



REGION NORD - PAS-DE-CALAIS

Schéma régional des transports

Premiers éléments de synthèse des travaux du groupe "TRANSPORTS DES MARCHANDISES"

*Quelles mobilités, quels besoins de transport
en Nord-Pas-de-Calais d'ici 20 ans?*

Au cours des trois séances des 30 avril, 29 mai et 27 juin 2002, le groupe s'est efforcé d'avoir une vision prospective à 20 ans avant d'affirmer des choix prioritaires pour les 10 années à venir, avec le souci de favoriser les modes durables et de se placer à l'échelle pertinente : régionale, eurorégionale, voire internationale. La démarche s'est déroulée en trois temps:

- prendre acte de la situation et des évolutions en cours,
- engager une réflexion prospective en identifiant les tendances lourdes, en repérant les phénomènes émergents et en recherchant les ruptures afin de réaliser un diagnostic prospectif,
- envisager les régulations possibles avant d'aborder les actions à mener par la Région.

En bref:

L'observation des faits montre que la demande de transports de marchandises (flux et surtout trafics) croît en fonction de l'activité économique. Si les trafics internes pourraient rester globalement stables, on s'attend en revanche à un doublement des flux externes, dans le cadre des évolutions des systèmes de production actuels et de leurs conséquences en matière de logistique. La question "la croissance économique doit-elle entraîner automatiquement celle de la mobilité des marchandises ?" a été posée. Le Livre blanc de l'Union européenne préconise un "découplage"; mais à quelle condition est-ce réaliste ? En tout état de cause, les ports du Benelux préparent dès à présent un accroissement de leur activité, tout particulièrement celle de conteneurs, en référence aux prévisions faites à l'échelle des "corridors".

Les choix relatifs aux futures localisations des agents économiques, l'évolution des réseaux infrastructures peuvent agir sur les caractéristiques de la demande.

Un besoin réel de transports combinés existe, mais il se heurte à des difficultés tant techniques que d'exploitation. Cependant, l'objectif régional de la SNCF est un quadruplement du transport combiné ; pour ce faire, des infrastructures ferroviaires nouvelles sont nécessaires au-delà de celles prévues au plan actuel.

Les conséquences de l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire en 2003 ne sont pas actuellement identifiées clairement.

La voie fluviale s'améliore, en exploitation et en infrastructures projetées. La voie maritime à courte distance devrait bénéficier du développement de l'activité des ports, mais elle est un mode complexe.

Face à des alternatives limitées, la route, mode dominant actuel, offre aujourd'hui des avantages techniques et économiques, même face aux effets qu'il y aurait à attendre d'un renchérissement dû à l'internalisation des coûts externes.

La discussion sur les transports de marchandises en ville (flux internes à la région ou d'échange) a fait ressortir l'intérêt de disposer d'espaces logistiques proches des centres urbains, complémentaires des plates-formes d'intérêt régional.

Deux enjeux majeurs de l'exercice de prospective au niveau des marchandises ressortent des débats : l'appréhension des bonnes échelles territoriales et l'unification européenne (règles techniques, fiscalité...).

Tout en prenant acte de ce que le fret relève de l'initiative privée et que la Région n'a pas de levier d'action directe en la matière, le groupe de travail a cherché comment un territoire peut contrôler son destin dans un espace qui s'élargit et où les interdépendances s'accroissent :

- en raisonnant au minimum à l'échelle de l'euro-région,*
- en se posant comme région exemplaire en matière de développement durable et en mobilisant les énergies et les moyens correspondants,*
- en donnant priorité à des investissements pour une offre crédible alternative à la route,*
- en menant une politique foncière conservatoire,*
- en promouvant des innovations,*
- en étant un agent d'influence vis-à-vis de l'Europe, de l'Etat, des Régions voisines.*

1. DIAGNOSTIC PROSPECTIF

1.1 - La demande de transport

L'analyse du passé montre que **la demande croît mécaniquement en fonction de l'activité économique**. Dans un contexte de stabilité démographique de la région, une prévision moyenne de croissance économique régionale et de développement du transit laissent présager des flux de transport externes en fort accroissement : notamment un doublement des flux externes (transit + échange) par route si aucune politique correctrice de l'équilibre modal actuel n'intervient.

