEFINITION DE L'OBJECTIF OPERATIONNEL

Positionner la métropole lilloise au niveau européen et favoriser l'émergence d'une aire urbaine centrale métropolitaine associant l'ancien Bassin Minier. Cet objectif se traduit en matière de transports, par une amélioration des liaisons routières entre les agglomérations de ce nouvel ensemble : Béthune-Bruay, Lens-Liévin, Hénin-Carvin, Arras, Douai, Valenciennes et la Métropole.

Poursuivre le désenclavement des territoires régionaux défavorisés pour une meilleure équité en terme d'accessibilité, notamment dans le Sud et l'Est du département du Nord.

Améliorer la desserte du littoral et des ports maritimes et leurs liaisons avec la métropole lilloise et les grandes plates-formes régionales dont Dourges.

Améliorer la qualité de vie et reconquérir la ville par la réalisation de contournements routiers et la requalification des voies rapides urbaines, notamment en matière de protection contre le bruit, le

réaménagement des voies urbaines et le rétablissement des continuités des itinéraires des modes alternatifs à l'automobile et de la faune.

Développer les actions en matière de sécurité routière tant par la réalisation des opérations spécifiques d'amélioration des infrastructures que par le développement du système d'information du trafic des autoroutes de la métropole lilloise (ALLEGRO).

RESULTATS ATTENDUS

Les résultats attendus de la réalisation d'infrastructures routières peuvent se placer à différents niveaux :

- Accroissement de la capacité de ces infrastructures, notamment pour le report de trafics locaux.
- Accroissement du niveau de service, en termes de sécurité, de taux de saturation, de fiabilité des temps de parcours (régularité) et de confort.
- Diminution de la capacité et réduction des nuisances par la réappropriation urbaine d'anciennes sections de voies.

Au-delà, les résultats attendus en termes de développement des échanges, d'égalité de l'accès à l'emploi et aux services ou de développement économique des zones traversées ne dépendent pas uniquement de l'existence d'une infrastructure de qualité, même si cela en constitue une condition nécessaire.

PARTENARIAT ET FINANCEMENT

Les partenaires concernés par les aménagements routiers sont l'Etat, le Conseil Régional, les deux Conseils Généraux du Nord et du Pas-de-Calais ainsi que, pour les opérations à caractère urbain les collectivités locales concernées à leur groupement.

L'Etat apportera une participation de 1351 MF dont 1250 MF pour le programme routier proprement dit et 101 MF pour l'opération ALLEGRO.

Le **Conseil Régional Nord - Pas-de-Calais** apportera 1.250 MF (190,5613 M€). **Le Département du Nord** et **le Département du Pas-de-Calais** participeront à hauteur respective de 540 MF (82,3225 M€) et 300 MF (45,7347 M€) sur les opérations visées dans les conventions départementales signées le 21 juillet 2000.

Les collectivités locales devront apporter une participation à hauteur de 385 MF (58,6929 M€).

Par ailleurs, les fonds européens sont sollicités tant sur l'objectif 1 que sur l'objectif 2.

Des conventions Etat/Région/Départements/Collectivités locales définiront les conditions de réalisation et de financement de chacune des infrastructures routières reprises au Contrat de Plan.

Elles préciseront notamment le coût de l'opération, son calendrier prévisionnel de réalisation, la maîtrise d'ouvrage, les financements respectifs dégagés par les partenaires, les modalités de versement des participations de chacun en maîtrise d'ouvrage, et toutes suggestions.

MODALITES DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI

Un groupe technique de programmation et de suivi sera mis en place pour les objectifs 48 et 50 à 55.

Autant que faire se peut, des comités locaux à avis consultatif pourront être mis en œuvre.

INDICATEUR DE RESULTAT

- Temps de parcours sur chaque tronçon amélioré (évolution)

INDICATEUR COMPLEMENTAIRE DE RESULTAT

- Nombre d'accidents graves sur les sections créées ou aménagées

INDICATEURS DE REALISATION

- Km de routes aménagées
- Km de routes créées

INDICATEURS DE DEVELOPPEMENT DURABLE

- Part financière des mesures compensatoires ou réparatrices
- Evolution des trafics sur les réseaux aménagés (part VL et PL)
- Evolution des trafics urbains dans les secteurs déchargés par les contournements
- Nombre d'itinéraires piétons ou vélos préservés ou rétablis dans le cadre des opérations conduites

INDICATEUR DE CONTEXTE

- Evolution du trafic routier annuel régional

PRISE EN COMPTE DES PREOCCUPATIONS DE DEVELOPPEMENT DURABLE

L'amélioration ou la création d'une infrastructure est par essence une condition nécessaire mais non suffisante d'un développement économique, synonyme « d'échanges », matériels ou immatériels.

