

*Schéma
régional
des transports*

COLLOQUE
sur le thème

**TRANSPORTS EN NORD - PAS-DE-CALAIS :
UNE VALEUR AJOUTEE
POUR LE DEVELOPPEMENT REGIONAL**

17décembre 2002
à Lille

ACTES : synthèse

**REGION
NORD
PAS-DE-CALAIS
Conseil régional**

Sommaire

Avertissement

Préambule

Ouverture

par **Daniel Percheron**, président du Conseil régional du Nord - Pas-de-Calais

Première table ronde : transport et mobilité au service du développement durable

1 - introduction

par **Jean-François Caron**, vice-président du Conseil régional Nord - Pas-de-Calais, en charge du Schéma d'aménagement régional d'aménagement et de développement du territoire

2 - éclairages introductifs

par **Jean-Pierre Orfeuill**, professeur à l'Institut d'urbanisme de Paris
et par **Ambrosius Baanders**, consultant Ecorys - NEI transport (NL)

3 - table ronde

participants :

Alain Le Vern, président du Conseil régional Haute-Normandie

Georges Guillaume, président du CESR Nord - Pas-de-Calais

Paul Astier, vice-président de Lille métropole Communauté urbaine

Michel Cornil, président de l'Union des transports publics

4 - débat avec la salle

5 - conclusions

par **Jean-François Caron**

Deuxième table ronde : le Nord - Pas-de-Calais, plateforme d'échanges dans le nord-ouest européen

1 - introduction

par **Jeannine Marquaille**, vice-présidente du Conseil régional Nord - Pas-de-Calais, en charge du Schéma régional des transports

2 - éclairage introductif

par **Jacques Robert**, consultant Territoire et Synergies

3 - table ronde

participants :

Jean-Arnold Vinois, directeur au sein de la Direction générale de l'énergie et des transports de l'Union européenne

Christian Parent, directeur régional et départemental de l'équipement, représentant **Patrice Raulin**, directeur des transports terrestres au Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer

Richard Shirrefs, président-directeur général d'Eurotunnel

Corinne Orzechowski, directrice de la stratégie à la branche fret de la SNCF

Jan Burvenich, directeur général adjoint du port d'Anvers

Bernard Pacory, directeur général du port de Lille

Charles Masse, directeur de la société d'économie mixte Delta 3

4 - débat avec la salle

5 - conclusions

par **Jean-Arnold Vinois**,

Clôture

par **Jeannine Marquaille**

L'animation du colloque a été assurée par **Hervé Joan-Grangé**, consultant CODE-CODRA

Avertissement

Les actes du colloque sont présentés ici sous forme de synthèse de l'ensemble des exposés, échanges et débats.

Ils sont également disponibles sur le site INTERNET de la Région : nordpasdecalais.fr

Préambule

Le colloque du 17 décembre 2003 à Lille, sur le thème "transports en Nord - Pas-de-Calais : une valeur ajoutée pour le développement régional", s'inscrit dans la démarche d'élaboration du Schéma régional des transports (SRT) de cette région.

Il marque la fin d'une première période de cette élaboration, consacrée à une phase de prospective et qui débouche sur la formulation de propositions d'objectifs stratégiques à long terme.

Une phase suivante sera la rédaction du projet de schéma, déclinant de tels objectifs par thèmes et par territoire, et proposant des pistes d'actions destinées à concrétiser ces objectifs.

Le processus d'élaboration du SRT s'appuie sur une large concertation avec l'ensemble des acteurs publics et privés concernés par la problématique des transports, tant de voyageurs que de marchandises. Ce colloque a été l'occasion d'une ouverture élargie à de grands acteurs nationaux et internationaux.

Ouverture du colloque

Daniel PERCHERON

Président du Conseil Régional Nord - Pas-de-Calais

**schéma régional
d'aménagement et de
développement du
territoire
et schéma régional des
transports**

Je vous souhaite la bienvenue à ce rendez-vous, où sont présents de nombreux acteurs régionaux du domaine des transports. J'ai assisté récemment à des débats passionnants sur le schéma régional d'aménagement et de développement du territoire. Toutefois, contrairement à ce travail de prospective, le Schéma Régional des Transports repose sur des éléments dont nous connaissons à la fois les enjeux et la plupart des moyens à mettre en œuvre pour y répondre.

tram-train

Pourrions-nous, par exemple réutiliser les anciennes lignes ferroviaires utilisées par l'industrie charbonnière, dont notre région est émaillée, comme la ligne ferroviaire entre Bruay et Bully, susceptible de servir au transport de marchandises. Nous devons également mettre en œuvre le projet de tram-train traversant d'est en ouest la métropole lilloise et la reliant à la nébuleuse urbaine du bassin minier.

bassin minier

**" carte orange " du Nord -
Pas-de-Calais**

Les autorités locales de la Région ne pourraient-elles pas créer une " carte orange " du Nord - Pas-de-Calais, donnant ainsi aux habitants la possibilité de se déplacer dans une région qui ne ferait plus qu'une. Ce projet est d'autant plus envisageable que nous avons déjà inventé le TER à grande vitesse, qui met le front de mer à moins d'une heure de la métropole.

TER à grande vitesse

maillon fluvial

Par ailleurs, alors que notre destin fluvial est suspendu à l'audit qui est en train d'être réalisé sur le canal Seine Nord, il est impensable que nous acceptions que les gouvernements, toutes tendances confondues, refusent de construire le dernier maillon fluvial de l'Europe du Nord-Ouest, risquant ainsi de laisser le trafic de transit des poids lourds asphyxier notre région.

l'Europe du Nord-Ouest

Enfin, je regrette beaucoup que l'Etat ne remplisse pas ses obligations quant à l'entretien de l'A 25. Nous avons pourtant besoin d'assurer une liaison correcte entre la métropole et Dunkerque, notre future Rotterdam !

TIPP

Certes, ces ambitions ont un coût. Si le Premier Ministre, qui est venu récemment à Lille, tient ses engagements, une part importante de la TIPP viendra alimenter les caisses de la Région, ce qui permettra de réaliser notre Schéma régional des transports.

Hervé JOAN-GRANGE, animateur

**Livre Blanc des
transports européens**

Dans ces conditions, il nous appartient d'aider nos élus à passer à l'acte. Notre gageure consiste à faire des transports une valeur ajoutée de la région. L'exercice n'est pas banal, il se veut global et prospectif pour le Nord - Pas-de-Calais. Il est étroitement lié à l'élaboration du SRADT. Le moment n'est pas fortuit : il fait suite à la publication du Livre Blanc des transports européens et suit la montée en puissance des responsabilités régionales en matière ferroviaire.

élargissement de l'Europe

Par ailleurs, ce projet est lié à de nombreux enjeux : l'élargissement de l'Europe

cohésion sociale et territoriale

d'une part, et la cohésion sociale et territoriale d'autre part. Il faut donc savoir si, dans un tel cadre, un territoire peut choisir son destin, sachant que les interdépendances sont de plus en plus fortes et remettent en cause le rôle de l'institution régionale.

Cette journée de travail va comporter deux tables rondes, assorties d'un éclairage technique effectué par des experts et d'un cadrage effectué par un Vice-Président du Conseil Régional. Il vous sera proposé de participer activement à cette réflexion.

Première table ronde : transport et mobilité au service du développement durable

I. Introduction par Jean-François CARON, vice-président du Conseil régional Nord - Pas-de-Calais, en charge du Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire

1. Les enjeux du SRADT

Le Schéma régional d'aménagement du territoire est engagé depuis plus d'un an. Il a d'abord pris la forme d'un exercice prospectif, visant à qualifier les acteurs et à faire émerger une vision à long terme. D'ici à 2020, un certain nombre de phénomènes bouleverseront nos modes de raisonnement actuels. Nous avons donc identifié un certain nombre de champs transversaux à la question des transports. Par exemple, la région va-t-elle s'ouvrir vers le Sud ou vers le Nord ? Par ailleurs, comment répondre à la métropolisation, qui engendre la concentration des fonctions, est concomitante au phénomène de péri urbanisation et impose de nouveaux déplacements ?

Nous avons identifié six champs transversaux du SRADT :

ségrégations	• le risque considérable de voir augmenter les ségrégations sociales et spatiales ;
savoirs	• les savoirs et la formation, l'innovation et la recherche ;
durabilité	• la durabilité, c'est-à-dire concevoir un développement ne générant pas d'inégalités sociales et ne compromettant pas l'avenir de la planète ;
qualité	• la qualité, question qui nous interpelle d'autant plus que notre culture et notre histoire sont fortement marquées par l'industrialisation ;
ouverture	• l'ouverture au sens large ;
partenariats	• les partenariats, sachant que la façon dont les acteurs savent se donner une stratégie commune est décisive pour le développement (quelles sont les nouvelles gouvernances, par exemple ?).