Les caractéristiques de la demande de transport en Nord - Pas-de-Calais dépendent en grande partie de celles des entreprises, de leurs implantations et de leurs développements. On ne dispose pas suffisamment d'éléments détaillés exploitables à ce niveau.

On sait toutefois, que les évolutions des systèmes de production actuels (stock zéro, flux tendus, sous-traitance des fonctions logistiques) se poursuivent en dépit de quelques réserves (réintégration de sécurités et de fiabilités). En revanche, **les entreprises de transport et/ou de logistique choisissent le mode de transport le plus pertinent en termes de qualité de service et de coût** selon les produits à traiter. Ceci est et restera un facteur clé du développement des modes alternatifs à la route à prendre en compte dans les travaux de planification spatiale et fonctionnelle.

Les chargeurs peuvent avoir une préférence modale selon la nature de leur fret et de leur implantation (possibilité concrète de raccordement au fer ou à la voie d'eau...), ce dernier facteur étant secondaire par rapport au niveau de service. Ainsi les clients des transporteurs (chargeurs ou destinataires) exercent quelquefois une influence sur le recours à tel ou tel mode, pour des raisons de qualité de service : les perturbations du trafic (grèves ou incidents techniques) conduisent certains des clients à proscrire le recours au fer ou au transport combiné.

L'évolution des infrastructures peut agir sur la demande : ainsi le port de Dunkerque a une politique de développement articulant le développement du vrac, celui des conteneurs (x 4 en 2010), la reprise et le développement du RoRo et le développement d'une vaste zone logistique, qui lui permet d'espérer 80 M t en 2020 et 600 000 conteneurs. Cet avenir dépendra en partie de la réalisation de travaux d'infrastructures améliorant les communications fluviales avec son arrière-pays naturel qui peut s'étendre d'une part à la Wallonie (l'ouverture prochaine de l'ascenseur de Strepny est une opportunité importante à exploiter), d'autre part au bassin parisien (ce qui présuppose la réalisation la liaison Seine-Nord : pour cette dernière le choix du fuseau s'est appuyé sur la présence de chargeurs importants disposés à recourir au mode fluvial et représentant une demande virtuelle substantielle).

Les carriers sont demandeurs de possibilités d'acheminement fluvial ou ferroviaire améliorées en prévision de l'épuisement des ressources en granulats de la région parisienne et de potentiels importants en Nord - Pas-de-Calais.

Un besoin réel de transport combiné existe car les transporteurs sont de plus en plus portés à diversifier les modes d'acheminement afin de répondre au mieux au cahier des charges imposé par leurs clients.

Mais ce besoin se heurte à des difficultés tant techniques que d'exploitation.

Les opérateurs n'offrent pas les souplesses suffisantes dans la réponse aux besoins, en particulier la disponibilité de caisses mobiles est insuffisante. Tant que celles-ci ne seront pas davantage standardisées, le problème sera récurrent. Le Livre blanc européen prévoit qu'en 2003 des propositions de normes seront faites. On peut donc espérer que dans la période envisagée, un progrès puisse être fait vers un parc standard.

Par ailleurs, des facteurs favorables apparaîtront au cours de la période, notamment l'ouverture et l'extension prévue de la plate-forme logistique multimodale Delta 3 à Dourges pour laquelle les professionnels du groupe ont regretté manquer d'informations prévisionnelles (plate-forme logistique et chantier de transport combiné, flux concernés).

Le groupe s'est interrogé sur la multiplicité, la variété et la cohérence des projets de plate-formes plus ou moins multimodales au sein de la région et en souhaite la coordination afin d'éviter des conséquences fâcheuses sur les finances publiques.

1.2 - Les flux et l'intermodalité

Face à des flux considérables, hétérogènes et croissants, le groupe s'est préoccupé de deux questions majeures : les flux de marchandises transportées et leur valeur ajoutée d'une part, l'intermodalité d'autre part.

1.2.1 - FLUX

Certains s'interrogent sur la **crédibilité des prévisions de croissance** dramatique des flux transportés : la croissance économique doit-elle entraîner automatiquement celle de la mobilité des marchandises ? Les études du passé ont montré que la corrélation a toujours été forte.

