

SCHEMA REGIONAL DES TRANSPORTS NORD - PAS-DE-CALAIS

COMPTE RENDU

<u>Groupe :</u>	Transport de marchandises
<u>Réunion du :</u>	15 Octobre 2002
<u>Lieu :</u>	Lille, Nouveau siècle
<u>Animateurs :</u>	Bernard Schaefer, Hervé Joan-Grangé, Régine Bonnet

En bref :

L'objet de cette quatrième séance du groupe de travail était de compléter les réflexions du groupe, notamment la prise en compte du grand projet régional Delta 3, d'évoquer les régulations possibles des flux de marchandises, compte tenu des tendances abordées précédemment.

Parmi les compléments sont soulevés :

- Les perspectives d'activité des différentes composantes de la plateforme Delta 3 dont le démarrage est prévu fin 2003, avec des interrogations sur les répercussions en terme de flux régionaux et sur la promotion du transfert modal attendu par les différents partenaires.
- La manière dont on peut aborder une connaissance partagée des flux présents et futurs. Le débat a montré la difficulté de dépasser la simple donnée chiffrée pour se déplacer vers la connaissance des stratégies de générateurs de ces flux.
- Si les modes routiers et ferroviaires révèlent des congestions actuelles et futures possibles, les réserves de capacité de la voie d'eau sont considérables mais liées à des investissements importants : relèvement des ponts, pris en compte en partie dans le Contrat de Plan Etat-Région actuel, projet Seine-Nord d'intérêt national mais surtout européen.

la région : un carrefour logistique à valeur ajoutée ? Si ce choix politique était retenu au niveau du S.R.A.D.T, cela supposerait des orientations en matière d'Aménagement du territoire, d'infrastructures et de services nouveaux à mettre en place en liaison avec une politique foncière adaptée.

Ce choix pose la question de la définition d'une logistique à haute valeur ajoutée.

Face à une augmentation globale du trafic, quelles régulations possibles conciliant développement économique et qualité de vie.

I - Déroulement de la séance

Des documents ont été remis aux participants comprenant notamment la note du Ministère de l'équipement définissant les schémas multimodaux de services collectifs de transport et un dossier de presse.

La documentation apportée verbalement ou projetée en séance est annexée au présent compte rendu.

La réunion a été consacrée à l'apport et à la discussion d'informations complémentaires. Le thème des régulations, concernant le plus souvent autant le transport de personnes que celui du fret, a été reporté à la réunion commune des deux groupes de travail de l'après-midi.

II – Discussion et apports du Groupe de travail

B.Schaefer introduit le débat sur les prévisions de trafic en rappelant les volumes en jeu et, en particulier ceux qui concernent les grands générateurs de trafic de la région : le port de Dunkerque et la plate forme Delta 3 de Dourges. (voir projections en annexe.)

La plateforme Delta 3.

Les participants s'inquiètent du caractère ancien des prévisions de trafic présentées(1995) et souhaitent des actualisations plus fiables. Ces actualisations sont en cours avec une étude menée à l'initiative du Conseil Général du Pas de Calais dont on attend les premiers éléments. Il est souligné aussi l'absence dans les tableaux projetés des chiffres relatifs à la voie d'eau. Cela tient du fait que les statistiques utilisées pour cette illustration n'avaient pas intégré à l'époque celles relatives au fluvial. M. Pascal (Conseil régional) comble cette lacune en précisant que les prévisions étaient faibles et faisaient état d'un potentiel de 1 500 t/jour ouvrable. En fait, sur cet axe, la densité de trafic actuelle est de 3,8 millions de tonnes par an et pourrait progresser rapidement, compte tenu de son gabarit déjà à 3000 tonnes.

M. Soyer, Secrétaire Général du Syndicat mixte de Delta3, fait le point de la situation et des perspectives immédiates de la plate forme :

- Le programme a subi un léger retard et l'on prévoit que le chantier de transport combiné ouvrira entre juin et septembre 2003 tandis que les premiers bâtiments de la zone logistique multimodale seront livrables en novembre 2003.
- En ce qui concerne l'activité économique, il précise que pour le transport combiné, il appartient aux opérateurs de communiquer situation et prévisions. Pour sa part, la SNCF rappelle qu'elle n'est en la matière que le prestataire de services ferroviaires et que les flux dépendent des opérateurs concessionnaires.
- En ce qui concerne la zone logistique pour laquelle sont attendus les flux les plus importants, les négociations actuelles sont menées par le syndicat mixte avec des investisseurs à qui il appartiendra de commercialiser ultérieurement les surfaces construites auprès d'opérateurs pressentis. Il est donc difficile à ce jour, d'apporter des prévisions plus sûres que celles de 1995, tous les chiffres avancés depuis étant tout aussi théoriques que ceux de 1995.
- Si la collectivité n'a pas le pouvoir d'agir directement sur la commercialisation des immeubles, elle ne sera cependant pas sans influence sur le choix des activités qui s'installeront à Dourges : la SEM, où elle est majoritaire, est en effet co-promoteur des immeubles ; elle pourra ainsi faire prévaloir ses priorités dans les critères de choix, par exemple la création d'emploi, la valeur ajoutée, l'usage multimodal.
- En réponse aux associations, qui ne retiennent de ces perspectives que l'appel d'air supplémentaire au mode routier, et au représentant de VNF, qui considère que la voie d'eau est négligée, il souligne que la plateforme est dimensionnée en prévision du doublement des trafics tant ferroviaires que fluviaux. La SNCF qui a dessiné la « géométrie du chantier » confirme que le chantier a été calculé « large », et précise que les travaux inscrits au contrat de plan devraient suffire.
- A propos du statut douanier de la future plateforme, élément important d'attraction pour les usagers éventuels, il indique que des négociations en cours semblent en bonne voie.

