



Agence d'urbanisme et de développement
de la région Flandre - Dunkerque

Dunkerque, le 8 Septembre 2006

Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais
Hôtel de Région
Centre Rihour
59555 Lille Cédex

A l'attention de Mme Jeanine MARQUAILLE
Vice-Présidente

N/Réf. : PhN/FN/NJ/PK/563
Affaire suivie par Mr Nicolas Joncquel

Objet : Avis AGUR sur le schéma régional des transports

Madame la Vice-Présidente,

Lors de la réunion du 28 juin 2006, vous avez sollicité de notre part un avis sur le schéma régional des transports.

Le document « faire du Nord-Pas-de-Calais un hub au cœur de l'Europe » suscite de notre part les remarques suivantes :

Sur la problématique des déplacements de personnes et les liaisons voyageurs :

L'agglomération dunkerquoise ne peut que se réjouir de la pérennisation du service de TER à grande vitesse, qui a dès sa mise en place amélioré considérablement les échanges entre le littoral et la métropole.

La modernisation et le développement de l'offre en transport express régional, que vous évoquez dans le document, doit bien évidemment se poursuivre. Sur les liaisons inter régionales et notamment sur l'axe Dunkerque-Lille, le TER ne constitue pas encore la réelle alternative à la voiture qu'il doit être. Les liaisons devront être renforcées en termes de confort du matériel roulant et de fréquence de desserte, notamment sur les plages de la mi-journée, de la soirée en semaine et le week-end.

La liaison ferroviaire du littoral reliant Boulogne, Calais, Dunkerque et potentiellement la Flandre occidentale par l'ancienne voie Dunkerque-Adinkerke doit être considérablement développée de manière à offrir un service de qualité au sein de ce territoire métropolitain. A l'image de la métropole lilloise, desservie par une étoile ferroviaire modernisée, les transports collectifs doivent devenir l'épine dorsale du territoire métropolitain littoral.

Nous apprécions également le volet vélo route voie verte. L'agglomération dunkerquoise s'est beaucoup investie dans la définition de la vélo route littorale reliant la Belgique à la côte picarde. Actuellement dans la phase de mise en œuvre, nous souhaitons vivement un soutien financier et technique de la Région.

L'itinéraire Dunkerque-Lille évoqué dans le document nous paraît également extrêmement intéressant en termes de tourisme et de loisirs.

Sur la problématique des infrastructures ferroviaires :

L'électrification et le doublement de la voie ferrée Dunkerque-Calais nous semblent indispensables pour améliorer les connexions entre le port de Dunkerque, le débouché du tunnel, les ports du littoral, le bassin parisien et l'est de la France par l'itinéraire alternatif à l'artère nord-est via Amiens.

En ce qui concerne la ligne Dunkerque-Adinkerke, les élus locaux souhaitent lui donner une vocation de transport collectif, excluant de ce fait tout transit de fret européen. Les liaisons entre Dunkerque et la Belgique et l'Europe de l'Est pourront emprunter les itinéraires existants via Lille, le Hainaut ou l'Avesnois. A plus long terme, l'hypothèse d'une nouvelle liaison ferroviaire est-ouest, directe vers la Belgique, a été évoquée au cours des travaux d'élaboration du Scot.

Sur la problématique des infrastructures portuaires

Nous souhaitons rappeler l'importance du port de Dunkerque dans le système logistique régional. La Région par son schéma régional des transports, doit tout faire pour améliorer la place de ce grand port national sur le territoire régional. Cela passe par des infrastructures de transports de qualité, diversifiées et accueillant des services performants et réactifs. Nous souhaitons vivement une amélioration de la desserte ferrée du port, une amélioration des liaisons avec l'artère Nord-Est au niveau de la métropole lilloise et du quadrilatère Douai Ostricourt Arras Lens, et avec le Tunnel sous la Manche. Cela passe également avec une mise en réseau avec les plates-formes logistiques régionales dont celle de Dourges.

En matière de réseau fluvial, Dunkerque réaffirme la nécessité de bien raccorder le port avec le canal Seine-Nord-Europe par le canal Dunkerque-Escaut modernisé et capable d'accueillir la flotte européenne. Le port de Dunkerque et la zone logistique Nord-Pas-de-Calais doivent s'inscrire dans la concurrence avec les autres régions du range Nord-Européen autour des ports du Havre, d'Anvers et de Rotterdam.

Un port performant, en capacité de se développer, pourra développer ses trafics (conteneurs, mer routage), diversifier ses activités et sera une chance pour la région entière.

Sur la problématique des infrastructures routières :

Le schéma de transport ne propose pas de réponses en ce qui concerne la gestion des flux de transit européens de plus en plus nombreux dans la zone de Dunkerque, entre le débouché du tunnel et la Belgique. L'autoroute A16 connaît en effet des taux de croissance de son trafic très importants. Dans la traversée de Dunkerque, le trafic global sur l'A16 a augmenté de 20% depuis 1998, et le trafic poids lourds de plus de 50%.

Les élus du syndicat mixte pour l'élaboration du Schéma de cohérence territoriale de la région Flandre-Dunkerque souhaitent trouver des solutions permettant une meilleure gestion des flux routiers dans le secteur. Trois hypothèses ont été évoquées et seront examinées dans le cadre de l'application du Scot : mises aux normes de sécurité de l'A16,

mise à 2x3 voies de l'autoroute dans la traversée de l'agglomération ou dédoublement au droit de l'agglomération pour accueillir le trafic de transit.

L'autoroute A25 revêt un intérêt vital pour l'agglomération dunkerquoise et son tissu économique. Son état général ainsi que les conditions de circulation aux abords de la métropole lilloise inquiètent fortement les responsables locaux dunkerquois. Une réelle remise en état durable ainsi qu'une mise à 2x3 voies à l'entrée de Lille nous semblent indispensables pour garantir une bonne desserte de l'agglomération dunkerquoise.

De même, le doublement de la RN42, même si il se trouve en dehors du périmètre dunkerquois, nous paraît être bénéfique pour notre secteur dans la mesure où cela sera de nature à alléger les flux intra-régionaux Boulogne et Calais vers Lille passant actuellement par Dunkerque.

Le schéma régional n'évoque que très rapidement (et sans le reprendre en cartographie) le barreau de la RD600 (Nord) donnant un débouché au port de Dunkerque vers l'Audomarois, l'A26 et la plateforme de Dourges. La mise en sécurité de cet axe qui reçoit un trafic poids lourds conséquent devra être poursuivie. En termes de capacité, le syndicat mixte du Scot Flandre-Dunkerque conserve la possibilité d'un doublement à plus long terme dès que le besoin pourra se faire sentir.

Il subsiste toutefois un problème dans la mesure où le département du Pas-de-Calais n'a ni préparé ni inscrit le moindre doublement de la RD300 qui relie la RD600 à l'A26. Dans le Pas-de-Calais, contrairement à la RD600, aucune emprise foncière n'est disponible pour un éventuel doublement de cette RD300.

Le schéma régional n'aborde pas la question du transport de matières dangereuses. Compte tenu des spécificités industrielles de la région, nous pensons qu'un volet spécifique à cette problématique est nécessaire.

Je vous prie de croire, Madame la Vice-Présidente, en l'expression de mes sentiments respectueux.

très cordialement,



Le Président

Philippe NOUVEAU