Les divers groupes du schéma régional d'aménagement et de développement du territoire ont marqué un consensus sur l'explosion probable des flux de transit en Nord - Pas-de-Calais et leur inquiétude à ce sujet. Mais le groupe de travail "marchandises" s'est interrogé sur l'évolution des flux transitant par la région. Les prévisions sont-elles fiables? Ne peut-on s'attendre à une stabilisation des flux? En effet, l'ouverture du marché unique et les rationalisations industrielles correspondantes sont arrivées à leur terme. D'un autre côté, les ports voisins (Anvers, Rotterdam) préparent un triplement des mouvements de conteneurs en 10 ans en cohérence avec les études sur le corridor Nord. L'ouverture de l'Union européenne vers les pays de l'Est aura sans doute un effet double d'addition et de "cannibalisation", qu'il est difficile de mesurer pour la seule région Nord-Pas-de-Calais. Il faut donc prévoir de vivre les prochaines décennies dans un contexte de saturation; selon certains, la réalisation même des trois infrastructures envisagées -ferroviaire, fluviale et routière- ne suffirait pas à l'éviter. Cependant, la saturation est subjective et les limites du supportable se déplacent.

Les **flux internes** à la région contribuent à la satisfaction des besoins de l'activité et de la consommation régionales. Plutôt stationnaires au cours du passé récent, importants s'ils sont exprimés en tonnes, mais moins s'ils sont exprimés en tonnes x kilomètres, ils ne devraient pas croître massivement à en croire les prévisions démographiques et il n'y a pas lieu d'en prévoir le **changement d'ordre de grandeur**. Constitués d'ensembles hétérogènes de marchandises, incluant de multiples reprises, ils font le plus souvent l'objet de circuits de collecte ou de distribution multipliant les arrêts et font recours à un parc très diversifié et nombreux allant du porteur à la fourgonnette; leur importance tant actuelle que future continuera à peser sur la charge des réseaux routiers régionaux.

Le cas particulier des **transports de marchandise en ville** avec les circuits symétriques d'approvisionnement et d'évacuation des déchets pose un problème spécifique qui appelle, au-delà de la recherche de rationalisation, des actions tirant profit sur les plans technique et financier des expériences qui ont pu être réalisées ailleurs. Des discussions, il ressort qu'il est nécessaire de disposer **d'espaces logistiques proches des centres urbains**, propres à l'éclatement (ou au regroupement) des marchandises au terme de leur transport principal. La distribution capillaire étant le fait de petits lots par des petits véhicules, cet espace doit être très proche du centre et non périphérique (enjeux fonciers). Cet espace doit être **ouvert à l'intermodalité** et donc comporter si possible un terminal ferroviaire. La taille des véhicules doit être adaptée tant aux voies à emprunter qu'aux quantités unitaires livrées ou collectées et au cahier des charges d'une tournée rentable (volume total, durée et délais, stationnement). Enfin, ces **circuits capillaires doivent être assurés par des véhicules propres** (EDF et GDF se sont impliqués dans les recherches et expérimentations actuelles). Lille a intégré cette préoccupation dans la préparation de son PDU incluant une zone logistique intermodale à proximité du centre (fer, route et fluvial).

1.2.2 - INTERMODALITE

Devant la croissance massive attendue des flux et en particulier routiers, la préoccupation majeure de tous est naturellement **le transfert modal au profit du fer, des voies navigables ou du maritime**. Le problème principal est alors **l'extension des capacités des modes alternatifs**, en ayant conscience de l'utilité de la route pour les acheminements terminaux et les petites distances.

L'impératif stratégique **d'utiliser au mieux les équipements existants** et de développer la **complémentarité des modes** n'est pas contesté au sein du groupe de travail, mais aucune perspective précise n'a été dégagée en la matière par les intervenants. Les transferts de la route vers le fer sont limités par une offre ferroviaire jugée insuffisante.

L'objectif national de la SNCF est pourtant de doubler le transport par fer d'ici 2010 et de le tripler en 2020.

L'**interopérabilité** des réseaux progresse (Belgique) et l'on attend, au cours de la période, des progrès vers l'Espagne avec les adaptations en cours en Catalogne et les projets à l'étude au pays basque.

