

---

**Région Nord - Pas-de-Calais  
Conseil régional**

---

Direction des transports

---

**étude préalable  
au lancement de la démarche  
schéma régional de transports**

Décembre 2001

CODRA - CODE

## Sommaire

---

<b>1. Une démarche préalable, pourquoi et comment</b> .....	<b>1</b>
1.1 L'objet de la démarche .....	1
1.2 La méthode utilisée .....	1
1.3 Le cadre global d'élaboration du SRT .....	1
<b>2. Un contexte : constats et tendances</b> .....	<b>4</b>
2.1 Une localisation géographique favorable .....	4
2.2 Une région de transit ou une région carrefour ? .....	4
2.3 Une région essentiellement urbaine .....	4
2.4 Infrastructures et services .....	4
2.5 Le contrat de plan en cours .....	6
<b>3. Questionnements sur les grands enjeux globaux de la problématique des transports</b> .....	<b>12</b>
<b>4. Questionnements sectoriels</b> .....	<b>16</b>
4.1 Fer .....	16
4.2 Voie d'eau .....	18
4.3 Route .....	19
4.4 Ports .....	20
4.5 Aérien .....	21
4.6 Intermodalité fret .....	21
4.7 Intermodalité voyageurs .....	22
<b>5. En conclusion</b> .....	<b>24</b>

## ANNEXES

---

- A - Liste des instances et acteurs rencontrés
- B - Liste bibliographique
- C - Contenu bibliographique (fiches)

---

## 1. UNE DEMARCHE PREALABLE, POURQUOI ET COMMENT

---

### 1.1 L'objet de la démarche

L'élaboration d'un schéma régional de transports (SRT) commence par une « phase zéro » objet de la présente démarche. Cette phase zéro consiste à élaborer :

- une synthèse de toutes les informations, études, déjà existantes en matière de transports relatives au Nord - Pas-de-Calais
- un cadre de réflexions présentant les grands enjeux et problématiques en la matière ainsi que des indications complémentaires en vue d'engager au mieux la démarche d'élaboration du SRT

en vue d'ouvrir le débat avec l'ensemble des acteurs du transport concernant la région Nord - Pas-de-Calais.

### 1.2 La méthode utilisée

Elle a essentiellement consisté en :

- l'analyse des précédentes démarches et notamment les schémas et contrats de pan, leur contenu et le bilan de leur exécution
- la prise en compte des études récentes effectuées en Nord - Pas-de-Calais ; une liste bibliographique figure en annexe ainsi que des fiches synthétiques de contenu
- la conduite d'une vingtaine d'entretiens auprès d'instances représentatives des compétences et des territoires, ainsi qu'auprès d'acteurs économiques majeurs ; la liste de ces instances et acteurs figure en annexe
- des séances de travail avec la direction des transports du Conseil régional
- la présentation orale des conclusions à la Commission des transports du Conseil régional avant la mise au point du document final, afin de répondre au mieux aux attentes des élus.

### 1.3 Le cadre global d'élaboration du SRT

Quatre angles de vue sont apparus qui délimitent les contours de l'élaboration du SRT :

#### 1° il s'agit d'un schéma unique multimodal concernant les voyageurs et les marchandises

Plusieurs interlocuteurs ont manifesté, voire souligné, l'intérêt et l'importance d'une approche globale de la problématique transports : en particulier les conseils généraux et des autorités urbaines, au titre de l'intermodalité et de la nécessité de trouver un langage commun pour assurer du liant et de la cohérence entre les différentes actions conduites « légitimement », mais ce faisant de manière souvent dissociée par les autorités compétentes malgré les déclarations d'intention.

L'attente des autres autorités organisatrices de transport s'exprime : « quelle est la ligne directrice de la Région en matière de transports ? » « quelle organisation des services de la Région en vue de structurer la concrétisation ? »

Le processus de décision constitue l'un des aspects les plus sensibles et déterminants de cette nouvelle approche commune à produire, sachant qu'en vis-à-vis, l'usager est devenu un consommateur soucieux d'information et de qualité de service, faute de quoi il se rapatriera vers le banal et le plus facile (en tout premier lieu la route).

Certes la compétence stricte de la Région, en tant qu'autorité organisatrice, ne porte que sur le transport ferroviaire régional de voyageurs. Cependant l'ensemble des autres flux (personnes en grandes lignes ou en déplacements urbains, marchandises, ...) sont concernés par les choix d'aménagement du territoire qui relèvent d'une compétence générale que la Région partage avec l'Etat.

**2° le schéma de transports est un volet du SRADT** (schéma régional d'aménagement et de développement du territoire) et, à ce titre, une composante à part entière de l'aménagement du territoire, élaboré selon un processus formalisé.

L'organisation des transports à l'échelle régionale, doit accompagner et concrétiser des objectifs clairement exprimés d'aménagement du territoire. Mais d'autre part le système existant et les projets en cours structurent le territoire, et tout particulièrement le système routier, ce qui est une composante lourde à prendre en compte dans l'expression des objectifs d'aménagement du territoire.

Quelques repères :

- l'articulation du territoire régional du Nord - Pas-de-Calais par rapport aux territoires voisins proches (Belgique, Picardie, Champagne-Ardenne) ou plus éloignés (Pays-Bas, Ile-de-France, Normandie)
- la multiplicité des logiques et des acteurs (institutions, autorités organisatrices des transports, responsables techniques et économiques par mode), et surtout une tendance au cloisonnement de ces logiques
- la montée en puissance des territoires constitués en EPCI avec les compétences afférentes.

**3° de nouvelles perspectives institutionnelles de niveau national et européen** : régionalisation des transports ferrés en 2002 (TER), ouverture du fret ferroviaire à la concurrence en 2003

La première évolution est déjà préparée par une « expérimentation » en cours et correspond à un processus engagé de longue date en Nord - Pas-de-Calais. Une première convention portant sur les trains régionaux fut signée en 1978 ; en 1982 la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) définissait de nouvelles relations contractuelles qui se sont concrétisées en contrat de développement et contrat de plan ; en 1994, le rapport Haenel annonçait de nouvelles évolutions dans le sens d'une plus grande responsabilisation des Régions, évolutions qui ont fait l'objet d'expérimentation dans sept régions volontaires dont le Nord - Pas-de-Calais et qui ont été généralisées par la loi « solidarité et renouvellement urbains » (SRU). Une nouvelle pratique de relation contractuelle va s'instaurer entre la Région et la SNCF, entre autorité organisatrice à part entière et transporteur. La première définit le service public, le second l'exécute dans un cadre contractuel. Cette pratique pourra vraisemblablement se nourrir de celles qui existent déjà à l'échelon des agglomérations, avec les adaptations indispensables.