2. La question des transports dans un contexte de globalisation des espaces

Nous vivons dans des espaces de plus en plus ouverts, au sein desquels la localisation des activités ne dépend plus de la localisation des ressources. A quelles chances et à quels risques sommes-nous exposés au regard de cette ouverture des systèmes ? Dans ce cadre, sommes-nous capables de faire émerger un véritable projet et de nous organiser au niveau local ?

la mobilité, nouveau facteur de production ou d'aggravation des inégalités ?

Certains de nos territoires, qui souffrent des séquelles du passé, partent avec un sérieux handicap. Nous pouvons nous demander si l'augmentation de la mobilité est un nouveau facteur de production ou d'aggravation des inégalités. Par exemple, lors de la journée du TER gratuit, des jeunes, habitant à Lens, sont venus à Lille par le train et n'ont pas osé descendre du wagon, car ils considèrent que Lille leur est inaccessible. Nous devons développer la mobilité au sens large, qui est un facteur de développement personnel.

consommation globale

Par ailleurs, notre consommation globale d'énergie a augmenté du fait de la

d'énergie

multiplication des transports, alors que nous sommes parvenus à faire des économies ailleurs. En outre, la densification des transports induit une consommation d'espace. Par conséquent, nous devons introduire une discrimination entre les différents modes de transports, pour prendre en compte leur impact sur notre environnement et leur coût global à long terme.

introduire une discrimination entre les différents modes de transports

le mythe de l'infrastructure qui fait le développement

Enfin, je voudrais m'élever contre le mythe selon lequel l'infrastructure fait le développement. Devant un projet d'infrastructure, nous devons nous poser plusieurs questions. Premièrement, cette infrastructure est-elle nécessaire ? Deuxièmement, quelles infrastructures devons-nous mettre en œuvre ? Troisièmement, comment réaliser ces équipements ?

Lors de ce type de débat, nous sommes souvent accusés d'exprimer des idéologies. En particulier, la vigilance est souvent assimilée à une volonté anti-moderniste. Cependant, ceux qui plaident pour l'A24 ne s'inscrivent-ils pas eux-mêmes dans une approche idéologique ? Je souhaite que nous posions les questions à partir des dysfonctionnements analysés.

sommes-nous véritablement capables de choisir notre développement ?

En conclusion, lorsque j'étais à l'armée, mon compagnon de chambrée était originaire de la région parisienne. J'avais découvert qu'il passait chaque jour 3 à 5 heures dans les transports. Je m'étais alors juré que je ne serais jamais comme lui. Aujourd'hui, je me suis pourtant levé à 5 heures 30, ce qui me conduit à me demander si nous sommes véritablement capables de choisir notre développement.

II. Eclairages introductifs

1. Situation et tendances de la mobilité urbaine et régionale :

Jean-Pierre ORFEUIL, professeur à l'Institut d'Urbanisme de Paris

a. *La mobilité et les nouvelles formes d'occupation du territoire*

coproduction des formes d'occupation du territoire par la mobilité et de la mobilité par l'organisation territoriale

Pour mettre la mobilité au service du développement durable, il faut apprendre à changer de regard sur ce concept. Les conditions de la mobilité organisent l'espace et les rapports sociaux. Habituellement, la mobilité est abordée comme une résultante, ce qui est une vision partielle, qui intègre implicitement les transformations de moyen et de long terme de l'agencement urbain. Or, il existe une coproduction des formes d'occupation du territoire par la mobilité et de la mobilité par l'organisation territoriale. La mobilité est un pouvoir donné à certains :

- aux ménages relativement aisés d'élire domicile là où ils le souhaitent,
- aux grands acteurs de l'urbain de régler leur stratégie de maillage de l'urbain de manière à vous attirer à eux,
- aux couches moyennes et supérieures d'imposer une organisation territoriale dépendante de l'automobile. Cette organisation est subie par les ménages les plus pauvres qui, lorsqu'ils sont motorisés, consacrent 25% de leurs revenus à l'automobile.

congestion, révélateur d'une inadéquation

La congestion est donc le révélateur d'une inadéquation entre la localisation des résidences et des activités. Dans ce cadre, comment orienter les conditions de la mobilité au service du développement territorial et social de la région ?

un lien et les compétences pour s'en servir

Afin de ne laisser personne au bord du chemin, il faut assurer le développement des transports publics, relier les zones en dépression et en extension, (sans oublier qu'un lien ne fonctionne que lorsque les personnes ont suffisamment de compétences pour s'en servir) et approfondir une politique de modulation tarifaire ciblée sur les catégories modestes sans démagogie.

sans démagogie

b. *Gérer les différents modes de transport*

épaisseur du marché et lignes structurantes

Un fonctionnement efficace du transport public suppose une certaine épaisseur du marché : il faut définir les lignes structurantes qui permettent de créer des dessertes directes entre les pôles majeurs. Cependant, le transport public ne peut pas tout : j'ai pu constater le travail considérable effectué par des associations d'insertion qui aident les personnes défavorisées à passer leur permis ou leur prêtent des mobylettes ou des voitures.

développement multipolaire

Par ailleurs, le développement multipolaire nécessite également un effort de sélectivité et de coordination entre les acteurs. En effet, seules quelques dessertes ferroviaires ont véritablement vocation à concurrencer la route.

déconnexion entre l'évolution de la mobilité et les besoins de l'infrastructure

En matière d'infrastructures routières, nos travaux sur la mobilité nous montrent qu'il existe une assez large déconnexion entre l'évolution de la mobilité et les besoins de l'infrastructure. Par ailleurs, nous avons de plus en plus les moyens de mieux gérer nos infrastructures. Il y a dix ans, une file d'autoroute en Ile-de-France commençait à saturer à 1 800 véhicules/heure, contre 2 200 aujourd'hui.

des modes d'exploitation originaux

Par ailleurs, la route peut contribuer au développement durable, *via* des modes d'exploitation originaux. Par exemple, elle peut être le lieu de passage d'autocars, qui peuvent assurer un service équivalent au transport ferroviaire, dans certains cas.

les technologies d'informatique routière

Toutes les technologies d'informatique routière peuvent contribuer à la réalisation de certains de nos objectifs, comme le contrôle d'accès, au service d'un moindre étalement urbain. Par exemple, une métropole multipolaire comme Houston s'est offert l'équivalent d'un transport public en réservant une file d'autoroute aux bus, aux véhicules à forte occupation et aux automobilistes ayant accepté de payer pour bénéficier de meilleures conditions de circulation.

pourquoi la ville non compacte a un tel attrait sur nos concitoyens ?

Si vous devenez gestionnaires des réseaux rapides, vous pourrez mener des actions en faveur du développement durable, comme la protection des riverains contre le bruit, sachant que la route peut être également un lieu d'innovation en la matière. Par ailleurs, il faut vous demander pourquoi la ville non compacte a un tel attrait sur nos concitoyens et quelles sont les insatisfactions qu'ils ressentent à l'égard de la ville : les chantiers de renouvellement urbain constituent l'occasion de concevoir des types d'habitats intermédiaires dans des zones bien situées. Quoi qu'il en soit, la ville péri urbaine est en partie faite, notre mission consiste maintenant à l'aider à fabriquer de l'urbanité.

Hervé JOAN-GRANGE

Je vous remercie de votre appel au bon sens. Le prochain exposé nous permettra de déterminer si, à l'échelle d'un territoire dense, les choix mis en œuvre sont susceptibles d'apporter des réponses positives aux problèmes des transports.

2. L'expérience de la politique ABC aux Pays-Bas : utopie ou réalité ?

Ambrosius BAANDERS, consultant ECORYS – NEI Transport

Au cours des dernières années, j'ai déjà constaté l'intérêt que la France porte à la politique nationale ABC. Aujourd'hui, je vais vous la présenter et également vous expliquer pourquoi nous y avons mis fin !

a. *Le principe*

"the right business at the right place"

Cette politique consistait à mettre en œuvre une typologie des sites en trois groupes : A (centre ville et gare centrale), B (proche banlieue) et C (zones périurbaines) ; nous nommons R le reste du territoire. Il s'agit d'organiser, dans ces sites, la localisation des activités selon leurs besoins d'accessibilité et de desserte. Des normes de stationnement et d'accès aux transports en commun ont été édictées pour chacune de ces zones, considérant que plus un bureau est situé à proximité d'une zone bien desservie par les transports en commun, moins l'usage de la voiture est développé. Notre système est donc basé sur le partage modal.

partage modal

Trois ministères ont été responsables de la mise en œuvre de cette politique dans le cadre de deux schémas directeurs édictés pour une période dix ans. Nous avons mis l'accent sur le développement de nouveaux ensembles de bureaux et la qualité de desserte par les transports en commun, afin de réduire

la part de la voiture dans les déplacements entre le domicile et le travail.

b. Le bilan de la politique ABC

Points positifs

pour mettre fin au développement non planifié...

La politique ABC a mis fin au développement non planifié des grands ensembles de bureaux autour des autoroutes (appelés sites de visibilité), ainsi qu'à la concurrence entre les villes en matière de normes de stationnement. En outre, le développement des bureaux sur les sites B a été stimulé. Si la typologie des sites a été bien acceptée, celle des activités était nettement moins claire. En instaurant des règles simples, les investisseurs ont disposé de perspectives stables à moyen terme.