Par ailleurs, les lois et règlements qui régissent la conception, l'instruction, la concertation et la réalisation de tels aménagements garantissent la prise en compte des préoccupations d'environnement dans les projets. De plus, les ministères de l'Equipement et de l'Environnement mettent en œuvre une charte de collaboration à tous les stades de l'élaboration des projets qui renforce cette prise en compte.

Enfin, les infrastructures non concédées concernées sont ouvertes à tous et favorisent l'équité sociale sans être aucunement un obstacle à l'égalité des chances entre les hommes et les femmes si elles ne sont pas un obstacle aux déplacements non motorisés ou un frein aux transports collectifs. A ces conditions, elles ne peuvent être un obstacle à l'égalité des chances entre les hommes et les femmes, 82 % des hommes vis-à-vis de 50 % des femmes de plus de 18 ans étant titulaires du permis de conduire.

S'agissant de ce dernier point, il ne paraît pas possible de caractériser l'impact des interventions.

En matière d'économie, il apparaît également, comme cela a été dit plus haut, que la seule infrastructure n'est pas suffisante pour générer un développement économique. De ce point de vue, seul le niveau des échanges au niveau des trafics, VL et PL, peut tenter de caractériser cette évolution, sachant que l'augmentation relative du trafic due aux travaux d'infrastructures réalisés dans le cadre du contrat de plan apparaît difficilement mesurable.

En matière d'environnement, une des caractérisations possibles de l'impact de l'intervention pourrait être, compte tenu de l'existence d'études d'impacts relativement lourdes dans tous les cas, le montant des mesures compensatoires demandées à ce stade.

Par ailleurs, la réalisation de ce programme sera l'occasion de réduire les coupures et de maintenir ou d'accroître les continuités de circulation pour les piétons et les cyclistes par des ouvrages appropriés, en cohérence avec l'Objectif opérationnel 55 du CPER (« Développement des véloroutes et des voies vertes »).

CONTRIBUTION AU VOLET TERRITORIAL DU CONTRAT DE PLAN

S'agissant de relier les principaux pôles économiques et urbains de la région, les actions envisagées auront un impact significatif sur les territoires et ont vocation à s'intégrer aux démarches d'aménagement et de développement mises en œuvre dans le cadre du volet territorial. Les infrastructures urbaines notamment justifieront des participations financières des agglomérations concernées.

Plus directement, l'opération ALLEGRO dont le montant total est estimé à 202 MF (30,7947 M€) dont 101 MF (15,3974 M€) de part « Etat » est susceptible d'une inscription au titre de la part territoriale du contrat de plan.

55. DEVELOPPER LES VELOURUTES ET LES VOIES VERTES DANS LE CADRE DU SCHEMA DES ITINERAIRES CYCLABLES D'INTERET NATIONAL

ETAT DES LIEUX

Le CIADT du 12 décembre 1998 a défini un Schéma des Itinéraires Cyclables d'Intérêt National. Trois liaisons traversent le Nord - Pas de Calais.

Par ailleurs, il existe déjà dans notre région de nombreuses portions d'itinéraires assimilables à des voies vertes (chemins de halage, cavaliers miniers, chemins forestiers, pistes cyclables, ...) ou à des véloroutes.

Ces portions présentent des caractéristiques hétérogènes, tant au niveau du type de circulation possible, que de la largeur ou du revêtement. La continuité des itinéraires n'existe pas dans la plupart des cas.

Sur le plan de la pratique, le cyclotourisme, le cyclisme sportif et le cyclisme de loisir sont largement pratiqués dans notre région. Mais surtout, des zones de pratique urbaine importante subsistent ou bien émergent, après le déclin des 30 dernières années.

DEFINITION DE L'OBJECTIF OPERATIONNEL

Permettre la continuité des liaisons entre les principaux pôles urbains et touristiques de la région par des moyens de transports non motorisés, particulièrement à vélo, en utilisant au mieux l'environnement naturel, social, culturel et sportif.

Permettre de quitter ou rejoindre les agglomérations à pied ou à vélo (déplacements domicile/travail et loisirs).