La seconde perspective, l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire en 2003 apparaît en revanche comme un concept encore abstrait, sans référence concrète. De la part des opérateurs, l'on peut s'attendre soit à un réflexe de protectionnisme, soit à une dynamique de compétitivité.

**4° des tendances lourdes économiques :** dynamique dominée par les flux et les échanges en croissance continue

Le développement des flux et des échanges paraît inéluctable. En 1997, 320 millions de tonnes de marchandises étaient transportées au sein de et en provenance de l'Eurocorridor Amsterdam - Paris, dont près de 40 millions de tonnes pour la région Nord - Pas-de-Calais.

Les scénarios étudiés dans le cadre de ce projet d'Eurocorridor prévoient, pour le Nord - Pas-de-Calais, une augmentation de ces flux de transport de fret de plus de 20 millions de tonnes de 1997 à 2020, soit une augmentation de l'ordre de 60 %.

**5° des préoccupations nouvelles de développement durable**

Les transports se trouvent aujourd'hui dans une situation sociale, économique et environnementale qui n'est pas a priori pérenne. Les infrastructures sont davantage payées par le contribuable que par l'utilisateur, tout particulièrement pour ce qui concerne les routes et autoroutes non concédées. L'énergie est bon marché : depuis le choc pétrolier de 1974 qui connut une flambée des prix, on assiste à une décroissance du coût de l'énergie vis-à-vis de laquelle de multiples hypothèses peuvent être formulées pour l'avenir. Les externalités telles que l'insécurité, le bruit, la consommation d'espace, la pollution de l'air, l'effet de serre ne sont pas directement prises en compte dans le coût du transport.

Cette situation favorise un développement économique de type « mondialisation » avec des rentabilités industrielles obtenues par des économies d'échelle et des spécialisations et avec un coût généralisé du transport sous-tarifé.

---

## 2. UN CONTEXTE : CONSTATS ET TENDANCES

---

### 1. Une localisation géographique favorable et un avantage par rapport à des voisins et concurrents nord-européens confrontés à la saturation

La localisation a été maintes fois évoquée. La disponibilité d'espace caractérise principalement le port de Dunkerque mais aussi les nombreuses friches minières, industrielles voire urbaines, ainsi qu'un niveau de saturation des infrastructures moindre que dans les territoires nord-ouest-européens voisins.

L'enjeu pour le Nord - Pas-de-Calais réside dans la capacité de transformer ces disponibilités en des offres qualifiées de rang euro-régional.

### 2. Une région de transit sans être réellement une région carrefour

La localisation explique la présence d'importants transits. Le tonnage de marchandises en transit dans la région est supérieur à celui des échanges entre la région et l'ensemble des autres régions françaises. Les flux de transit, en tant que tels, ne produisent que peu de valeur ajoutée (quelques services). La fonction de carrefour, en revanche, suppose un traitement économique des flux de marchandises : négoce, éclatement, stockage, conditionnement, distribution, ...

### 3. Une région essentiellement urbaine (en 2001 environ 75 % de la population habite dans un périmètre de transports urbains) où les agglomérations connaissent simultanément davantage de compétences locales (EPCI) et d'indépendances

Le territoire du Nord - Pas-de-Calais est caractérisé par une forte urbanisation : 81% de la population vit, en 1999, dans les 13 aires urbaines de la région, soit 43 % de la surface de ce territoire ; elles ont toutes une forte densité de la population.

Cette caractéristique de la région Nord-Pas-de-Calais se traduit par une tendance uniforme à la multiplication des navettes domicile - travail entre les zones d'emploi et une imbrication croissante des bassins de mobilité qui, localement, traversent la frontière.

### 4. Un territoire doté de nombreuses infrastructures pour l'ensemble des modes de transport ; elles supportent d'importants flux de transit, qui contribuent à des points de saturation.

L'approche multimodale concerne tout particulièrement la meilleure utilisation des autres modes que la route, en rendant ceux-ci plus attractifs.

Toutefois les équipements et services complémentaires à ces infrastructures et indispensables aux différentes fonctions du transport et de la logistique apparaissent insuffisamment qualifiés.

### Carte des infrastructures

Format A4 à l'italienne  
ou A3 (plié) pour plus de lisibilité

5. **Un contrat de plan en cours qui vise à apporter au plus tôt des réponses concrètes à certains dysfonctionnements majeurs.** Il s'agit spécialement de divers goulots d'étranglement ferroviaires et fluviaux à réduire pour améliorer tout particulièrement les flux Est-Ouest de fret : connexion ferroviaire à Hazebrouck pour séparer les flux de fret de ceux de voyageurs, nœuds du quadrilatère Arras - Lens - Ostricourt - Douai, relèvement des ponts du canal Dunkerque - Escaut. Mais aussi, pour les voyageurs, électrification de la section Rang-du-Fliers - Boulogne, modernisation de la ligne Arras - Saint-Pol, doublement de la ligne Don - Béthune.

## QUELQUES REPERES

### VOYAGEURS

Source : - CERT - Région Nord - Pas-de-Calais : sélection d'indicateurs du transport 2000 et 2001  
- SNCF

#### ■ Réseau ferré

##### ➤ offre TER

- 17 axes de desserte TER, 1 300 km de lignes, 210 gares
- 69 % des trains x km sont offerts sur les axes de l'étoile de Lille (1999)
- évolution : + 32 % de TER x km de 1983 à 1993, + 9,3 % de TER x km de 1993 à 1996, + 5,9 % de 1996 à 2000
- comparaison de quelques temps de parcours TER / voiture (en 1999)  
(rapport du meilleur temps TER gare à gare au meilleur temps voiture centre à centre en moyenne journalière)

Arras - Lens	0,58	Lille - Lens	0,94	Lille - Dunkerque	1,16
Lille - Douai	0,63	Lille - Arras	0,95	Lille - Boulogne	1,19
Lille - Valenciennes	0,73	Lille - Cambrai	1,00	Lille - Maubeuge	1,29
Lille - Mons	0,83	Lille - Calais	1,13	Arras - Boulogne	1,61
- indice de ponctualité (2000) : 94 % des TER sont à l'heure ou ont moins de 5 minutes de retard. Parmi les retards de plus de 5 minutes, 57 % sont imputables à la SNCF. Remarque : l'indice de ponctualité est rapporté au nombre de trains, mais non au nombre de voyageurs concernés

##### ➤ fréquentation TER

- 90 000 voyageurs quotidiens
- dont 80 % pour des déplacements domicile - travail ou domicile - études
- évolution : + 5,4 % de voyageurs x km de 1996 à 2000
- parts de marché du TER parmi l'ensemble des déplacements motorisés :  
pour les liaisons ayant Lille comme extrémité : de 20 à 40 %  
pour les différentes villes du bassin minier : de 5 à 20 %

##### ➤ Objectifs de la SNCF

accroître sa part de marché parmi tous les modes motorisés de 25 % pour les déplacements interurbains à moyenne distance

#### ■ Réseaux de transports urbains

En 2000, 13 périmètres de transports urbains représentent 2,84 millions d'habitants (dont 1,09 pour la métropole lilloise), soit environ 70 % de la population régionale.