...des règles simples

Points négatifs

L'introduction de cette politique a été lente au regard de l'existence préalable de nombreuses autorisations de construction dans les sites C. En outre, les sites A manquaient d'espace. La desserte en transports en commun n'est pas toujours suffisante et nous avons ignoré les autres modes de déplacements comme la bicyclette ou des formes plus créatives d'utilisation de la voiture (co-voiturage, auto-partage...). Cette politique allait également à l'encontre du principe de mixité des activités et engendrait une trop importante rigidité des normes de stationnement, susceptible de décourager les investisseurs.

La logique des politiques ABC est basée sur les transports en commun lourds et attractifs. Or il devient de plus en plus difficile de les mettre en œuvre et le taux de transports en commun dans les zones B et les zones C ne se différencient pas beaucoup.

Les obstacles

la conception urbanistique des sites favorise trop la voiture

Les sociétés de transports en commun sont souvent dans l'incapacité de suivre le développement de l'immobilier des bureaux. L'attitude des exploitants demeure trop bureaucratique, ce qui fait que de nombreux chefs d'entreprises continuent à raisonner avec une logique d'automobiliste. En outre, la conception urbanistique des sites favorise trop la voiture : par exemple, dans de nombreux bureaux à proximité desquels il existe une station de métro, l'entrée principale est orientée vers les parkings !

c. Perspectives

Au bout de 10 ans, le partage modal est demeuré globalement le même (10 %). Nous avons donc envisagé de réorganiser cette politique.

associer les villes

Dans le cadre du renouvellement du schéma directeur approuvé par le Parlement en 1990, les projets concernant les transports ont été rejetés par cette même assemblée juste avec les élections. La nouvelle coalition ayant démissionné, les schémas de 1990 sont toujours en vigueur, alors que la décentralisation est en route. Les villes doivent s'associer pour définir une politique propre à leur situation et peuvent utiliser tous les instruments qu'elles désirent.

importance de la mixité des activités

Il faut souligner l'importance de la mixité des activités. Nous avons introduit le concept d'environnement dans les nouvelles normes sur l'urbanisme, ce qui n'a

l'environnement dans les nouvelles normes sur l'urbanisme pas été accepté par le Parlement. Néanmoins, il demeure important de localiser les bureaux aux endroits propices, ce qui conduit à une moindre utilisation de la voiture.

III. Table ronde

Participent à cette table ronde :

Alain LE VERN, président du Conseil régional de Haute-Normandie

Georges GUILLAUME, président du CESR du Nord - Pas-de-Calais

Paul ASTIER, vice-président de Lille métropole Communauté urbaine

Michel CORNIL, président de l'Union des transports publics

Hervé JOAN-GRANGE

La Haute-Normandie s'est-elle déjà dotée d'un Schéma régional des transports ?

Alain LE VERN

Je suis venu pour tirer parti des expériences intéressantes menées par la Région Nord - Pas-de-Calais, en matière de TER, et pour échanger nos points de vue. La réflexion sur la décentralisation et les compétences des Régions place les transports au cœur du dispositif.

Par ailleurs, nous sommes déjà dotés d'un SRT. Les difficultés que nous rencontrons sont générées par l'absence d'un responsable des transports collectifs au sein de l'administration régionale. Ce dernier permettrait d'assurer la compatibilité entre le schéma des transports collectifs et le plan d'occupation des communes, ainsi qu'avec les divers dispositifs nationaux.

subventionner la construction de logements à moins de 5 kilomètres d'un point intermodal

Par exemple, j'envisage de subventionner la construction de logements à moins de 5 kilomètres d'un point intermodal, afin de favoriser une urbanisation rationnelle. En effet, en France, le bilan des cinq dernières années des transports collectifs est catastrophique. Les déplacements en vélo et à pied ont diminué d'un tiers, alors que le nombre de trajets en voiture individuelle, leur temps et leur longueur, ont augmenté dans les mêmes proportions. L'amélioration de ce résultat coûte excessivement cher en matière d'infrastructures.

reconquérir la Seine, soutenir l' action en faveur du canal Seine Nord.

Par ailleurs, nous devrions évoquer la question du cabotage et du fret ferroviaire. Pour notre part, nous avons besoin de reconquérir la Seine comme un des éléments forts du transport. C'est pourquoi nous soutenons votre action en faveur du canal Seine Nord. Par ailleurs, les technologies de l'information sont également un élément de développement global.

les Régions doivent être les chefs de file en matière de transports

En tant que Régions, nous devons être les chefs de file en matière de transports, afin de coordonner les intervenants et d'orienter l'usage des transports. Cette politique nécessite des fonds. Nous devrions obtenir qu'une part de la TIPP soit versée aux régions, conformément à ce que nous exigeons depuis plusieurs années.

verser une part de la TIPP aux Régions

Au fur et à mesure que nous acquérons des matériels neufs et aménageons notre territoire, nous favorisons l'intermodalité. Par exemple, la ligne ferroviaire Rouen-Dieppe est complètement réhabilitée, ce qui a permis à la fréquentation d'augmenter de 20 % en deux ans.

Hervé JOAN-GRANGE

Le PDU métropolitain exprime un certain nombre d'ambitions : la qualité du service rendu, la stabilité des échanges, ainsi que l'arbitrage entre les sillons voyageurs de différentes échelles. La métropole rencontre des difficultés à organiser le rapport entre les besoins du marché et son impact sur les différents axes. Que pouvez-vous nous dire après deux ans d'existence du PDU ?

Paul ASTIER

Aux origines, la construction urbaine a représenté un grand pas pour l'humanité. Aujourd'hui, la ville est menacée et a en même temps de beaux jours devant elle. Lorsqu'on interroge les citoyens qui habitent en zone périurbaine, on s'aperçoit que leur satisfaction n'est pas totale. Environ 40 à 45 % d'entre eux souhaiteraient habiter en zone urbaine. Il faut donc résoudre les problèmes de stationnement et de logistique urbaine.

un seul « patron » en matière de transports publics dans la région

A l'instar de mon collègue, je souhaite qu'il existe un seul « patron » en matière de transports publics dans la région. Par exemple, la gare de la Bassée véhicule autant d'habitants du Pas-de-Calais que du Nord. Nos usagers et nos candidats usagers ne peuvent que constater l'inadaptation des horaires des transports et des tarifs au regard de la praticité de la voiture.

le tram-train : un outil ferroviaire d'usage urbain

Depuis 15 ans, les Allemands ont instauré un véritable tram-train. Nous qui nous piquons d'avoir été de grands développeurs de nouvelles technologies, nous devons reprendre cette expérience à notre compte. En outre, notre métropole comprend 45 gares et 200 kilomètres de voies ferrées. Il suffit d'ajouter une trentaine de kilomètres de voies pour nous doter d'un outil ferroviaire d'usage urbain. Je rêve que dans cinq ans, les personnes qui se retrouvent dans les bouchons sur l'A1 et l'A27 soient doublées allégrement par le tram-train.

logistique urbaine

Par ailleurs, la logistique urbaine constitue un véritable problème. Il n'est pas rare qu'un 35 tonnes vienne livrer une paire de chaussures ou qu'une pharmacie soit desservie à plusieurs reprises dans la même journée. Les pratiques sont innombrables, les règles méconnues et les enjeux faramineux. Nous devons régler ce vaste chantier qui est un sujet de thrombose permanent !

Hervé JOAN-GRANGE

Georges Guillaume, que vous inspirent ces réflexions et cette volonté d'agir ?

Georges GUILLAUME

- développer le réseau de transports collectifs dans la région

Nous souhaitons également voir se développer le réseau de transports collectifs dans la région. Nous avons entamé l'approfondissement de notre réflexion, ce qui génère de nouvelles questions.

La desserte de l'aire métropolitaine est un enjeu majeur, sachant que cette grande couronne constitue l'échelle de développement pertinent. Le CESR appuie totalement toutes les actions menées sur le TER et les villes périphériques (Douai, Béthune, Lens, Valenciennes...).

- pertinence de certaines lignes ferroviaires ?

Nous nous posons parfois la question du traitement de l'urbain par le TER et de la pertinence de certaines lignes ferroviaires d'aménagement du territoire.

- une approche par les services

Lorsque le marché est peu étendu, le traitement ferroviaire est-il pertinent ? Nous refusons une approche par l'investissement matériel, au profit d'une approche par les services. Or les TER offrent des services structurants dans la région, qui doivent devenir plus performants et innovants.

- la Région comme chef de file

Par ailleurs, nous sommes convaincus qu'un des enjeux majeurs est la constitution d'une autorité régionale avec la Région comme chef de file. Dans l'immédiat, nous souhaiterions qu'à défaut de traiter les problèmes de tarification, nous réglions les questions d'information et de coordination. En effet, le problème du traitement des nœuds entre les différents opérateurs est devenu un enjeu majeur dans cette région, au sein de laquelle la desserte TER déjà performante doit constituer l'ossature. Nous pensons organiser des séances de travail afin de soumettre à la région un certain nombre de propositions.