Les participants s'inquiètent de cette incertitude au regard des investissements réalisés et s'interrogent sur les conditions de coexistence future de Delta 3 et d'Actiparc. Il est rappelé que les objectifs sont différents : la

première participe au réseau national et international des plates-formes logistiques intermodales ; la seconde constitue en fait une zone logistique d'intérêt plus local. Cela pose néanmoins la question de la nécessaire complémentarité entre zones logistiques, dans un contexte de gestion durable des surfaces artificialisées.

A propos du transfert modal que tout le monde s'accorde à souhaiter, on souligne qu'il pose non seulement des problèmes d'infrastructure («le trafic fer est très tendu») mais aussi des problèmes de matériel pour lequel la SNCF a manqué ces dernières années de trésorerie suffisante pour investir dans son renouvellement pour atteindre ses objectifs de croissance du fret. ("les marchandises, comme chacun sait, ne votent pas!") En bref, contrairement à la route, le fer a peu de réserves aisément mobilisables.

RFF fait le point sur l'avancement du contrat de plan 2000/2006 : les études sont avancées et les travaux du « quadrilatère Lens/Ostricourt/Douai/Arras » seront achevés en 2007 tandis que ceux d'Hazebrouck auront un an de retard. Ces travaux doivent permettre le doublement du trafic marchandises en 2010 et son triplement en 2015. Les autres projets relatifs à la modernisation des lignes ferroviaires dans la région, à l'élimination des cisaillements,... devront faire l'objet d'une inscription au contrat de plan suivant.

Quelqu'en soit l'importance, le développement de la plateforme Delta 3 va affecter sérieusement le trafic local, d'une part à proximité immédiate, d'autre part aussi dans l'ensemble du réseau régional : si les prévisions se réalisent, les flux représenteront une part notable du trafic régional tant interne qu'externe ; on ne sait pas s'il s'agira de transferts d'activités déjà existantes dans la région ou d'attraction d'activités nouvelles ; en tout cas, elles créeront des allers et retours aussi difficiles à localiser qu'à quantifier à ce jour.

Le port autonome de Dunkerque

Dans le partage modal prévu pour son plan de développement rapide du trafic de conteneurs, le PAD s'est montré très volontariste : en réalité, la part de la voie d'eau devrait dépasser les prévisions par une bonne exploitation des possibilités de Delta 3, surtout si le tirant d'air est augmenté. Mais pour le fer, le calendrier des travaux d'infrastructure du contrat de plan risque éventuellement de poser problème au regard de la volonté de transfert modal de 16 à 48% tel que envisagé par le port. Toutefois, la multiplication par 12 du trafic conteneurs par fer devrait se faire progressivement. En tout état de cause, l'élasticité de la route pourrait également permettre d'absorber tout ou partie de cette progression.

Prévisions globales de trafic

Lors des précédentes réunions, l'estimation des futurs besoins de transport à partir d'une projection des flux globaux a été plusieurs fois contestée, à juste titre : c'est en effet à partir des besoins des entreprises que l'on devrait pouvoir procéder. Les interventions qui ont suivi en deuxième partie de réunion illustrent à la fois la justesse du propos et l'impossibilité de l'appliquer faute d'une couverture exhaustive des secteurs et filières. A défaut, l'on doit se replier sur des statistiques globales.

De même avait été mise en question une prévision du trafic fondée sur le PIB, compte tenu des préconisations du Livre Blanc sur le découplage entre croissance économique et flux de transport.

L'évolution comparée du PIB et du trafic de fret exprimé en tonnes x kilomètres entre 1970 et 1998 confirme une forte corrélation notamment si l'on présuppose une croissance moyenne située entre 2 et 3 % par an et un contexte politique européen et mondial stable.

Il est fait état par l'INRETS, au cours de la discussion de la nécessité d'avoir d'autres indicateurs que la tonnexkm, unité créée en 1912, pertinente encore dans les années 60 quand les flux étaient massifiés sur le train et la voie d'eau. En revanche, l'évolution de la demande, le juste à temps, incitent à utiliser un mode plus souple, le mode routier. Cette multiplication du nombre de circulations entraîne une baisse des tonnages moyens. Dans ce cadre, d'autres indicateurs seraient plus pertinents.