La croissance récente (2000/1999) est globalement de + 7,1 % en offre (véhicules x km) et de + 5,6 % en usage, mais avec de fortes variations d'une agglomération à l'autre. Ces chiffres ne traduisent pas l'évolution de la part modale des transports publics.

#### ■ Transports départementaux

Une fonction largement tournée vers les scolaires avec 200 lignes régulières et 1 267 circuits spéciaux pour 133 500 élèves transportés et subventionnés (année scolaire 2000 - 2001).

QUELQUES REPERES

TRAFICS MARCHANDISES

Sources : - CERT - Région Nord - Pas-de-Calais : sélection d'indicateurs du transport  
 - SNCF  
 - DRE (estimations du transit)

■ Evolution des trafics nationaux

millions de tonnes	1996				2000			
	trafics d'échange		trafic interne		trafics d'échange		trafic interne	
route	35,2	76,1%	89,6	94,9%	46,8	77,5%	88,5	94,6%
fer	10,0	21,7%	3,3	3,5%	12,8	21,2%	3,5	3,7%
voies navigables	1,0	2,2%	1,5	1,6%	0,8	1,3%	1,6	1,7%
Total	46,2	100%	94,4	100%	60,4	100%	93,6	100%
	100		100		131		99	

■ Objectifs ou prévisions exprimés régionalement par la SNCF d'augmentation du trafic ferré (à partir de 1999) : + 30 % par an pour les 5 prochaines années, soit une évolution du tonnage comprise entre le triplement et le quadruplement.

■ Les trafics de transit

estimation pour 1998

- transit total à travers la région 60 Mt
  - dont étranger - étranger 17 Mt
  - reste de la France - étranger 43 Mt
- part modale en flux terrestres
  - étranger - étranger
    - route 70 %
    - fer 30 %
  - reste de la France - étranger
    - route 83 %
    - fer 12 %
    - voie navigable 5 %

■ Nature des frets

Répartition des tonnages tous modes (2000)		Répartition des tonnages par train (2000-2001)	
produits agricoles, animaux, denrées alimentaires, fourrages, engrais	24 %	agriculture	10 %
combustibles minéraux solides, produits pétroliers, produits chimiques	9 %	pétrole, chimie, métaux non ferreux	10 %
minerais, déchets pour la métallurgie, minéraux bruts ou manufacturés, matériaux de construction	33 %	charbon, acier, bois, matériaux, produits de carrière	59 %
produits métallurgiques	6 %	automobile, maxifret, armée	2 %
machines, véhicules, objets manufacturés	28 %	produits de grande consommation	5 %
		transport intermodal, messagerie	14 %
total	100 %	total	100 %

Diagramme des échanges de marchandises

**QUELQUES REPERES**

**INSECURITE ROUTIERE**

Source : CERT - Région Nord - Pas-de-Calais : sélection d'indicateurs du transport 2000  
 INSEE

■ Les accidents de la route

	1977		2000	
	Nord - Pas-de-Calais	France	Nord - Pas-de-Calais	France
- nombre d'accidents corporels	5 552		5 102	121 223
- nombre de tués	292		355	7 643
- nombre de blessés graves	1 763		1 099	27 407
- taux de gravité (1)	37	35	28	29
- nombre d'accidents corporels pour 1 000 habitants (1999)	0,51	0,75	0,36	0,60

(1) Nombre de tués + blessés graves pour 100 accidents corporels

QUELQUES REPERES		
BILAN DES REALISATIONS DU PRECEDENT SRT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS		
	Les réalisations effectives du précédent SRT	Les réalisations en attente
Services	TER GV sur Dunkerque - Lille et Boulogne - Calais - Lille Desserte cadencée (rythmée) sur Valenciennes - Lille	TER GV sur d'autres axes  Desserte cadencée (rythmée) sur d'autres axes, selon leur importance et nature Desserte en rocade ferroviaire du Bassin minier Connexions TER / Eurostar à Calais - Fréthun
Investissements dans les infrastructures		Amélioration des infrastructures (signalisation, passages à niveau, aménagements ponctuels des voies), électrification, réouverture de lignes, requalification des voies (en vue de TER 200)  Liaisons transfrontalières (Maubeuge, Valenciennes, Dunkerque)
Investissements dans le matériel	Nouveau matériel roulant	Acquisition de TER GV et de TER 200
Investissements dans les équipements	Rénovation d'une soixantaine de gares et création du point d'arrêt CHR à Lille. Création de parkings d'échange Nouveau poste de commande pour le complexe ferroviaire lillois	Poursuite du programme de rénovation de 10 gares par an  Création d'une 2 <sup>e</sup> gare centrale TER à Lille
Tarifification	Tarifification transfrontalière (abonnement), tarification Grand-TER (week-end), Transcarte, forfait Côte d'Opale pour les TER GV	Tarifification intégrée régionale
Intermodalité		Aménagements de parcs relais et de pôles d'échange Coordination avec les services routiers départementaux (desserte des sites touristiques de l'aire littorale) et avec les TC urbains et notamment les futurs TCSP Coordination de l'information Coordination des horaires Information de marketing Tableau de bord de suivi des actions du schéma régional ; mise en place d'un recueil de données permanent, en relation avec les AO.

---

### 3. QUESTIONNEMENTS SUR LES GRANDS ENJEUX GLOBAUX DE LA PROBLÉMATIQUE DES TRANSPORTS

---

La question première concerne l'objet même et la conception du schéma régional de transports :

**concevoir le SRT d'abord comme un outil au service des territoires Nord - Pas-de-Calais, donc répondant à des objectifs d'aménagement du territoire régional et non comme une juxtaposition de logiques modales, géographiques, institutionnelles ou thématiques ;** donc affirmer préalablement une volonté politique.