- information et coordination

- TER ossature

Hervé JOAN-GRANGE

Que manque-t-il pour passer à l'acte : une réforme des structures ou des pratiques ?

Michel CORNIL

le besoin de développer le transport public

En tant que professionnel du transport, je me réjouis de participer à cette réunion et de constater l'unanimité existante sur le besoin de développer le transport public. Ce thème est assez peu présent dans l'actuel débat sur la décentralisation, ce qui renforce l'utilité de notre réunion. Néanmoins, je vous invite à porter une attention particulière à votre vocabulaire lorsque vous évoquez un responsable des transports en commun de la région. Plutôt que d'utiliser les termes " chef de file " ou " patron ", nous pourrions parler de la nécessité d'une coordination entre autorités organisatrices.

nécessité d'une coordination entre autorités organisatrices

Aujourd'hui, les transports publics ne sont pas au cœur des préoccupations des Français. Pendant les dix dernières années, l'offre de transports publics a augmenté de 30 % alors que la fréquentation globale est restée stable. Il ne s'agit pas pour autant de remettre en cause les efforts importants effectués : nous devons nous féliciter d'avoir gagné des parts de fréquentation dans les zones denses, même si nous en avons perdu dans les zones périphériques.

alternative à la voiture particulière par une véritable chaîne de transport

La solution sera issue d'une coopération entre les collectivités et les différents transports, afin d'offrir une véritable alternative à la voiture particulière par une véritable chaîne de transport et d'améliorer l'offre, les conditions de tarification et la qualité du service. Nous disposons déjà des solutions techniques et nous savons mettre en place un système multimodal de tarification. En fait, notre problème est de nature institutionnelle.

qualité du service

taxer les déplacements en voiture pour financer les transports en commun

En outre, ces efforts d'amélioration vont coûter cher en termes d'investissement. Nous pourrions développer l'idée de taxer les déplacements en voiture pour financer les transports en commun. Dans ce cadre, il est nécessaire de s'engager dans un débat sur la TIPP et de profiter de l'occasion pour imposer un arbitrage entre les transports publics et la voiture individuelle.

Hervé JOAN-GRANGE

Encore faut-il en avoir le courage politique !

Jean-François CARON

une vision d'intérêt général à long terme

Il faut introduire une vision fiscale différenciée en fonction d'une vision d'intérêt général à long terme. Les dispositifs de financement accusent un véritable déséquilibre : par exemple, plus le TER réussit, plus la Région est financièrement exsangue. Une modification profonde des dispositifs d'incitation financière est nécessaire. Je rêve d'une écofiscalité au sens noble qui permette de ne pas mettre sur le même pied d'égalité ceux qui génèrent des impacts à long terme et ceux qui n'en génèrent pas.

IV. Débat avec la salle

Une série de questions ou d'interventions :

Jacqueline ISTAS, *Présidente de la Fédération Nord Nature du Nord - Pas-de-Calais*

J'ai été interpellée par une expression utilisée dans votre invitation : " les transports, valeur ajoutée ". En tant qu'usager, lorsque j'achète un appareil, s'il a été fabriqué à 2 000 kilomètres de mon domicile, il ne m'apporte pas plus de services qu'un appareil équivalent fabriqué à 200 mètres de chez moi.

substitution du canal Seine-Nord à l'autoroute A 24

Je suis favorable à la cohérence des transports publics, à l'intermodalité et à la substitution du canal Seine-Nord à l'autoroute A 24. Je réfute l'idée selon laquelle la notion de croissance des transports est une fatalité. Les ressources de la planète sont limitées et nous ne pouvons ignorer les pollutions liées à l'augmentation de l'effet de serre, qui sont consécutives à la densification des transports. D'après le rapport récent du PNUE, l'équilibre des assurances et des banques est mis en danger par la multiplication des catastrophes naturelles.

les ressources de la planète sont limitées

favoriser les transports en commun, mais réduire aussi la mobilité par une internalisation des coûts et par une fiscalité adaptée

Il faut non seulement favoriser les transports en commun, mais tenter de réduire la mobilité par une internalisation des coûts et par une fiscalité adaptée. Je vous suggère de comparer les coûts pour la collectivité des inondations, respectivement en 2002 et en 1950. Enfin, nous pourrions faciliter le télétravail, qui permet de réduire les déplacements. Quand parviendrons-nous à le faire comprendre aux décideurs ?

Stéphane GORNIKOWSKI, *CFDT Nord - Pas-de-Calais*

l'auto-partage

La CFDT promeut l'augmentation de la part des transports collectifs dans les déplacements. Ceci dit, l'auto-partage, c'est-à-dire un achat groupé de véhicules individuels, est-il expérimenté dans la région ? Le cas échéant, le Conseil régional soutiendrait-il cette initiative ?

Philippe TOSTAIN

le coût "transports + construction" dans le budget des ménages

J'ai noté la proposition visant à favoriser la localisation de l'habitat à proximité des transports en commun via une aide financière. Cette ambition ne risque-t-elle pas d'être contrecarrée d'une part, par les modes actuels de financement de l'habitat (les prêts à taux 0) et d'autre part, par l'absence de prise en compte par les établissements bancaires du coût "transports + construction" dans le budget des ménages ?

Evelyne MERCHEZ, *représentante FO au Conseil économique et social régional*

citoyenneté

Quels sont les liens entre transports en commun et citoyenneté ? Au regard des dégradations du métro et des marques d'incivilité, comment développer l'utilisation de ce mode de transport et le rendre moins coûteux ?

Jean-Marie LANCE, *chargé de mission au Conseil général du Pas-de-Calais*

transport à la demande	<p>Au sein des "Trois Pays", nous avons un projet de transport à la demande pour pallier l'absence des transports en commun réguliers. Le Schéma Régional des Transports devrait intégrer de telles initiatives dans la chaîne de transport.</p>
transport régional à grande vitesse	<p>Jean François MALBRANCO, <i>vice président de la Communauté urbaine d'Arras</i></p> <p>Au-delà du projet tram-train, le transport régional à grande vitesse serait très utile pour pallier les embouteillages. Par exemple, les trains entre Arras et Lille sont lents et surchargés. Par ailleurs, dans les transports en commun, on souffre davantage de l'impression d'insécurité que d'une réelle insécurité.</p>
extension ou requalification	<p>Xavier ALIX, <i>Chambre régionale de l'agriculture</i></p> <p>Lors d'une séance de travail de l'ORHA (Observatoire Régional de l'Habitat), l'un des participants a souligné la différence entre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • développer du péri urbain Les taxes sont alors très basses au départ, mais peuvent augmenter, alors que les nouveaux habitants n'ont pas toujours intégré leur budget transport. • ou faire de la requalification urbaine Le coût de départ est plus élevé, mais tous les services existent déjà et les taux de taxes ont atteint leur niveau de croisière
	<p>Des éléments de réponse :</p> <p>Daniel PERCHERON confirme le projet de TER à grande vitesse en Arras et Lille (18 minutes). Auparavant, des problèmes techniques restent à résoudre.</p> <p>Claude SOLARD, Directeur de la SNCF région de Lille, souligne que le transport collectif à grande vitesse doit être accessible à tout le monde. Il se réjouit donc de ce projet sous l'impulsion du Conseil régional. En même temps, il convient de travailler à améliorer l'ensemble des relations entre la métropole et Arras par TER-GV et TER classique. Néanmoins, dès aujourd'hui, le TER offre de meilleures conditions de transport que la route. Par ailleurs, il faut être attentif à ne pas encombrer une infrastructure internationale (France – Benelux – Grande-Bretagne) par des trajets à courte distance.</p>
aide à la viabilisation des terrains proches d'un pôle d'échanges	<p>Alain LE VERN</p> <p>Pour répondre aux questions relatives aux relations transport / habitat / financement, notre collectivité s'est plutôt orientée vers l'aide à la viabilisation des terrains dès lors qu'ils seraient dans un périmètre d'un pôle d'échanges, de manière à ce que le foncier permette à toutes les catégories de pouvoir faire construire leur logement. Nous privilégions une série de possibilités selon les localisations.</p>
syndicat mixte	<p>Par ailleurs, loin de nous l'idée de mettre une collectivité sous tutelle, mais nous devons trouver une définition juridique permettant à la notion de chef de file d'exister, soit en l'intégrant dans la loi, soit en créant un syndicat mixte d'un commun accord.</p>

trouver d'autres modes de financement.

information et communication

aller au-delà des considérations financières.

objectif quantifié partagé de qualité de service

Je souhaiterais rappeler que la part des recettes dans le budget des TER est très faible, quelle que soit l'augmentation du nombre d'usagers. Il faut donc trouver d'autres modes de financement. Si nous désirons que la pratique et l'usage du transport collectif se généralisent, nous pouvons utiliser une autre de nos compétences majeures, l'information. Nous pouvons communiquer auprès du grand public pour effectuer des comparatifs et multiplier l'usage des transports collectifs par les jeunes, outre les transports scolaires. Ces derniers prendront ainsi le réflexe d'utiliser les transports collectifs. La perspective des objectifs à long terme doit nous permettre d'aller au-delà des considérations financières.