Compléments d'analyse du trafic de la région

La direction transports du Conseil régional avait commandé dès le début du processus d'élaboration du SRT, une matrice des flux analysant le trafic par OD (origine - destination), par nature de marchandises (10 classes NST) et par mode de transport. Le fichier traité ne permettait pas de mettre en évidence la part de la voie d'eau, d'autres fichiers devant être mobilisés pour en tenir compte.

En fait, si l'on sait que la part de la voie d'eau est réduite et ses réserves importantes, l'observation du simple rapport fer/route suffit à mettre en évidence les masses qu'il faudrait transférer et les points sur lesquels la voie d'eau doit être mise à contribution.

B. Schaefer a présenté au groupe les premières données, « brutes de décoffrage ». L'INSEE a souligné la nécessité d'une observation critique attentive, notamment en ce qui concerne la fiabilité statistique de manière à constituer une base de données plus fine et pouvant être partagée.

Illustrations de l'approche de la demande de transport par l'analyse de filières.

Dans la ligne d'une critique constructive de l'approche de la demande par les flux globaux, des chercheurs de l'INRETS ont souligné l'importance d'une approche en terme de configuration productive et ont démontré la diversité des organisations logistiques, les différentes stratégies d'acteurs et les choix modaux correspondants. En cherchant à interpréter les phénomènes et changements, les auteurs ont élaboré une typologie des relations entre clients et fournisseurs. Cette analyse fait apparaître trois modèles d'organisation avec des leviers d'action publique différenciés : influence des infrastructures de transport, des NTIC, des valeurs communes.

Cette approche a été illustrée par deux exemples d'analyse de filières : les filières endivière et celle de l'habillement – distribution.

- La première a été marquée au cours des dernières décennies par d'importantes mutations tant à la production (délocalisation dans d'autres régions) que dans la distribution (disparition des grossistes et intégration de la grande distribution).

- Dans la filière d'habillement analysée, la distribution concernée est spécialisée, la fabrication sous-traitée au loin et le stockage centralisé. Dans ce cas, les choix modaux amont dépendent du lieu de fabrication : ils font une large place au maritime, les trajets d'approche sont routiers ainsi que l'essentiel des transports principaux terrestres. A l'aval, l'essentiel est routier sauf quelques pré-acheminements de longue distance confiés au fer. Là encore, si le processus décisionnel est expliqué, l'exploitation quantitative ne paraît pas évidente. En revanche, il est certain que ces analyses devraient jouer un rôle important dans l'établissement des critères d'évaluation des décisions de localisation ou d'agrément d'implantation.

En complément, d'autres participants ont souligné la grande spécificité des contraintes logistiques dans le cadre du secteur agricole.

Problématique d'implantation

L'INSEE rappelle qu'une étude sur les préférences de localisation a été publiée dans la série "Profil" en octobre 1998.

A ce propos, il est souligné que la logistique est une activité à part entière, que les entreprises s'implantent en fonction des disponibilités de main d'œuvre, de services et, de plus en plus de l'intermodalité ; or la région qui a développé des liaisons multimodales (fluviales avec le Benelux, transport combiné avec le Midi) n'offre pas assez de lignes régulières. Pourtant elle a un fort potentiel (Dourges et Lomme entre autres) et le feroutage qu'ont su développer l'Autriche et la Suisse, devrait pouvoir être implanté aisément en Nord-Pas de Calais en profitant notamment du croisement de lignes aux environs d'Arras. Enfin, il convient de réaliser une véritable mise en réseau des ports fluviaux en liaison avec la façade maritime d'une part et l'artère ferroviaire nord-est d'autre part.

Aspect foncier

L'idée d'une région logistique, carrefour européen, présuppose :

- que soit défini le concept de logistique (emplois, métiers, organisations, outils...), ses frontières, sa valeur ajoutée à l'économie locale,
- que soit maîtrisé le potentiel foncier de développement d'implantations d'entreprise,

Version du 28 octobre 2002

Schéma régional des transports : transports de marchandises

Les propos tenus dans ce document n'engagent pas le Conseil régional

- que soit sauvegardé la possibilité de création ou d'extension de voies existantes (principe de précaution),
- Il faut apporter une réponse précise à la question : quel foncier faut-il à une logistique à valeur ajoutée ?

Ainsi, pourrait être conduite une politique de maîtrise ou d'acquisition d'emprises à potentiel multimodal afin d'éviter que la réalisation d'une partie du patrimoine ferroviaire inutilisée ou la libre initiative au sein des territoires, ne fassent obstacle à l'édification de projets d'intérêt régional.

La réflexion vaut d'autant plus qu'il existe, pour des sites à vocation logistique, des concurrences pour d'autres usages, moins nuisants, plus agréables du point de vue paysager, que peuvent vouloir souhaiter les élus communaux.

Conclusion

En conclusion, Madame J. Marquaille a souligné la complexité de la démarche d'élaboration d'un tel exercice par le Conseil régional, en concertation avec ses partenaires. Seule une volonté politique forte permettra d'accroître les moyens destinés à promouvoir des modes alternatifs à la route, sachant que même si eau et fer atteignent leurs objectifs, le tonnage transporté par route continuera à croître. Il convient donc d'en tenir compte pour la suite des réflexions et notamment des programmes d'action à mettre en œuvre collectivement.