L'**ouverture à la concurrence ferroviaire** prévue en 2003 peut apporter des changements sur le plan de l'exploitation, même si aujourd'hui nul n'en sait les modalités; certains candidats opérateurs sont sur les rangs mais des incertitudes aujourd'hui demeurent quant à l'attribution des sillons, les critères et les procédures. Il faut rappeler ici que l'expérience du domaine fluvial a bien démontré que l'ouverture des marchés à la concurrence ne signifie pas nécessairement effondrement des prix.

En revanche, les **contraintes d'infrastructure** restent fortes : plusieurs opérations sont inscrites au contrat de plan afin d'améliorer l'artère Nord-Est. Ces travaux devraient permettre d'atteindre les objectifs en 2010 mais semblent insuffisants à l'échelle de pertinence des marchandises qui est l'échelle européenne. Des créations (voies dédiées fret ?) ou des extensions seront donc nécessaires à cette même échelle avec les financements correspondants.

Ainsi, les résultats attendus de la politique volontariste dans les délais annoncés, notamment pour l'accroissement massif du lien fixe transmanche, apparaissent pour certains difficilement réalisables, sauf mobilisation par RFF de ressources importantes.

Vis-à-vis du fret routier soumis à une forte compétition, **le transport ferroviaire**, qui doit supporter l'intégralité de ses coûts et doit assurer son équilibre d'exploitation, lorsqu'il est en concurrence, **a du mal à être compétitif**. Les effets de la politique de péage de RFF, qui évoluera d'ici 2003, sur la compétitivité du fret ferroviaire, sont encore incertains.

De même, **pour le transport combiné** pour lequel l'objectif régional SNCF prévoit une multiplication par 4, les installations clés sont saturées, mais les plates-formes de Lomme et de Dourges vont débloquer la situation. Dourges va-t-elle modifier la part de transport combiné et quelles en seront les conséquences sur les trafics routiers et ferrés, internes et externes à la région ?

Pour le transport combiné également, le fer, dans les conditions économiques actuelles, a du mal à être compétitif: le prix de la traction ferroviaire du transport combiné ne couvre pas l'intégralité de ses coûts directs.

Les **alternatives ouvertes par la navigation** sont plus incertaines encore.

Le **réseau fluvial** s'améliore. Des opérations sont en cours pour améliorer le niveau de service, notamment en permettant le suivi en temps réel des charges, les services à la batellerie telles que l'ouverture optimisée des écluses, ... Par ailleurs, après la disparition du "tour de rôle", on voit apparaître des recherches de nouvelles stratégies notamment au niveau d'opérateurs étrangers. Quant aux infrastructures, elles font l'objet d'efforts : relèvement des ponts et premier pas vers la réalisation de la liaison inter-bassins. On compte donc sur un accroissement notable du potentiel au cours de la période.

La **voie maritime** devrait être en nette expansion, tirée par la croissance prévue des flux sur les ports du nord de l'Europe et soutenue par le plan de développement de Dunkerque ; Ce plan a pour ambition un trafic de 60MT à l'horizon 2010 avec comme support, l'artère ferroviaire Nord-Est et la voie fluviale ainsi que les progrès de coordination entre les trois ports de la région. Elle peut constituer une des alternatives au grand transit bien que les expérimentations en matière de "short sea shipping" montrent la complexité des problèmes d'organisation à résoudre. En revanche, son développement induira un accroissement de trafics routier à courte-distance, éventuellement sur d'autres axes, qu'il conviendra de prendre en compte dans une approche multimodale.

Pour mémoire il faut mentionner la **voie aérienne** qui se développe en engendrant des flux terminaux à courte (Lesquin) et moyenne distance (Roissy), mais ne peut constituer une alternative au mode routier que dans des cas exceptionnels (marchandises à forte valeur ajoutée). A long terme, il ne faut pas exclure que les études actuelles débouchent sur de nouvelles possibilités pour le fret : par exemple un système de dirigeable pour le transport d'ensembles lourds telles que les éoliennes a été évoqué, en rapport avec la production de nouveaux textiles en Nord-Pas de Calais .

Face à ces alternatives limitées, **la route**, mode dominant actuel semble offrir encore beaucoup de souplesse.

On attend des **progrès** dans divers domaines grâce aux nouvelles technologies : communication entre opérateurs, remplissage des camions à la norme européenne, « propreté » des carburants.