Enfin, s'agissant de la qualité, la Haute Normandie a mis en œuvre un dispositif original dans le cadre de la convention avec la SNCF : l'objectif partagé est de passer de 3,5% de services non faits à 1% d'ici 2005.

Hervé JOAN-GRANGE

Deux questions ont été posées sur le covoiturage et le transport à la demande. Cette dernière question renvoie à un problème de fond : les intercommunalités sont-elles en mesure de répondre à ces problèmes ? Par ailleurs, alors que nous nous inscrivons dans un horizon de 15 ou 20 ans, personne n'a évoqué la notion des transports intelligents comme l'auto-partage.

Marc SAUVAGE, North Sea Corporation Bruxelles

un centre des transports multimodal

Il serait intéressant de s'inspirer de l'expérience de l'Etat de Washington, au sein duquel les autorités ont créé un centre des transports multimodal, qui gère la circulation au quotidien. Une telle structure pourrait servir de chef de file dans la région Nord - Pas-de-Calais.

Hervé JOAN-GRANGE

En sommes-nous techniquement capables ?

Michel CORNIL

Les conditions de succès de ces modes de transports sont très précises. Les expériences d'auto-partage sont bien souvent des échecs, à moins qu'ils soient organisés par les entreprises. A Disneyland, 20 % du personnel est transporté par covoiturage, sachant que les zones d'habitation des salariés sont mal desservies par les transports en commun.

les transporteurs urbains, interurbains et ferroviaires s'inscrivent dans des cultures et des contraintes très différentes.

Par ailleurs, la création d'un chef de file doit rester modeste. Vouloir trop globaliser est certainement une ambition, mais il faut commencer par coordonner les transport urbain, départementaux et régionaux. Ce travail concerne les collectivités et les entreprises de transport. Les transporteurs urbains, interurbains et ferroviaires s'inscrivent dans des cultures et des contraintes très différentes.

Les recettes représentent 25 % du financement des transporteurs. Pour autant, il faut accorder de l'importance aux problèmes de tarification. La création de structures techniques nécessite une volonté politique forte. Le développement du transport est conditionné par l'augmentation de la fiscalité.

Paul ASTIER

le manque de sécurité dans les transports publics est une atteinte à la vie en société et donc à la démocratie.

Les élus se heurtent au scepticisme de nos concitoyens au regard de la question de la qualité de service en ce qu'elle est atteinte notamment par les difficultés de fonctionnement et des actes d'incivilité. La problématique des transports collectifs dans la ville nécessite d'avancer sur les questions de sécurité. Des technologies et des politiques se mettent en place, tandis que des succès sont au rendez-vous. Le manque de sécurité dans les transports publics est une atteinte à la vie en société et donc à la démocratie.

Alain LE VERN

filière logistique

En Haute-Normandie, nous rencontrons des problèmes de transport des voyageurs et du fret. Nous avons donc abordé la question de la logistique afin de mettre en place une organisation spécifique avec les professionnels. Nous co-finançons une étude et l'embauche d'un chargé de mission, de façon à détricoter la problématique. La filière logistique (Port 2000, premier port de conteneurs français) nous a incités à consentir à des efforts.

Bernard DEBREU, *Conseiller régional*

carte multimodale

Vous avez évoqué l'éventualité de la création d'un syndicat mixte, ce qui me semble le plus facile à réaliser malgré nos divergences politiques. Dans ma ville, la fréquence de passage des bus de la Communauté urbaine est insuffisante, alors que les bus du Conseil général passent en même temps aux mêmes endroits. Nous pourrions réaliser une carte multimodale, qui faciliterait d'ailleurs la facturation.

complémentarité des transports

fervent partisan du canal Seine-Nord et du développement des ports de la région

Par ailleurs, j'ai été élevé dans un esprit de complémentarité des transports. Je suis donc un fervent partisan du canal Seine-Nord et du développement de nos ports. Nous devons réunir tous les acteurs pour travailler sur la question du fret. Lorsque j'ai intégré la SNCF, 75 % du fret était transporté par le rail. La concentration du fret sur la route constituera à terme un blocage économique. Nous accusons 15 ans de retard sur la Suisse, tandis que les Etats-Unis sont en train de repasser le fret sur le rail. Par exemple, le SERNAM, qui doit être transféré à Seclin, ne serait plus localisé à proximité du rail, mais dans la zone industrielle et logistique. C'est un non-sens.

Daniel PERCHERON

l'absence actuelle d'un versement dédié

Le Syndicat mixte régional des transports est en train de naître, en collaboration avec la Région, les Départements et 15 communautés d'agglomérations ou communautés urbaines. Nous nous réjouissons que ces structures confient à la Région le rôle de chef de file des transports régionaux.

La carte orange, que nous pourrions mettre en œuvre entre le TER et les transports de la communauté urbaine de Lille, coûterait 60 millions à la Région. Les perspectives de cartes orange régionales se heurtent à l'absence d'un versement dédié. Le cas échéant, nous serons contraints de répercuter directement sur la fiscalité, ce que nous venons de faire pour le plan de développement du TER avec l'augmentation de la fiscalité de la carte grise.

Pierre HAMEAUX, *Comité d'établissement régional SNCF de Lille*

comités de lignes

Les comités de lignes ne peuvent-ils pas être un outil pour coordonner l'action des acteurs ? Par ailleurs, il faut penser la question des transports collectifs en termes de complémentarité et non en termes de concurrence. Un intervenant a remarqué que le saupoudrage du transport public concourrait à leur inefficacité. Or, l'utilisation du train par les habitants des zones périurbanisées augmente les parts de marché potentielles des réseaux d'autocar avec les rabattements sur les gares.

Georges GUILLAUME

Le financement par l'impôt des améliorations du réseau de transport régional serait difficilement supportable, alors que les systèmes locaux de transport ont des financements affectés.

tenir compte de la liberté et de l'évolution des demandes des citoyens.

Par ailleurs, j'ai bien noté les propos de Madame Istas. Constatant que les deux tiers des déplacements ne sont pas effectués entre le domicile et le travail, nous ne pensons pas qu'il faille travailler sur une hypothèse de mobilité décroissante. Nous préférons tenir compte de la liberté et de l'évolution des demandes de nos concitoyens.

des problèmes plus liés aux nœuds qu'aux lignes

Certes, nous participerons aux comités de lignes, mais nous pensons que les problèmes majeurs se posent au niveau des nœuds et non des lignes.

Michel CORNIL

le syndicat mixte doit être un coordinateur

Le syndicat mixte doit être un coordinateur et non un exploitant. Il doit jouer un rôle financier de répartiteur entre les différentes collectivités concernées. Les capacités du versement transports en transport urbain sont épuisées, le département et la région n'ont pas de ressources supplémentaires.

il faut une ressource affectée sur une zone géographique

Les ressources affectées permettent aux collectivités locales de mener des politiques à long terme. Or, les investissements du transport sont effectués en vue du long terme. Il faut une ressource affectée sur une zone géographique avec les assemblées qui votent ces ressources sur la zone.

La TIPP doit être prélevée sur une zone relativement vaste et pertinente. Soit il s'agit d'une affectation de la TIPP à la Région, soit il s'agit d'un prélèvement supplémentaire voté par la Région de la TIPP.

Philippe LEPORC, chargé de la mission " offre TER " à la direction des transport au Conseil régional du Nord - Pas-de-Calais

le droit individuel au transport public

notions d'échelle

La problématique peut se résumer par le droit individuel au transport public. Le Schéma régional des transports est un exercice de prospective, ce qui nous permet de nous projeter à 20 ans. Dans ce cadre, nous devons nous préoccuper des notions d'échelle : dans les conditions actuelles, lorsque nous créons un train, nous devons avoir 300 voyageurs nouveaux pour ne pas ponctionner davantage les citoyens. Si le train ne peut pas répondre à toutes les problématiques, proposer un car passe pour une démission de la Région. Ce ne serait pas le cas si nous avions désigné un chef de file avec une réorganisation de l'ensemble du système en conséquence comprenant tous les modes y

compris le transport à la demande.

Pierre HESBER, *Secrétaire générale de l'UNICEM Nord - Pas-de-Calais*

les intérêts locaux dans le projet Seine-Nord

Les Régions étaient favorables au projet Seine-Nord. Il faut prendre en compte les intérêts locaux dans ce projet, afin de faire en sorte que les branches Est et Ouest soient développées et permettent le transports de pondéreux.

André BOCQUET, *CESR Nord - Pas-de-Calais, groupe CFDT*

contradictions ?