Mais l'interrogation mérite d'être prolongée : face à un constat assez largement partagé, ne faut-il pas que la Région prenne une initiative à l'occasion du SRT, celle de rassembler toutes les parties prenantes, de façon informelle, en privilégiant alors la dimension technique de la démarche, afin de mettre à plat (dans le respect des compétences de chacun) ce qui peut être fait ensemble pour traduire concrètement et de façon coordonnée les objectifs politiques en actions convergentes, et ce au-delà des déclarations d'intention qui pèsent peu sur la fréquentation des moyens de transports :

- quel est le « chaînon manquant » en termes d'organisation,
- quel est le liant à trouver en terme fonctionnel,
- quels sont les axes d'une politique globale à définir dès à présent pour crédibiliser les « affichages » pour le moyen et le long terme.

De cette question première découle une déclinaison sur plusieurs thématiques :

1. **Comment formaliser des objectifs crédibles tant pour un court terme programmé que pour des horizons stratégiques à 15 ou 20 ans ?** Par exemple : se servir de la régionalisation et de l'ouverture à concurrence pour donner des priorités au mode ferroviaire.

Pour le mode ferroviaire, il apparaît que la plupart des interlocuteurs pointent, à des titres et sur des sujets différents (ce qui rend le constat d'autant plus préoccupant), les insuffisances et les incapacités de l'opérateur ferroviaire, tant comme partenaire que comme prestataire de service.

Or, les mêmes, plus pour des raisons objectives et pratiques qu'incantatoires, appellent de leurs vœux une meilleure présence du mode ferroviaire dans l'offre régionale :

- pour pallier les risques du tout route,
- pour développer certains types de trafic,
- pour intensifier certaines relations (Cf. Est-Ouest),
- pour conforter, en conséquence, les sites majeurs (intermodaux) de la région, existants (Dunkerque) ou projetés (Dourges).

L'interpellation de la SNCF, qui n'est pas nouvelle, prend aujourd'hui une dimension particulière compte tenu des échéances prochaines :

- peut-elle et veut-elle s'adapter dès à présent ?
- faut-il parier sur le contraire et tout attendre de l'ouverture à la concurrence en 2003 et des résultats progressifs de la mise en concurrence ?

Notons que certains ont franchi le pas dans leur stratégie, ou le pensent même s'ils ne l'évoquent pas encore publiquement.

2. **Comment rendre la région attractive pour y créer de la valeur ajoutée ?** Par exemple : se préoccuper autant sinon davantage de la qualité du service que de la multiplication d'infrastructures et justifier ces dernières selon les exigences de la qualité de service.

La question pourrait être inversée : comment doter le Nord - Pas-de-Calais des moyens de créer de la valeur ajoutée pour le rendre attractif ?

Ce faisant, la réponse n'aboutit pas forcément à créer de nouvelles infrastructures afin d'attirer plus de trafic pour le traiter en conséquence, mais à s'interroger d'abord sur la manière de faire fonctionner au mieux ce qui existe par rapport aux attentes des clientèles et d'investir, en conséquence sur ce qui manque en termes de prestation qualitative.

Plusieurs pistes peuvent être citées :

- la cohérence et la cohésion au titre des opérateurs de transport de voyageurs, donc du fonctionnel et de l'information
- la fiabilité et la régularité au titre du fret ferroviaire, ce qui procède plus du culturel que du technique.

Ce point est à souligner avec insistance : l'existence d'une infrastructure ferroviaire performante ne suffit pas à provoquer un transfert de la route vers le fer ; cette condition nécessaire est loin d'être suffisante. En effet, c'est la notion de service (prix, délais, fiabilité) qui figure, aujourd'hui, au premier plan des critères de choix pour les modes de transports de la part des utilisateurs. Les insuffisances constatées expliquent pour une bonne part, que d'importants trafics échappent au fer ; pour les opérateurs ferroviaires, il s'agit d'un véritable défi.

Les entretiens conduits auprès des acteurs socio-économiques mettent en évidence un important déficit commercial et technique de la part des opérateurs, qu'il s'agisse d'anciens clients, de clients potentiels ou épisodiques, et de clients « captifs ».

En termes conjoncturels, les grèves à répétition, l'amélioration du trafic routier et les exigences du marché ont durablement détourné certains trafics du fer et rendent « frileux » d'autres utilisateurs possibles.

3. **Comment interpréter les besoins de mobilité en rapport avec l'évolution des modes de vie et des choix de société ?** Par exemple : organiser les bassins de vie et la mobilité en liaison avec le développement, l'aménagement et l'équipement des territoires.

Encore faut-il que les personnes considérées aient le choix :

- ira-t-on vers les transports en commun, même de qualité, si l'on peut faire autrement ?
- en parallèle du rapprochement entre les institutions, les opérateurs et les entreprises en charge des transports collectifs de voyageurs et des efforts consentis sur les infrastructures et le matériel, ne faut-il pas engager durablement une campagne de communication, un suivi continu des prestations et des attentes du public pour crédibiliser des slogans qui restent loin de la réalité ?

La proportion d'habitants utilisant les TER est très faible, même si d'autres trains (grandes lignes et TGV) sont largement utilisés ou si la part de marché des TER est forte sur quelques axes convergeant à Lille. Alors même que la région est organisée en conurbation largement irriguée par le train.

L'utilisation des TER est vraisemblablement encore plus faible parmi les élus et autres décideurs y compris parmi ceux qui ont à décider de l'évolution des TER.

Sans vouloir faire de comparaison hâtive, le cas de la Suisse mérite d'être cité ; pays où des conurbations se sont développées le long de « corridors » fortement contraints par le site. La qualité de service coordonnée des différents opérateurs du transport public, les exigences et les moyens mis en avant par les pouvoirs publics, l'action commerciale auprès des utilisateurs sont tels que 28 % de la population suisse (tous âges confondus) est détentrice d'un abonnement demi-tarif valable sur la totalité des réseaux de transports publics qu'ils soient nationaux ou locaux, et 3 % d'un abonnement intégral sur tous les réseaux.

Cette « fidélisation » de la population suisse vis-à-vis des transports collectifs est à rapprocher de l'image que ceux-ci en ont. Il serait utile, en région Nord - Pas-de-Calais d'analyser la « représentation » des transports publics dans l'imaginaire collectif pour identifier plus précisément les effets d'information et de promotion à faire dans le but d'améliorer leur image et, partant, leur attrait.