En contrepartie, on note l'émergence de la concurrence des flottes des pays d'Europe centrale et orientale (législation sociale), et l'aggravation des phénomènes de saturation. Si les avis divergent sur l'opportunité d'investir sur les routes, le groupe de travail est d'accord sur le fait que des aberrations - comme le transit routier international en zone urbaine dense de l'agglomération lilloise - appellent des corrections nécessaires.

Outre son élasticité, la route a encore aujourd'hui, **l'avantage compétitif du moindre coût**. Toutefois, on constate une amélioration de connaissance chiffrée des coûts sociaux et environnementaux qui pourrait laisser présager dans un avenir proche "l'internalisation" de ces coûts. Mais pour le moment, ces derniers ne concernent pas directement la gestion des entreprises

La faible rentabilité du transport routier (environ 1%) et le déséquilibre des flux selon les liaisons (l'insuffisance de fret de retour conduisant certains petits transporteurs à offrir des prix bradés), entraînent des écarts de prix importants. Les différences de fiscalité (entre les modes) et de réglementation sociale (entre les pays) contribuent également à ces écarts. En conséquence les entreprises, notamment les petites, sont fragiles.

Les transporteurs opèrent sur un marché où **les prix des services s'alignent** presque instantanément. Ainsi, les variations de coût d'application générale se répercutent rapidement dans ce domaine. L'on s'attend au cours de la période à certains changements substantiels: soit **des réductions** dues au taux de remplissage, à une meilleure gestion des parcours et des flux ou à la baisse tendancielle de la consommation, soit **des augmentations de prix** dues au coût du carburant, du personnel ou à l'internalisation des coûts externes : en la matière des mesures importantes pourraient intervenir avant 2005 (cf. Livre Blanc), mais on n'en connaît ni les modalités ni la date ni l'incidence probable. Or, pour les participants, seules des mesures drastiques seront de nature à déplacer sérieusement des parts modales.

Si donc il y a une volonté certaine d'intermodalité de la part des transporteurs et des logisticiens, elle semble se heurter à des limites très contraignantes en termes de matériel, d'infrastructure et d'économie ; le groupe de travail est inquiet sur les possibilités de transfert modal.

1.2.3 - IMPLICATIONS ENVIRONNEMENTALES

Le groupe est conscient de la nécessité de réduire les nuisances, vivement dénoncées par les associations: le bruit (pour les riverains), la pollution de l'air (pour les agglomérations), les gaz à effet de serre (à l'échelle planétaire), ainsi que les risques d'accidents et de pollution des nappes; des études menées par l'ADEME en partenariat avec le Conseil régional ont établi le taux de mortalité dû à la pollution de l'air: 25 décès pour 10 millions d'habitants.

Le groupe partage la préoccupation de limiter la part modale de la route par tous les moyens disponibles étant entendu que la pression de la demande est un fait sur lequel l'on n'a pas d'action directe.

Il convient de prendre en compte les apports à venir des nouvelles technologies (hydrogène, pile à combustible).

2. RUPTURES ET REGULATION

La troisième réunion du groupe de travail s'est attachée à imaginer et à anticiper les ruptures des deux prochaines décennies, les régulations souhaitables et à préciser en conséquence le rôle de la Région.

Prenant acte de ce que le fret relève de l'initiative privée et que la puissance publique n'a pas de levier d'action directe en la matière, le groupe a cherché à voir **comment un territoire peut contrôler son destin dans un espace qui s'élargit et où les interdépendances s'accroissent, limiter ce qu'il devra subir et agir pour réaliser ses objectifs prioritaires.**

Ce faisant, il s'est posé à plusieurs reprises la question des **limites des sphères publiques et privées**, de leur coopération, de la définition de l'intérêt régional et de ce qui doit échapper au domaine marchand; question à laquelle peuvent être apportées des réponses partielles et ponctuelles. Si tout le monde est convaincu de ce que le marché n'est pas le régulateur parfait, il reste à préciser le champ et l'ampleur de l'intervention publique nécessaire; le Livre Blanc n'apporte à ce jour que des orientations.