Habitant non loin du campus universitaire de Valenciennes, j'ai constaté qu'une place importante est donnée aux parkings. A Louvain, de nombreux vélos sont accumulés à proximité des bâtiments universitaires. Les mollets des étudiants français sont-ils moins résistants que ceux de leurs homologues belges ou l'offre de transport aux étudiants accuse-t-elle une sérieuse lacune ? La volonté de la Région de promouvoir des transport non-routiers et de chercher des financements dans la TIPP n'est-elle pas contradictoire ?

Yves MAERTEN, *Association Droit au Vélo*

utiliser le train et le vélo

Je confirme que les mollets des étudiants français et ceux des étudiants belges présentent les mêmes performances. Je pense qu'il y a une qualité de service qui n'est pas encore au service du vélo. Pour ma part, j'utilise le train et le vélo depuis quatre ans et déplore que tous les wagons ne sont pas accessibles aux vélos. Or, en rajoutant cinq kilomètres en vélo à la desserte TER vous permettez au fer de tripler le service qu'il rend à la mobilité. Par ailleurs, le loisir de proximité peut également être développé par l'usage du train + vélo.

Paul ASTIER

schéma de développement des itinéraires cyclables : faire évoluer les cultures

Aujourd'hui, nous avons mis en place un schéma de développement des itinéraires cyclables, afin de traverser la métropole à vélo d'est en ouest et du nord au sud, tout en étant en sécurité. En effet, les pistes cyclables ne sont pas aussi largement répandues en France qu'aux Pays-Bas. Par ailleurs, au-delà de la bataille politique, nous devons faire évoluer les cultures.

Ambrosius BAANDERS

gardiennage indispensable

Aux Pays-Bas, plus de 40 % des voyageurs arrivent aux gares à vélo. Le gardiennage est une condition indispensable de l'usage du vélo.

Annette RIMBERT, *universitaire*

l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

Je constate la présence de nombreux parkings autour des universités. En revanche, il n'existe aucun parking à vélos ou lieu de rangement des vélos dans les métros ou dans les trains. Par ailleurs, il est nécessaire d'une part, de développer l'accessibilité des transports aux personnes à mobilité réduite, pas seulement handicapées et d'autre part, de coordonner les liaisons entre les petites communes et la métropole.

les liaisons entre les petites communes et la métropole.

Thierry LANFORT, *Secrétariat général du Ministère de l'équipement wallon*

rationalité dans l'analyse socio-économique à long terme

Favoriser les transports dans le cadre du développement durable assure un meilleur mode de vie pour tous, ce qui dépend du mode de financement. Les Polonais s'interrogent sur la manière de financer de façon pertinente leurs infrastructures, qui trouvent leur rationalité dans l'analyse socio-économique à long terme. Or, les recettes issues du transport couvrent un quart de leur coût global : le reste de son financement se justifie par leur impact positif. En conclusion, le financement le plus rationnel des infrastructures de transport est monétaire, ce qui permet de ne pas pénaliser les autres domaines, cf ce qui s'est passé en Allemagne au moment de la réunification.

Hervé JOAN-GRANGE

Entendez-vous " emprunt " par " financement monétaire " ?

Thierry LANFORT

Je pense à une émission monétaire, qui serait corrélée à la construction d'infrastructures.

Henri BAILLEUL, conseiller régional

modes doux : favoriser la proximité entre l'habitat et le lieu de travail

Le développement des transports doux suppose une certaine proximité entre l'habitat et le lieu de travail. Il serait donc nécessaire de changer la nature des documents d'urbanisme, qui sont basés sur le principe du zonage. L'aménagement des zones devrait redevenir mixte.

Par ailleurs, le principe de la croissance continue des transports va à l'encontre d'un principe physique : la finitude du territoire. En cinq ans, 0,5 % du territoire français a été artificialisé.

Stéphane GORNIKOWSKI, CFDT

Ma question revêt une valeur symbolique. Est-il possible pour les agents de la Communauté urbaine, du Conseil régional et des Conseils généraux de se rendre en vélo à leur travail ? Disposent-ils d'un parking gardé ? Quelle est la part octroyée aux parkings à vélos dans le nouveau projet du siège du Conseil Régional ?

Jean-François CARON

Cette question est impertinente, mais juste. Le débat a lieu au sein du Conseil régional afin que nos politiques et nos actes soient cohérents : il est nécessaire que l'aménagement du siège de Région permette aux agents territoriaux d'effectuer un véritable choix en matière de mode de transport. Aujourd'hui, l'un de mes collègues vient à vélo au Conseil régional, monte son vélo au 6^{ème} étage et le stocke dans le couloir.

Jean-Marie ERNECO

Un parking gardienné de 50 places est prévu au sein du futur siège du Conseil régional. En outre, nous avons mis l'accent sur la proximité des moyens de transport collectifs, à la gare de Lille Flandres. En outre, le Conseil régional est

associé au PDU afin de faciliter sa desserte en bus.

V. Conclusions de la table ronde

Jean-François CARON

**mobilité et liberté :
aspects culturels**

Trois questions me paraissent stratégiques : la première autour de mobilité et liberté. Nous n'avons pas suffisamment insisté sur les aspects culturels de la mobilité : pour les jeunes, accéder à la voiture, c'est accéder à la liberté et à l'autonomie. Lors des grèves des transports en commun, nous assistons à la montée du covoiturage, mais cet effort reste éphémère. Nous devons être interpellés par la prégnance culturelle de la voiture. Nous ne sommes pas condamnés à multiplier indéfiniment les déplacements et à hyper-spécialiser les territoires. Un des débats du schéma, c'est justement d'avoir une pensée qualité totale des territoires. Chacun d'entre eux doit disposer d'une offre de service public d'environnement, de culture etc pour s'épanouir à l'intérieur d'un territoire de proximité.

**qualité totale des
territoires**

**vision globale
transversale**

Par ailleurs, je souhaite souligner l'importance de la vision globale transversale qui se dégage de nos propos. L'absence d'une politique cohérente d'occupation de l'espace génère des déplacements. Nous ne pouvons plus accepter de créer des zones d'activités non multimodales. Si nous concevons une zone d'activité accessible uniquement par la route, nous injurions l'avenir.

**ne plus créer de zones
non multimodales**

**nécessité d'une vision
partagée**

Enfin, la nécessité d'une vision partagée se dégage de nos débats. Si un chef de file est nécessaire, une autorité unique ne peut décider pour tout le monde. Chacun doit contribuer à la réalisation d'un schéma autant S.R.A.D.T que Transport pensé ensemble. Je crois avant tout à l'importance d'avoir culturellement cette vision acceptée, voulue d'un SRT permettant sur du long terme la bonne coordination et l'efficacité : une façon nouvelle de poser les questions, alors que nous nous inscrivons encore dans le mythe d'un aménagement du territoire où, d'un cabinet ministériel, on invente une infrastructure et c'est l'infrastructure qui fait le développement. La réalité est plus complexe et nécessite une autre approche.

Deuxième table ronde : le Nord - Pas-de-Calais, plate-forme d'échanges dans le Nord-Ouest européen

I. Introduction

Hervé JOAN-GRANGE

La dimension prospective de nos débats prend place dans une réflexion à l'échelle européenne.

Jeannine MARQUAILLE, vice-présidente du Conseil régional Nord - Pas-de-Calais en charge du Schéma régional des transports

se doter de moyens de transport performants au service des habitants et du développement économique dans le cadre d'un projet d'aménagement des territoires harmonieux

Cette journée constitue le point d'orgue d'une réflexion entamée depuis plusieurs mois. Avant d'évoquer quelques pistes de réflexion, je souhaiterais vous dire combien le programme de cette journée confirme l'idée que le Nord - Pas-de-Calais souhaite se doter de moyens de transport performants au service de ses habitants et de son développement économique dans le cadre d'un projet d'aménagement des territoires harmonieux. Unis, nous sommes plus forts, plus efficaces et plus imaginatifs.

la volonté du Conseil régional : être à l'écoute, se mobiliser

Lorsqu'une problématique est anticipée et les enjeux sont débattus, la programmation et la réalisation du projet se déroulent plus facilement. Cette journée représente également l'opportunité de montrer que la volonté du Conseil régional est d'une part, d'être à l'écoute des acteurs de terrain, des élus et des entreprises et d'autre part, de nous mobiliser pour définir les stratégies futures de la région.

Nord - Pas-de-Calais : une localisation remarquable

Aidé dans sa reconversion par la politique européenne, la localisation de la région Nord - Pas-de-Calais est remarquable, au centre de grandes régions européennes : le Sud-Est britannique, la Ruhr, le Benelux et l'Île-de-France. Elle dispose d'atouts importants : la densité de la population, l'importance de sa façade maritime et la présence d'infrastructures de transports modernes, comme le TGV ou le tunnel sous la Manche.

la logistique devient une fonction stratégique du processus productif.