RESULTATS ATTENDUS

- quantitatifs

Un des résultats attendus est une augmentation importante de l'usage du vélo, tant pour les déplacements quotidiens que pour le loisir

- qualitatifs

Les effets de cette politique devront également se traduire par une meilleure sécurité pour les usagers du vélo, ainsi qu'une amélioration significative de la qualité de service des voies empruntées (caractéristiques plus homogènes, limitation des coupures dans le réseau, meilleur jalonnement...)

PARTENARIAT ET FINANCEMENT

Etat : 3,5 MF (0,5336 M€)

Région : 3,5 MF (0,5336 M€)

MODALITES DE MISE EN OEUVRE ET DE SUIVI

Les modalités de mises en oeuvre et de suivi sont déclinées dans les deux moyens d'actions.

Un groupe technique de programmation et de suivi sera mis en place pour les objectifs 48 et 50 à 55.

INDICATEUR DE RESULTAT

- Nombre de km de voies vertes et de véloroutes ouvertes au public

INDICATEURS COMPLEMENTAIRES DE RESULTAT

- Nombre de km de voies vertes et de véloroutes créés en milieu urbain
- Fréquentation de quelques axes représentatifs

INDICATEURS DE REALISATION

- Nombre de plans de déplacements cyclables réalisés
- Nombre de km de pistes cyclables dans le cadre des plans de déplacements cyclables

INDICATEURS DE DEVELOPPEMENT DURABLE

- Nombre d'opérations mettant en valeur la trame verte et les corridors biologiques
- Nombre d'opérations prévoyant un entretien respectueux de l'environnement

PRISE EN COMPTE DES PREOCCUPATIONS DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Par essence, cette politique contribue au développement durable : transfert des usagers vers un mode doux, amélioration de la qualité de la vie par la mise en service de voies vertes, effet bénéfique sur la santé des usagers du vélo, diminution de la pollution en ville.

Est visé également un élargissement de l'utilisation du vélo à toutes les catégories de la population, y compris les jeunes, les personnes âgées, les femmes.

Par son faible coût d'utilisation, le vélo, comme outil quotidien de déplacement, contribue également à donner à tous le « droit au transport ».

55. DEVELOPPER LES VELOURUTES ET LES VOIES VERTES DANS LE CADRE DU SCHEMA DES ITINERAIRES CYCLABLES D'INTERET NATIONAL

Moyen d'action 55- 1

Réalisation d'un réseau régional de véloroutes et de voies vertes

DESCRIPTION DU MOYEN D'ACTION

Les moyens alloués à cette politique 5 MF permettront de poursuivre et d'accompagner la démarche initiée dans le projet européen REVER : En articulation avec les études de schéma directeur européen, organisées par l'AEVV avec des financements FEDER, en grande partie ciblées sur le schéma directeur du CIAT du 12 décembre 1998, les études régionales, à une échelle fine préciseront et compléteront les tracés d'intention en un réseau régional. Ces fuseaux de tracés, joignant des grandes villes, nécessitent d'être étudiés sur le terrain, à la façon d'une étude d'impact, prenant en compte le contexte élargis du paysage, du patrimoine naturel et culturel, des services et articulation avec le réseau bleu des canaux et le réseau voies ferrés lorsque ceux-ci sont sollicités. De même, une cohérence sera à trouver avec le réseau des corridors écologiques ou trame verte régionale.

- étude intégrée d'un schéma de véloroutes et de voies vertes au niveau régional (notamment articulation avec les aspects « services », avec les territoires, protection et mise en valeur de l'environnement)
- études détaillées d'avant-projet sur quelques « chaînons manquants »
- signalétique et jalonnement
- travaux

Par ailleurs, dans chacun des objectifs opérationnels 50 (fer), 52 (voies fluviales), 54 (volet routier), la réalisation des programmes sera l'occasion de réduire les coupures ou d'accroître les continuités de circulation pour les piétons et les cyclistes par des ouvrages appropriés.

La réalisation de ces ouvrages permettra de remplir les obligations de la loi sur l'air (PDU et schémas cyclables) et permettra des rattrapages sur les anciens ouvrages (LOADDT et loi paysage).

Sont particulièrement visées par cette politique les structures inter-communales, lorsqu'elles disposent de la compétence aménagement ou transport.

Le jalonnement et la signalétique doivent être conforme aux termes de la loi du 29 décembre 1979 sur la publicité et à l'instruction interministérielle du 22 mars 1982, et sont assimilables à des préenseignes dérogatoires (cf. article 18 de la loi du 29 décembre 1979).