2.1 - L'espace s'étend

L'espace régional d'aujourd'hui est restreint alors que l'Europe donne l'échelle d'un territoire pertinent bien plus vaste. Déjà maintenant, le poids des voisins se fait sentir (les modalités de réouverture du tunnel du Mont-Blanc en sont l'illustration), **l'espace s'élargit et se polarise** : pour Rotterdam (port municipal), Lille fait partie de l'arrière pays (l'établissement d'une liaison fer dédiée a été envisagée voici plusieurs années) et les grands armateurs vont réorganiser le réseau fret à partir des têtes de pont portuaires.

Les **échelles vont changer** et il faudra raisonner à d'autres niveaux: un "grand Nord", un groupe de ports concurrents et complémentaires, polarisé vers les grands du Benelux qui s'étendent et affrontent leurs saturations (Anvers détruit à présent son 5^e village pour étendre son port).

L'expérience wallonne illustre la remise en cause de la pertinence des limites territoriales héritées du passé: avec la Frise, la Wallonie a dû lutter pour que dans les exercices de planification, le Benelux ne soit pas réduit au losange maritime tandis qu'à l'inverse, la Rhénanie-Palatinat souhaite s'y associer.

Les expériences et les choix faits dans les **pays voisins** devront de plus en plus être pris en considération, par exemple la politique énergétique allemande ou encore l'affirmation de plus en plus forte des exigences environnementales dans les pays anglo-saxons.

2.2 - Des objectifs ambitieux pour la Région

Face aux problèmes environnementaux et à la raréfaction prévisible des ressources soulignées par les associations, il n'est pas question pour les participants d'abandonner les **objectifs de développement durable** mais au contraire de se poser en **région exemplaire afin de mobiliser les énergies et les moyens en leur faveur.**

Par ailleurs, pour certains, il faut s'attendre à une dégradation "totale" des conditions de transport (Cf. le Japon). C'est la qualité du service rendu qui sera déterminante dans la compétition entre

transporteurs. Dans ce contexte, il faut sortir de la logique d'équipement qui prévaut actuellement en France, pour privilégier celle de qualité de service.

Si tout le monde s'accorde sur l'objectif de "rendre possible le transfert modal et d'y inciter", la reconnaissance d'une priorité à la construction d'un axe ferroviaire dédié au fret et la question de cesser d'investir sur les routes restent posées.

Dans le "plus de trafic" il faut tenter de dégager le "mieux de trafic" et décourager sinon détourner ce qui n'apporte pas de valeur ajoutée.

2.3 - Les leviers du changement dépassent le seul espace régional

L'**internalisation des coûts externes**, l'écotaxe, la surtaxe du transport routier sont attendus comme des événements probables mais encore mal déterminés sur lesquels les attitudes sont diverses : Pour certains, la TIPP prélève déjà largement la contrepartie des coûts sociaux ; pour d'autres, **priorité doit être donnée aux réalisations nécessaires à une offre alternative crédible**. Ceux-ci retiennent l'aménagement des voies navigables, la hauteur des ponts, la résolution des verrous ferroviaires. Ceux-là préfèrent être attentifs à la complémentarité nécessaire des modes et à la diversité des possibilités de choix modaux selon les territoires et les régions.

L'ouverture du fer à la concurrence en mars 2003 aura des conséquences que les intéressés reconnaissent apprécier difficilement; déjà des coopérations s'établissent entre opérateurs historiques qui en attendent un effet stimulant mais limité, tant que l'infrastructure n'aura pas substantiellement progressé, quelles que soient les futures modalités d'attribution des sillons et la politique de péages encore inconnues à ce jour.

Les **investissements d'infrastructures nouvelles** sont une nécessité pour débloquer les verrous de la région, garantir la fluidité sur l'axe ferroviaire majeur Est-Ouest, créer un axe fer dédié Nord-Sud, ouvrir la liaison fluviale inter-bassins vers le Sud.

Une **politique foncière conservatoire** est de nature à permettre à contribuer à une structuration satisfaisante de la distribution des marchandises en ville au moyen de sites d'éclatement proches des centres, si possibles au moins bimodaux. En particulier, des emprises riveraines du fer ou de la voie d'eau devraient échapper à la "dictature de l'immédiat", aux tentations immobilières et aux rejet de certaines "verruques urbaines" par des responsables politiques. Mais certaines emprises sont devenues des friches dont la récupération pourra être difficilement acceptée par le voisinage.