Au titre de l'influence de l'évolution des modes de vie sur la mobilité et les déplacements figure aussi l'impact des 35 heures et de la flexibilité. A ce jour peu d'analyses ont exploré ce thème. De premières études nationales menées par le Ministère de l'emploi et de la solidarité apportent toutefois quelques enseignements tels que :

- faiblesse de l'effet des 35 heures sur les loisirs proprement dits, en facilitant cependant les séjours courts et les week-end prolongés, dans la limite des rythmes scolaires et familiaux
- tendance à favoriser l'étalement des heures de pointe pour les déplacements domicile-travail.

**4. Comment arbitrer entre développement (toujours plus de besoins liés à l'économique) et le cadre de vie (de moins en moins de nuisances) ?** Par exemple: favoriser les modes les moins nuisants, en les crédibilisant et en les rendant plus attractifs par rapport à la route.

Pour qualifier cet arbitrage, peut-être faut-il faire référence au texte « rédigé » par la DATAR sur ce thème dans sa publication « aménager la France de 2020 » :

*« Où situer l'idée de progrès entre le tout technologique et l'exigence environnementale ? »*

*« Globalement, l'attachement à la qualité de la vie, à son cadre, aux équilibres environnementaux induisent une sensibilité accrue aux « dégâts du progrès » et à ceux d'un technologisme excessif et mal maîtrisé, mais coïncident aussi avec une attente de modernité, liée par exemple aux nouvelles techniques d'information et de communication, à l'offre de services et à des emplois qualifiants. L'attente à l'égard de l'aménagement du territoire doit concilier les deux exigences : l'emploi lié aux lieux de concentration d'activités (notamment les villes ou les pôles economico-techniques) et la qualité de vie. Le traitement de ce paradoxe est l'objet des politiques de développement durable.*

*« Parallèlement, le rôle implicitement conféré à la nature comme source d'un équilibre à la fois individuel et collectif, notamment dans une stratégie récréative, se double d'une très forte intolérance collective aux risques et aléas naturels, qu'ils soient le produit de processus d'artificialisation excessive ou la résultante de phénomènes intrinsèquement naturels. »*

5. **Comment optimiser l'organisation des transports selon chaque mode et chaque territoire pour améliorer la qualité de service globale de bout en bout ?** Par exemple : développer les équipements et les services nécessaires au ferroutage, aux correspondances, aux rabattements, à toutes les logiques multimodales et organiser ou susciter en conséquence les partenariats institutionnels et/ou financiers. Organiser les transports en visant notamment :
- la **complémentarité** de l'ensemble des réseaux de transports collectifs
  - l'**approche globale** de l'offre de transports en fonction des besoins des territoires et non de l'offre par chaque mode considéré isolément
  - une **hiérarchisation des services** selon les besoins avec par exemple le cadencement à l'appui de pôles d'échanges : les gares TER desservies selon une hiérarchie de « missions » relaient le service rendu par des rabattements en bus ou cars sur le reste du territoire.
6. **Comment aborder puis orienter l'exercice de la responsabilité publique d'organisation des transports publics régionaux, dans le cadre de la régionalisation ?** On peut en effet s'interroger sur la ligne de partage établie entre Région et SNCF, notamment sur la maîtrise des coûts, le financement, la maîtrise du matériel (conditions de choix - quelle mise en concurrence - propriété du matériel roulant), les modes d'exploitation.
7. **Comment aborder les coûts et le financement des transports ?** L'inégalité et la diversité sont grandes sur la prise en compte de l'ensemble des coûts directs et indirects des transports, selon les modes, les territoires, les types de flux ; et, partant, sur le financement de ces coûts. Parmi les questions concrètes soulevées figurent : le financement des infrastructures routières nouvelles en particulier aux abords de la métropole lilloise ; l'utilisation des infrastructures ferroviaires (gestion et arbitrage des sillons fret - TER - GL) financées avec l'aide de la Région.

---

## 4. QUESTIONNEMENTS SECTORIELS

---

### 4.1 Fer

#### a. Les principales questions posées

- A partir de 2002, comment instaurer une nouvelle culture partenariale (délégation de service public) entre l'autorité organisatrice régionale qui définit le service public voyageurs et s'en donne les moyens, et l'exploitant qui a des comptes à rendre à l'autorité organisatrice (avec une transparence des données techniques et économiques) mais reste aussi force de propositions ?
- Quelles aptitudes mettre en œuvre pour relever le défi d'une croissance significative de la part de marché du fret ferroviaire alors que la tendance est inverse ?
- Comment utiliser au mieux les marges de productivité et optimiser les moyens existants qu'ils soient techniques ou humains ?
- Comment appliquer notamment cette optimisation à l'utilisation conjointe des infrastructures pour les personnes et les biens ?
- Comment prendre en compte la complexité réelle des « fondamentaux ferroviaires » et leur appliquer les objectifs d'aménagement du territoire ?

#### b. Points particuliers relatifs au fret

- espérer de la part de la SNCF une « **attitude plus combative** » ou conditionner l'aide de la Région en faveur du fret à des objectifs progressif de résultats ; espérer que le rendez-vous de 2003 attisera la compétitivité de l'exploitant et non sa propension au protectionnisme
- contribuer à la **compétitivité du port de Dunkerque** avec amélioration de la qualité des services ferroviaires qui le desservent et amélioration des infrastructures (Cf. « barreau » Saint-Georges et nœud de Hazebrouck)
- optimiser l'utilisation des **sites proches des voies ferrées** (notamment les friches industrielles) en contribuant au développement et à l'utilisation d'embranchements particuliers (Cf. réalisation récente de Valsid alimentée en trains complets et alimentant des usines en flux tendus routiers)
- maintenir en zone urbaine dense des lieux desservis par le fer aptes à devenir des **centres de distribution urbaine** ; cet enjeu renvoie aux plans de déplacements urbains et aux schémas de cohérence territoriale
- resituer la compétitivité du mode ferroviaire par rapport au mode routier dans le strict **respect des réglementations**, en termes de sécurité routière et d'environnement.

### c. Points particuliers relatifs aux voyageurs

#### Pour le court et moyen termes :

- se prononcer sur le projet de **hiérarchisation globale des lignes et des services** proposé par la SNCF et définir un échancier de priorités et de mise en œuvre ; sont tout particulièrement concernés l'extension du TERGV (qui nécessite l'acquisition de matériel roulant), le développement du cadencement avec au préalable un « rythme » (qui nécessite une réorganisation de l'exploitation et une redéfinition des missions)
- poursuivre l'investissement en **matériel roulant** adapté selon des modalités à clarifier sur les implications relatives de l'autorité organisatrice et de l'exploitant ferroviaire
- « aller au devant du public et de la clientèle » avec un **plan de communication** qui est jugé manquer actuellement et développer une attitude commerciale pour valoriser l'image des TER et mieux répondre aux attentes ; cette préoccupation concerne aussi les points particuliers de l'intermodalité évoqués plus loin
- intégrer aux réseaux urbains l'utilisation des TER pour des déplacements internes aux périmètres de transports urbains (Cf. intermodalité)
- retenir ou non l'objectif de développer les relations locales entre **réseaux français et belges** : sur voies existantes dans l'agglomération lilloise élargie, sur voies à réactiver à hauteur de Dunkerque et de Valenciennes. Pour l'agglomération lilloise par exemple, l'enjeu est tout à la fois de permettre au pôle Flandres-Europe de rayonner sur Courtrai et d'assurer à des étudiants français un accès aux établissements universitaires de Tournai.