Les bouleversements de l'économie mondiale ont placé la circulation des biens et des informations au cœur des logistiques industrielles : dans ce cadre, la logistique devient une fonction stratégique du processus productif. Dans ces conditions, le transport est considéré comme une source de productivité potentielle et est soumis à une forte pression sur les prix de la part des donneurs d'ordres.

les grands axes régionaux sont saturés

Le secteur routier est devenu largement dominant, en représentant 90 % des déplacements de voyageurs et 70 % du transport de marchandises. Les grands axes régionaux sont saturés. Le taux de présence des poids lourds peut dépasser les 30 %. Cette hégémonie de la route au détriment des autres moyens de transport est préoccupante : non seulement génère-t-elle des nuisances à la charge des collectivités, au mépris des engagements de Kyoto, mais risque-t-elle d'aboutir à une thrombose. D'après les dernières études, la situation risque de s'aggraver.

plusieurs défis	La région est aujourd'hui confrontée à plusieurs défis : garantir la sécurité des personnes et un aménagement du territoire harmonieux. Dans ce contexte, quelle stratégie devons-nous adopter pour le Nord - Pas-de-Calais en matière d'échanges, tout en assurant un développement économique et social durable ?
diversifier les modes de transports	Nous avons tous compris la nécessité de diversifier les modes de transports. Cette seconde table ronde a l'ambition de mettre en lumière les écueils auxquels sont confrontés les modes alternatifs à la route et de formuler des propositions.
	<i>a. Les voyageurs</i>
	Des alternatives à la voiture semblent urgentes à mettre en œuvre. Non seulement la population devrait sensiblement augmenter ces prochaines années, mais les perspectives de mobilité sont à la hausse. En effet, 73 % des Européens envisagent de se déplacer davantage dans les dix prochaines années. Il faut agir sur les déplacements professionnels, qui, avec le trafic de marchandises, représentent près des trois quarts de l'ensemble des flux.
priorité doit être donnée aux transports collectifs, notamment au TER à grande vitesse	La priorité doit être donnée aux transports collectifs, notamment au TER à grande vitesse. Nous devons en faire une alternative attractive aux modes individuels motorisés. Il ne faut pas réduire les transports collectifs aux seuls transports massifiés, ce qui nécessite la synergie des actions menées dans le domaine de l'offre, de l'accueil, des horaires, de l'information et des tarifications.
synergie des actions	
syndicat mixte des transports	La Région Nord - Pas-de-Calais, autorité organisatrice du TER, s'engage dans cette voie à travers la mise en place d'un syndicat mixte des transports et de comités de lignes. Ce syndicat constituera l'outil privilégié pour simplifier l'accès des usagers aux différents modes de transport collectif et pour coordonner les réseaux. Les usagers pourront bénéficier d'une information plus complète et d'un ensemble de dessertes et de services, servis par une billettique plus pratique et par des tarifs plus avantageux. Par ailleurs, la mise en place de 13 comités de lignes vise à instaurer le dialogue entre les usagers et les partenaires locaux, la région et la SNCF.
comités de lignes	
information, billettique, tarifs	
	<i>b. Le fret</i>
améliorer la fluidité des corridors nord-sud et est-ouest, avec une meilleure desserte fluviale et ferroviaire	L'enjeu consiste à éviter que toutes les marchandises transitent par la route à n'importe quelles conditions. La diversification des modes de transports vise l'inter modalité et l'amélioration des fonctions logistiques. Il s'agit d'améliorer la fluidité des corridors nord-sud et est-ouest, avec une meilleure desserte fluviale et ferroviaire.
le transport combiné, enjeu majeur de la politique des transports	La Région Nord - Pas-de-Calais s'est déjà engagée dans cette voie avec la plate-forme multimodale de Dourges. Le transport combiné est devenu un enjeu majeur de la politique des transports. Force est de constater qu'il reste de nombreux chantiers à entreprendre afin que notre position géographique exceptionnelle devienne un atout pour l'avenir.
	Quelques pistes permettent de lancer le débat.
financer le mode ferroviaire par le mode	Premièrement, nous pourrions revitaliser le rail en envisageant la possibilité de faire financer le mode ferroviaire par le mode routier, à l'exemple de la Suisse. En 2001, la traversée de la Suisse coûtait 760 francs pour un poids lourd. Les

routier	taxes devraient augmenter progressivement jusqu'en 2008, année d'ouverture du nouveau tunnel ferroviaire du Lötschberg, qui sera financé par ces recettes.
favoriser le développement des trois ports	Deuxièmement, nous pourrions encourager la voie d'eau et favoriser le développement des trois ports de Dunkerque, Calais et Boulogne. L'amélioration des interfaces entre le transport fluvial et les autres doit constituer une priorité. En effet, 33 % des marchandises du port de Dunkerque passent par la route contre 12 % par la voie d'eau alors qu'à Rotterdam, 66 % des marchandises sont transportées par la voie d'eau.
améliorer les interfaces	
liaison Seine-Nord pour relancer le transport fluvial	L'aménagement complet de la liaison à grand gabarit Seine-Nord constituerait la suite logique de la volonté de relance du transport fluvial. Ce projet permettrait de relier la Seine aux pays nordiques, où se trouvent les plus importantes zones mouillées d'Europe, et de faire passer des convois de 4 400 tonnes (soit 220 camions de 20 tonnes). Le Conseil régional, conscient de ces enjeux, s'attachera à progresser de manière cohérente et efficace, en concertation avec les parties intéressées. Notre politique des transports doit être parfaitement lisible.

II. Eclairage introductif : La politique européenne des transports, notamment sur la question des grands corridors

Hervé JOAN-GRANGE

Présentez-nous les résultats de votre étude sur les eurocorridors.

Jacques ROBERT, consultant Territoires et Synergies

Le Nord - Pas-de-Calais est à la croisée des chemins des grands ports de marchandises de l'Europe du Nord-Ouest. Ce constat a conduit le Conseil régional à prendre la tête d'un projet Interreg sur les corridors de fret de cette zone.

Au cours des 25 dernières années, nous avons assisté à l'accroissement des flux de marchandises, en particulier pour les modes routiers et maritimes, avec une concentration du roulage dans le Nord - Pas-de-Calais. La progression des flux prévue entre 2000 et 2010 se situerait entre 20 et 25 %, et à l'horizon 2020, entre 60 et 65 %.

progression des flux :
- d'ici 2010, de 20 à 25 %
- d'ici 2020, de 60 à 65 %

flux de transit

Dans la région, cet accroissement concerne essentiellement les flux de transit. La taille et le poids unitaire des lots diminuent, alors que la fréquence des envois s'accroît, ce qui est favorable à la route, plus flexible et plus compétitive actuellement que les autres modes. La congestion des grands axes aura pour conséquence l'utilisation accrue des axes secondaires et l'accroissement du trafic de nuit.

**diminution du poids,
augmentation de la
fréquence des envois**

**faisabilités économiques
et techniques de la
résorption des goulets
d'étranglement**

Les modes alternatifs rencontrent des difficultés à assurer le maintien de leur part de marché dans les transports. Or, le basculement des trafics vers la voie ferrée et la voie d'eau dépend de faisabilités économiques et techniques. Là on peut citer la nécessité de réaliser Seine-Nord ou bien celle d'éliminer les goulets d'étranglements. Par ailleurs, nous avons constaté la concomitance d'un corridor nord/sud et d'un corridor est/ouest, qui est encore embryonnaire.

Le projet Interreg n'a pas mis en évidence une interrelation entre ces deux phénomènes, mais il a souligné un certain nombre d'enjeux qui interpellent directement la partie française de la zone d'études et devraient s'intégrer dans la réflexion sur le schéma régional des transports du Nord - Pas-de-Calais.

le concept d'eurocorridor

Dans un certain nombre de pays européens, à peine le schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC) adopté, les schémas nationaux et régionaux d'aménagement du territoire ont été révisés et le concept d'eurocorridor a été introduit. En France, ce concept n'a pas encore été intégré dans les réflexions concernant la loi Voynet et les schémas régionaux d'aménagement.

Actuellement, nous procédons à un audit des projets d'infrastructures au niveau national, mais l'analyse paraît plus budgétaire que fonctionnelle. Or, l'aménagement des corridors européens est une tâche de longue haleine, qui impliquera un grand nombre d'acteurs et de partenaires et non seulement des

**Dunkerque et le Havre :
même combat**

**une réflexion sur le
transport dans le Nord -
Pas-de-Calais ne peut être
indépendante des projets
sur les régions voisines**

**Parlement européen :
créer un plan européen
des transports ?**

**cohérence globale des
grands investissements
publics et privés sur le
corridor**

**mettre en place une
plateforme de
concertation permanente
entre les différents
protagonistes**

**la Région peut œuvrer à
la création de cohérence**

organismes publics. En effet, sommes-nous certains que les initiatives publiques seront réellement de nature à entraîner dans leur sillage les opérateurs privés de la logistique ? N'est-il pas possible de trouver des arguments convaincants pour affirmer que Dunkerque et le Havre doivent mener le même combat ? Avons-nous pris en compte les projets existants dans l'arrière-pays ? Les velléités des régions voisines sont-elles prises en compte, comme le projet de Wallonie maritime ? Une réflexion sur le transport dans le Nord - Pas-de-Calais ne peut être indépendante des projets sur les régions voisines. Dans l'ensemble, la publication d'un Livre Blanc l'an dernier a été bien accueillie.