Le SRADT et les SCOT ont à traiter de cette problématique.

2.4 - L'institution régionale a un rôle à jouer

En matière de fret, la Région est confrontée à des tendances lourdes (hypothèses de croissance, concurrence étrangère voisine, ...) sur lesquelles elle a peu de prise. En revanche, l'élaboration du Schéma Régional des Transports devrait permettre d'agir :

- indirectement en sensibilisant les acteurs et en contribuant à l'évolution et à l'application des réglementations, y compris européennes,

- **directement en opérant des choix d'investissement, dans le cadre de partenariats, et en pesant sur la localisation des générateurs.**

Malgré l'absence de levier d'action directe sur le fret, la Région peut néanmoins être appelée à jouer un rôle important. Dotée d'une forte **capacité de mobilisation**, elle a vocation à poser les problèmes de ruptures : financière (besoins d'investissements) et technique (productivité accrue des infrastructures).

Dépourvue de moyens financiers à la hauteur des besoins, elle doit être le **révélateur de ces besoins** qu'elle perçoit mieux que tout autre et prendre clairement position, sur le fond et sur la méthode, face à des dilemmes difficiles. Par exemple, pour soulager l'agglomération métropolitaine faut-il réaliser l'A24 ou faut-il respecter fermement le principe de priorité au fer ? Il lui appartient aussi d'assumer toute la diversité d'une région à la population hétérogène comprenant des oubliés ou des exclus, non consommateurs, non mobiles, des habitats isolés au seuil d'une zone très dense.

Pour les participants, elle doit être un **agent d'influence**. D'une part, elle devrait interpeller les autorités supérieures afin d'accélérer la prise de mesures régulatrices : mesures de rééquilibrage de la concurrence et du partage modal ou mobilisation de moyens de financement d'investissements. D'autre part, elle devrait, à l'intérieur de son territoire, promouvoir et faciliter une concertation et une coordination dont le défaut est souvent dénoncé (multiplication de projets de plates-formes multimodales, sans articulations véritables).

Elle pourrait aider les opérateurs ou leurs fédérateurs à constituer des réseaux (voir l'exemple de VNF qui, avec ses partenaires de Dunkerque et Lille, a mis en chantier le schéma directeur de ports en réseau; échéance mi 2003).

Agent d'influence elle doit mener un "lobbying de territoire", par opposition à des "lobbyings d'opérateurs". Certains évoquent même l'opportunité d'un lobbying conjoint avec les Régions voisines.

La Région peut aussi, avec d'autres partenaires, **mobiliser des financements en faveur d'un grand projet** (par exemple un grand emprunt comme cela a déjà été imaginé dans le cadre du XVII Contrat de Plan Etat-Région pour des projets d'équipement routiers ou fluviaux). Encore faut-il que les règles du jeu soient clairement établies au préalable et notamment que le partage des charges entre l'utilisateur (tarification et péages) et le contribuable soit sans équivoque. Indépendamment du fait que les ressources propres de la Région sont naturellement très limitées et que le contrat de plan n'est pas un moyen suffisant, la Région doit se préoccuper de ce que l'investissement privé puisse s'opérer dans la perspective d'intérêts collectifs, dans le cadre de démarches mixtes partenariales et concertées, clairement précisées.

Elle a aussi vocation à encourager et à promouvoir **des expérimentations** que l'intelligence collective est à même de spécifier, mieux que les intérêts particuliers ou les lobbies.

Conclusion :

Les débats engagés lors de cette première phase du Schéma régional des transports montrent la forte articulation de ce travail avec l'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire et notamment les interactions entre l'échelle européenne, le développement économique, l'environnement.

Les questions, complexes, montrent la difficulté des acteurs à se projeter dans le temps et à changer d'échelle dans un domaine où la réactivité prime. Or, penser 2020, **c'est faire des choix dès aujourd'hui** et essayer d'anticiper sur des tendances qui sont très lourdes et qui dépassent le seul cadre régional.

Le découplage croissance économique /transport est-il une utopie ? Quels sont les leviers de la puissance publique face à la mondialisation des échanges ?

C'est le chantier des prochains mois.