#### Pour le moyen et le long terme :

- résoudre la congestion du pôle de Lille-Flandres (voie, quais, correspondance avec le réseau urbain) en développant de **nouvelles « entrées »** à l'agglomération, pour des déplacements régionaux, en partenariat avec la Communauté urbaine de Lille
- envisager des « **trams-trains** » pour les agglomérations et leurs périphéries qui en présentent l'intérêt et l'opportunité (Dunkerque, Lille, Valenciennes, Bassin Minier)
- dans la perspective d'une « grande agglomération à l'échelle de toute la région », évoluer du concept de TER à celui de **RER**, ce qui nécessitera des infrastructures ferrées élargies pour assurer cadences et diversités de missions
- **rapprocher les décisions d'urbanisme de celles de transports**, de telle sorte qu'une valorisation mutuelle s'effectue, de l'urbanisation par la desserte ferrée et des trains par une densification autour des gares ; il s'agit là d'un enjeu fondamental des schémas de cohérence territoriale (SCoT) ; un engagement réciproque (une contractualisation ?) pourrait permettre de clarifier les échanciers.

#### d. Points particuliers communs au fret et aux voyageurs

- définition et arbitrage de priorités et d'échéancier sur les améliorations d'infrastructures d'intérêt mixte ou spécifique à un usage
- prise en compte financière des investissements communs au fret et aux voyageurs : ouvrages, électrification de tronçons (en complément de ceux réalisés dans le cadre du TGV)
- optimisation des sillons selon les missions (fret, grandes lignes, TER) et justification explicitée des investissements destinées à résoudre les contraintes d'exploitation
- questionnement sur l'autorité de régulation pour l'attribution de sillons.

#### 4.2 Voie d'eau

La voie d'eau se présente aujourd'hui plus comme **une alternative** à la déficience du fer que comme une alternative à la route ; y a-t-il des perspectives de **complémentarité** entre voie d'eau et fer, les deux devenant ensemble alternative à la route en optimisant leurs capacités et leurs performances respectives ? à quel horizon référencé ?

Selon les informations recueillies, notamment auprès de VNF, la voie d'eau et le fer connaissent des évolutions opposées alors qu'ils devraient avoir « destin lié » :

critère	fer	voie d'eau
évolution du trafic	-	++ → +
évolution de l'image	+ → --	+
évolution du potentiel	+ +	+ +

Cette approche comparative est paradoxale puisque les deux modes sont appelés à unir leurs efforts face à la route. Mais le marché, par ses choix, met en évidence une réalité : le mode choisi alternatif est-il fiable pour une entreprise qui souhaite se sortir d'une démarche monomodale routière ?

Derrière les questions de mode de transport, se posent des questions de culture et de capacité à évoluer. Or le mode fluvial intègre désormais explicitement des préoccupations de service rendu, quand les responsables du mode ferré se préoccupent prioritairement des infrastructures.

La voie d'eau présente un avantage environnemental indirect, celui d'être plus apte que les autres modes au trafic de nuit, vis-à-vis des zones traversées.

L'enjeu fluvial est particulièrement important pour la valorisation de l'arrière-pays du port de Dunkerque : vers l'ensemble de la région dès à présent, vers la Belgique et au-delà vers le Rhin et à l'Est de l'Europe, vers l'Île-de-France (Cf. projet Seine-Nord). D'où la question soulevée par plusieurs interlocuteurs de ne pas se contenter d'un relèvement à 5,25 m des ponts du canal desservant Dunkerque mais de réaliser dès à présent les ouvrages à 7 m de tirant d'air.

Un enjeu lié d'aménagement du territoire concerne le devenir des zones d'activités aux abords de la voie d'eau : inciter à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture c'est aussi privilégier l'implantation d'activités le long de leurs infrastructures (les exclure ailleurs ?).

### 4.3 Route

#### a. Principales questions posées

- Face à l'omnipotence du mode routier, plutôt que de répondre par « plus de route » ne faut-il pas répondre par « quel usage préférentiel des routes », et comment ?
- Dans les choix d'investissement, quelle pondération donner aux coûts sociaux et environnementaux, à la concurrence modale et à la qualité de service ?
- De nouveaux modes de financement (péage de tronçons urbains, concession avec une participation publique, ...) peuvent-ils permettre à la fois de dégager des capacités d'investissement et de contribuer à une régulation ?

#### b. Points particuliers

- Si l'on pose pour l'**A 24**, le problème en termes européens, (liaison Amsterdam-Paris), il faut que le débat porte sur les flux de transit (« purs », mais quelle est leur importance par rapport à des flux qui effectuent un arrêt dans la région ?) et que le débat soit assorti d'une réflexion sur la mise en œuvre conditionnelle de l'opération :  
1ère condition : que les poids lourds en transit soient dans l'obligation d'emprunter cette voie ; 2ème condition : que cet axe soit à péage.
- En ce qui concerne le **grand contournement de Lille** il faut en considérer l'objet ; contourner devant être interprété comme éviter, cet axe n'a d'intérêt que s'il est suffisamment éloigné de la métropole pour ne pas accroître l'engorgement des pénétrantes.  
Au Sud, la rocade minière participe de cette logique, de même qu'au Nord la liaison autoroutière Ypres - Courtrai - Tournai en Belgique. La question complémentaire porte sur la nécessité et les conditions de mise en œuvre des barreaux Ouest et Est (Cf. Douai - Orchies - Tournai).  
L'hypothèse du péage, avec obligation de transit par les poids lourds peut être posée pour ces deux barreaux.
- En d'autres lieux, la question peut être posée en termes de « partage modal financier prioritaire ». Ainsi sur l'axe **Dunkerque - Lille** la qualité globale des trains est jugée notoirement insuffisante (irrégularité, lenteur de la plupart des trains, « trous » dans la grille horaire) et son amélioration nécessite des investissements. Or l'autoroute A 25 est elle aussi jugée de mauvaise qualité et nécessiterait une réfection de chaussée.  
Réaliser les deux actions simultanément n'est-ce pas une négation de priorité entre les modes ?  
L'interrogation vaut aussi pour le « corridor » Béthune - Lille : RN 41 et/ou voie ferrée à doubler au-delà de Don-Sainghin.