PARTENARIAT ET FINANCEMENT

Etat : 2,5 MF (0,3811 M€)

Région : 2,5 MF (0,3811 M€)

Partenaires concernés : Région Nord - Pas de Calais, Etat, collectivités, associations d'usagers du vélo, Fédérations de cyclotourisme, Conseils Généraux, VNF, RFF, Parcs Naturels Régionaux, EPF, Europe.

- Financement des études et actions démonstratives (sensibilisation, communication...) : Etat (50 %), Région (50%)

MODALITES DE MISE EN OEUVRE ET DE SUIVI

Maîtres d'ouvrages

Divers, en fonction de la nature du projet (études/actions démonstratives ou travaux)

Critères de sélection des opérations

Avec la notice d'impact, qui organisera la cohérence environnementale (faune et flore, ainsi que contexte « services » halte et relais aidés par le ministère de la jeunesse et des sports), une attention sera apportée à la protection et à la mise en valeur de l'environnement

Taux d'intervention :

Etudes et actions démonstratives 50% à 80% en fonction de la participation à la reconquête écologique

Services instructeurs:

Etat (DIREN) et Conseil Régional (Direction des Transports et Direction de l'Environnement).

Dispositifs d'instruction et de suivi

Conventions d'opérations liant Maîtres d'Ouvrage, Etat et Conseil Régional.

55. DEVELOPPER LES VELOURUTES ET LES VOIES VERTES DANS LE CADRE DU SCHEMA DES ITINERAIRES CYCLABLES D'INTERET NATIONAL

Moyen d'action 55- 2

Programme de développement du vélo en ville dans plusieurs agglomérations pilotes de la région

DESCRIPTION DU MOYEN D'ACTION

Elaboration et mise en oeuvre de programmes de développement du vélo en ville dans plusieurs agglomérations pilotes de la région.

Les moyens alloués à cette politique (2 MF (0,3049 M€) permettront d'amplifier les démarches en faveur du vélo en ville sur l'ensemble des agglomérations du Nord - Pas de Calais.

Au-delà des études et actions déjà entreprises dans les grandes agglomérations (autour de l'élaboration des Plans de Déplacements Urbains notamment), ce programme visera notamment les agglomérations plus petites, non concernées par les PDU, ou les Pays.

- élaboration de plans de déplacements cyclables en coordination avec les schémas régionaux , à intégrer dans les projets d'agglomérations avec une charte cyclable.
- articulation des itinéraires urbains avec les itinéraires prévus dans les schémas de véloroutes et de voies vertes au niveau régional (continuité des itinéraires)

Par ailleurs, dans chacun des objectifs opérationnels 50 (fer), 52 (voies fluviales), 54 (volet routier), la réalisation des programmes sera l'occasion de réduire les coupures ou d'accroître les continuités de circulation pour les piétons et les cyclistes par des ouvrages appropriés.

La réalisation de ces ouvrages permettra de remplir les obligations de la loi sur l'air (PDU et schémas cyclables) et permettra des rattrapages sur les anciens ouvrages (LOADDT et loi paysage).

Sont particulièrement visées par cette politique les structures inter-communales, lorsqu'elles disposent de la compétence aménagement ou transport.

Le jalonnement et la signalétique doivent être conforme aux termes de la loi du 29 décembre 1979 sur la publicité et à l'instruction interministérielle du 22 mars 1982, et sont assimilables à des pré enseignes dérogatoires (cf. article 18 de la loi du 29 décembre 1979).

PARTENARIAT ET FINANCEMENT

Partenaires concernés : Région Nord - Pas de Calais, Etat, collectivités locales, associations d'usagers du vélo, chambres de commerce et d'industrie ainsi que les propriétaires de zones industrielles qui ceinturent les villes et conurbations.

Financement :

Etat : 1 MF (0,1524 M€)

Région : 1 MF (0,1524 M€)

MODALITES DE MISE EN OEUVRE ET DE SUIVI

Maîtres d'ouvrages

Divers

Critères de sélection des opérations

Contribution au développement de l'utilisation du vélo dans les agglomérations du Nord/Pas-de-Calais

Taux d'intervention

Etudes et actions démonstratives 50% à 80% en fonction de la participation à la reconquête écologique

Services instructeurs

Etat (DIREN) et Conseil Régional (Direction des Transports)

Dispositifs d'instruction et de suivi

Conventions d'opérations liant Maîtres d'Ouvrage, Etat et Conseil Régional. Comité de suivi technique aidant à une cohérence avec une politique de la ville.