## 4.4 Ports

### a. Principales questions posées

- Les perspectives de rapprochement des trois ports de la région sont réelles mais leur concrétisation est jugée encore insuffisante en termes d'infrastructures (optimisation des investissements) et de commercialisation (qualité de service commune, fonctionnement en réseau).
- L'échelle mondiale de l'activité portuaire conduit à s'interroger tout autant sur la concurrence que sur la complémentarité européennes vis-à-vis des grands ports voisins.

### b. Application

Le dispositif auquel il faudrait aboutir tient en quelques points majeurs :

- Le moteur de **l'activité portuaire fret** est aujourd'hui Dunkerque. Le principal enjeu pour le port est d'exister sur le « Range » Manche - Mer du Nord, donc :
  - de valoriser ses atouts propres (l'espace, le tirant d'eau) en améliorant la desserte ferroviaire, en priorité, et fluviale ;
  - de se mettre à niveau en termes de fonctionnement et de services rendus pour ne pas demeurer le « supplétif » des ports du Benelux et proposer des produits compétitifs et originaux et non pas seulement du vrac qui permet aux ports du Benelux de développer des flux à plus forte valeur ajoutée ;
  - de nouer, dans la Région Nord - Pas-de-Calais, toutes les alliances et tous les partenariats susceptibles de démultiplier ses potentiels, donc son attractivité (Cf. port de Lille, Dourges et autres plates-formes - relais).
- En revanche, pour **l'activité portuaire voyageurs**, c'est Calais qui joue ce rôle, alors même que son port est le plus proche du débouché du tunnel.
- Le point d'équilibre géopolitique, ne serait ce que pour ne pas parasiter la montée en puissance quantitative et qualitative de Dunkerque, est de trouver une place pour Calais et pour Boulogne :
  - quel volume de trafic est indispensable pour que l'on puisse encore parler de trafic portuaire ?
  - quel type d'activité et quels types de services seront aussi bien, si ce n'est mieux remplis à Boulogne et/ou Calais qu'à Dunkerque ?

Se poser les questions en ces termes signifie que les différentes institutions sont disposées à reconsidérer les modalités de leurs investissements, en privilégiant le global par rapport au sectoriel passé au seul crible des compétences de chacun.

- Pour l'activité transmanche et face à la concurrence entre ces ports et le tunnel, la question se pose aussi sous quelle forme la Région a un rôle à jouer. Bien que personne, dans les entretiens, ne l'ait évoqué, il peut être rappelé que le doublement du tunnel est prévu dans le contrat de concession mais que sa concrétisation concerne un horizon non encore réellement identifiable.

#### 4.5 Aérien

- Face à la saturation des grands aéroports internationaux proches, le développement de l'activité aéroportuaire est-il économiquement et socialement acceptable face aux exigences environnementales, et à quelles conditions ?

Là aussi, beaucoup tient à la formulation du questionnement :

- le Nord - Pas-de-Calais doit-il disposer de toute la palette des grands équipements d'infrastructures pour compter aux échelles nationale et européenne, mais aussi apporter les meilleurs services aux populations ?
- ou ne faut-il pas que la Région tire le meilleur parti de son environnement proche (entre Ile-de-France et Benelux) et des projets envisagés (3ème aéroport du Bassin Parisien, aéroport en Wallonie sur une ancienne base de l'OTAN), et de penser le devenir de Lesquin par rapport à ce dispositif élargi ?
- et quelle peut être la conséquence du choix tout récent de Chaulnes (Cf. décision gouvernementale) vis-à-vis de l'aménagement du territoire régional et des équilibres de développement économique ?

L'aérien démontre, plus encore que les autres modes, la nécessité de poser les questions en partant des grandes échelles et le caractère impératif d'une nouvelle attitude des différents partenaires en termes d'intervention.

#### 4.6 Intermodalité fret

##### a...Principales questions posées

- Au-delà de l'aménagement d'installations techniques et logistiques, quels **opérateurs** attirer pour répondre aux exigences de qualité de service de la clientèle ?
- Quelles implications de l'instance régionale dans le développement d'une **logistique urbaine** fondée sur une amélioration environnementale et une efficacité économique ?
- Pour accueillir de la grande logistique mondiale en Nord - Pas-de-Calais une convergence de l'ensemble des modes et des acteurs est indispensable. Quel **rôle** peut y jouer la Région ?

##### b...Application

- Outre la concurrence entre les modes (voir plus haut) les interrogations portent sur les **usages complémentaires** et, à ce titre, sur le rôle dévolu aux « plates-formes multimodales » avec pour celles-ci deux fonctions principales :
  - une **fonction technique** voire technologique correspondant au transbordement d'un mode sur l'autre (port, chantier de transports combinés, autres ferroutages)
  - une **fonction économique** correspondant au traitement de la marchandise : stockage, groupage-dégroupage, distribution, procédures d'acheminement et de suivi.

- Une **hiérarchisation des pôles** existants ou projetés est avancée avec Dunkerque comme fonction maritime nationale et internationale, Dourges et le Port de Lille comme fonction terrestre internationale, d'autres sites comme fonction terrestre régionale et locale (Lomme, Denain, ...). Mais les modalités d'exercice de ses fonctions pour le site de Dourges sont considérées comme inconnues par la plupart des interlocuteurs concernés rencontrés :
  - quel programme ?
  - quel rôle des futurs opérateurs par rapport à l'aménageur ?
  - quelle continuité de service rendu, assuré dès le port sec pour la totalité de l'acheminement (Cf. « connaissance maritime ») ?
- La réalisation de Valsid est citée comme exemple de partenariat (SNCF + TMF - Operating) et de complémentarité des modes (trains complets + stockage contrôlé + flux tendus routiers) ; ce qui permet de gérer les lourdeurs inéluctables correspondant à la massification des flux.

#### 4.7 Intermodalité voyageurs

##### a. Principales questions soulevées

- Comment développer la prise de conscience de tous que l'alternative entre voiture individuelle et modes alternatifs se fait par rapport à un **déplacement porte à porte**, incluant tous les chaînons successifs ?
- Pour **quels projets** (intégration tarifaire, billettique, pôles d'échange, information, tram-trains, ...) utiliser l'outil des syndicats mixtes proposé par la loi SRU ?

##### b. Application

- L'enjeu majeur, par son importance et par son état d'avancement, est celui de la **tarification intermodale**. En témoignent les acquis de l'expérience Transcarte sur Valenciennes - Lille, en attente de déploiement, et le projet en cours à Lille en attente de décisions et de clarification sur les incidences en termes de tarifs et avantages sociaux (et leur financement). Ces expériences mettent en avant un dilemme :
  - afficher d'abord des choix politiques, mettre de la technologie ensuite
  - constater que l'évolution technologique offre de nouvelles possibilités.

Plusieurs écueils sont à résorber : une certaine frilosité (or « il ne faut pas aborder de tels projets à reculons »), des susceptibilités d'initiateur, la complexité des problèmes posés, l'évolution rapide des technologies (il existe une volonté nationale d'harmoniser les dispositifs).

Une charte de l'intermodalité avait été établie en 1997 entre autorités organisatrices. S'agit-il de la réactiver, de l'adapter ou seulement de la concrétiser ?

La contractualisation est complexe : avec, par exemple deux autorités organisatrices (la Région + une AO urbaine) et deux exploitants (la SNCF et un transporteur urbain) l'on convient qu'une convention à 4 est préférable ; mais elle est plus difficile à mettre au point que deux conventions à 2. Et que dire si l'on y ajoute un département et une autre AO urbaine et les transporteurs correspondants ?

Une perspective est offerte par la loi SRU, celle de **syndicats mixtes** regroupant autorités organisatrices urbaine(s), Département(s) et Région. Des syndicats tarifaires rentrent-ils dans ce cadre ? Au niveau local, une préférence se dessine sur un engagement du processus d'intégration tarifaire sur des secteurs géographiques déterminés où existent déjà une relative homogénéité et surtout une volonté politique ; la réussite de ces actions localisées, coordonnées dans une perspective globale, serait un préalable à la généralisation à toute la région.

- Un second enjeu d'importance est celui de l'**information multimodale**. Là aussi apparaissent dilemme et complexité :
  - « l'information n'appartient pas aux exploitants, mais à la collectivité »
  - « il faut laisser l'organisation de l'information aux mains des professionnels, (à savoir les exploitants) ».

La complexité apparaît face aux **recueils d'information**, à leur **validation** et à leur **mise à jour**, et surtout au **traitement en « temps réel »**, tout particulièrement vis-à-vis des aléas. Enfin la **propriété** de ces informations et les **conditions d'échange** ainsi que la **propriété des outils** nécessitent **clarification entre les différents partenaires** ; parmi eux, la Région peut jouer un rôle essentiel de coordination et d'animation.

- La problématique des **pôles d'échange** régionaux concerne tout particulièrement l'accessibilité à la métropole lilloise mais n'exclut pas l'accessibilité aux principales autres agglomérations (Valenciennes, Dunkerque) ; là aussi les acteurs et les modes sont multiples, qui doivent être coordonnés. Cette complexité mais aussi peut-être des motivations insuffisantes sont vraisemblablement la cause de la non-encore concrétisation de cet élément du programme du précédent SRT.
- Les **tram-trains** apparaissent comme des éventualités à moyen - long termes, des projets qu'il faut encore laisser « mûrir », mais porteurs de perspectives importantes qui mobiliseront l'échelon régional et celui des agglomérations concernées. Lille et la perspective de diamétralisation ferroviaire ailleurs qu'à la gare Flandres ; Valenciennes et Dunkerque avec une structuration de leurs territoires respectifs et des liaisons éventuelles avec les territoires belges voisins. D'autres lieux peuvent ou pourront servir de repère en temps opportun : Sarrebruck - Sarrelouis en Sarre en Lorraine, Mulhouse et la vallée de la Thur en Alsace.
- **L'association des autorités organisatrices de transports** apparaît comme un outil qui a besoin de se trouver un second souffle ou une nouvelle forme de structure juridique,
  - en se donnant des objets techniques à débattre et à faire avancer,
  - en se dotant d'une fonction d'animation qui pourrait revenir à la Région,
  - en plaçant en permanence son action vis-à-vis de la satisfaction des clients,
  - en justifiant sa raison d'être par l'efficacité des projets initiés et par les économies d'échelle mesurées.

---

## 5. EN CONCLUSION

---

Cette démarche exploratoire aboutit à mettre en évidence quelques idées fortes pour l'élaboration du schéma régional de transport puis pour la conduite de la politique des transports dans le cadre plus général de celle d'aménagement et de développement du territoire.

**Une concertation étroite est nécessaire avec l'ensemble des partenaires**, qu'ils soient publics ou privés. Cette concertation nécessite une implication de la part de tous ces acteurs. Elle nécessite aussi une organisation adaptée, institutionnelle mais également technique, sous la responsabilité et l'animation de la Région.

**Le schéma régional de transports devra définir, d'une part, des orientations stratégiques, d'autre part, des actions à programmer.** Des objectifs qualifiés et quantifiés devront concrétiser ces orientations et actions. L'élaboration du SRT ne doit pas ralentir mais au contraire accélérer la mise en œuvre des actions engagées et correspondant d'ores et déjà aux objectifs jugés prioritaires.

Des outils de connaissance existent déjà ; ils sont à compléter vis-à-vis des enjeux identifiés. Des tableaux de bord sont formulés surtout à l'échelle régionale ou départementale. Une échelle territoriale en bassins de mobilité nécessite d'abord de mutualiser les connaissances déjà acquises notamment par les agglomérations. Des outils complémentaires pourraient concerner notamment : la qualité de l'offre, le compte-déplacements, l'évaluation ex ante et le suivi ex post des effets des actions mises en œuvre.

---

## ANNEXE 1 : LISTE DES INSTANCES ET ACTEURS RENCONTRES

---

- Conseil régional - Présidence
- Conseil régional - Commission transports
- Conseil général du Nord - Commission transports
- Conseil général du Pas-de-Calais - Commission transports
- Communauté urbaine de Lille
- Communauté urbaine de Dunkerque
- Communauté d'agglomération d'Arras
- Syndicat des transports de la région de Valenciennes
- Chambre régional de commerce et d'industrie
- Direction régionale de l'Équipement
- SNCF - Service fret
- SNCF - Service voyageurs TER
- Voies navigables de France
- Port autonome de Dunkerque
- Port de Lille
- Aéroport de Lesquin
- Eurotunnel
- INRETS
- Université - Laboratoire de géographie humaine
- Acteurs privés : deux opérateurs, un consultant