Depuis quelques semaines, le Parlement européen revient sur le devant de la scène. En effet, ce dernier se manifeste avec vigueur sur les options du Livre Blanc. En particulier, il souhaite imputer les coûts respectifs aux différents modes de transport, accélérer la création de corridors sud - nord et est - ouest de grande capacité, ainsi que d'autoroutes de la mer afin d'optimiser le transport des marchandises. Il propose également la création d'un plan européen des transports. Sommes-nous à la veille d'une évolution significative ?

Quelles que soient les options choisies, comment relier plus efficacement les décisions sur le plan communautaire et ce qui se passe sur le terrain ? Ne pourrions-nous pas envisager que les instances communautaires portent un regard plus attentif à la cohérence globale des grands investissements publics et privés sur le corridor en question ?

Lorsqu'il s'agit de gérer et de promouvoir de manière durable les grands corridors de transport, nous avons le sentiment d'un manque de chef d'orchestre, voire d'une dispersion des initiatives. La mise en place d'une plateforme de concertation permanente entre les différents protagonistes ne serait-elle pas pertinente dans le cadre d'Interreg ? Dans ce contexte, quelles initiatives incombent à la région alors que l'ensemble de ses ressources sont d'ores et déjà engagées dans les contrats de plan ?

L'élaboration des corridors ne serait-elle pas de nature à remettre le problème à sa véritable échelle et à orienter les différents protagonistes vers des objectifs communs ? A la place qui est la sienne, la Région peut œuvrer dans le domaine le plus pertinent qui soit en matière de corridor, celui de la création de cohérence.

III. Table ronde

Participent à cette table ronde :

Jean-Arnold VINOIS, directeur au sein de la Direction générale de l'énergie et des transports de l'UE

Christian PARENT, directeur régional et départemental de l'équipement du Nord - Pas-de-Calais, représentant Monsieur RAULIN, directeur des transports terrestres au Ministère de l'équipement

Corinne ORZECOWSKI, directrice de la stratégie à la branche fret de la SNCF

Jan BURVENICH, directeur général adjoint du port d'Anvers

Bernard PACORY, directeur général du port de Lille

Richard SHIRREFS, président-directeur général d'Eurotunnel

Charles MASSE, directeur de la SEM Delta 3

Un film est diffusé sur le transport ferroviaire européen.

Hervé JOAN-GRANGE

agence européenne pour l'interopérabilité ferroviaire

Au-delà du Livre Blanc, un certain nombre d'orientations ont été évoquées, en particulier la création d'une agence européenne pour l'interopérabilité ferroviaire. A ce jour, pourriez-vous nous apporter quelques éléments de concrétisation ?

Jean-Arnold VINOIS

La revitalisation du rail est l'un des éléments du rééquilibrage modal recherché par le Livre Blanc. Le rail est-il en mesure de reprendre des parts de marché à la route ?

de 1998 à 2010, au sein de l'UE, le trafic de fret augmentera de 38 % (50 % pour le seul trafic routier)

D'après nos prévisions, entre 1998 et 2010, au sein de l'Union européenne, le trafic de marchandises augmentera de 38 % (50 % pour le seul trafic routier). Chaque année, l'augmentation du trafic européen est équivalente au fret que la SNCF transporte à l'intérieur de la Communauté, 60 milliards de tonnes x km.

le Livre Blanc prévoit des mesures volontaristes visant à favoriser le rail (opérations transfrontalières, opérateur unique) et le cabotage maritime

Si la Commission européenne promeut le libre choix du mode de transport, le Livre Blanc prévoit des mesures volontaristes visant à favoriser le rail et le cabotage maritime. Il est possible de redresser la situation du rail à condition que nous puissions réaliser des opérations transfrontalières de transport de marchandises sous la responsabilité d'un opérateur unique. En effet, le transport ferroviaire souffre d'un manque de qualité de service, du fait de la superposition de prestations nationales. Si le transport routier ignore les frontières, le rail les a maintenues en raison d'une organisation essentiellement nationale. Il est possible d'obtenir rapidement une amélioration à condition que certaines règles inutiles soient éliminées.

simplification des formalités aux frontières

Par exemple, la SNCF et la Deutsche Bahn, qui détiennent 20 % du transport de marchandises de leur pays respectifs, n'assurent que 6 % du transport de marchandises entre les deux pays. Ces entreprises ont décidé d'améliorer la liaison entre Mannheim et Metz en utilisant une seule locomotive, un seul conducteur, etc... Cette simplification des formalités aux frontières est une découverte tardive par les deux opérateurs principaux de la Communauté.

obstacles cachés dans le transport ferroviaire Je suis donc convaincu qu'il est possible d'améliorer rapidement le passage aux frontières. Cependant, il faut dénoncer les obstacles cachés dans le transport ferroviaire. Les Etats ont évalué la possibilité de dédier des sillons au fret et d'avoir une séparation plus grande des trafics voyageurs et marchandises. La commissaire européenne a d'ailleurs rencontré les principaux dirigeants des entreprises ferroviaires concernées, qui se sont engagés à travailler sur ce sujet.

liberté d'accès du réseau transeuropéen pour des services de qualité A partir du 15 mars 2003, le principe de la liberté d'accès du réseau transeuropéen du trafic ferroviaire s'applique sur 50 000 km. Tout opérateur ferroviaire disposant d'une licence peut demander l'accès aux réseaux nationaux. Il s'agit pour les opérateurs d'utiliser cette opportunité et de délivrer des services de qualité.

Hervé JOAN-GRANGE

Le canal Seine-Nord sera-t-il réalisé ?

Christian PARENT

lors du colloque du 12 décembre 2002, le représentant de l'Etat a marqué son intérêt pour le projet Seine-Nord En tant que porte-parole de l'Etat et du Ministre de l'équipement, je rappelle que lors du colloque du 12 décembre, le représentant de l'Etat a marqué son intérêt pour ce projet, tout en rappelant que les grands projets d'infrastructures sont soumis à un audit dont nous ne connaissons les conclusions qu'en janvier prochain. Cette étude sera complétée par le travail de la DATAR, puis transmise au Parlement, qui effectuera les choix qui s'imposent.

scénario multimodal volontariste de l'Etat Le schéma de service des transports à l'horizon 2020 porte le nom de scénario multimodal volontariste, ce qui exprime la volonté de faire un effort pour limiter la croissance, et ce, malgré les propos tenus sur l'augmentation de la quantité de transports. D'après ce scénario, le transport routier n'augmenterait que de 1,5 % par an. Parallèlement, il prévoit un triplement du transport de fret ferroviaire et un doublement pour la voie d'eau.

subventions aux opérateurs de transport combiné Concernant le fret, dans ses interventions récentes, le Ministre a souligné trois points particuliers ;

Modalohr

- Premièrement, les subventions au transport combiné sont accordées non plus aux transporteurs, mais à l'opérateur.
- Deuxièmement, le système "Modalohr" permettrait de faire fonctionner à nouveau le tunnel du Mont Cenis pour le passage de marchandises ferroviaires sur voies ferrées ordinaires.
- Troisièmement, le Ministre a souligné la nécessité du traitement des interfaces.

nécessité de traiter les interfaces

Par ailleurs, un effort devrait être consenti pour le transport fluvial, en modernisant les axes existants.

tarification d'usage des infrastructures Je terminerai sur des questions financières. Vis à vis de la tarification d'usage des infrastructures, la Commission européenne souhaite imposer un rapprochement des méthodes de tarification, ainsi que l'harmonisation de la TIPP. Un effort est également consenti pour obtenir une harmonisation sociale : il existe des rapprochements à opérer, qui ont été lancés par les Ministres français. Les ressources sont limitées, mais l'audit qui a été lancé devrait

harmonisation de la TIPP

harmonisation sociale

priorités entre les projets permettre de proposer des choix en ordonnant les priorités entre les différents projets présentés.

Hervé JOAN-GRANGE

A quelle échéance cet audit doit-il être remis ?

Christian PARENT

Ce travail sera rendu au début de l'année prochaine. La DATAR l'étudiera au printemps, tandis que le débat au Parlement aura lieu entre le printemps et l'automne prochains.

archaïsmes nationaux et qualité de service insuffisante

Hervé JOAN-GRANGE

Le fret ferroviaire semble freiné par des archaïsmes nationaux et par l'insuffisance de qualité de service.

Corinne ORZECOWSKI

entreprises historiques et savoir-faire ferroviaire

Le propos de Monsieur Vinois est à la fois vrai et incomplet. Si l'Europe ne s'est pas faite en un jour, le système de production industriel actuel s'est construit progressivement. La SNCF est convaincue que les entreprises historiques ont un rôle à jouer pour redynamiser le fret ferroviaire. En effet, le savoir-faire ferroviaire est encore largement à l'intérieur de ces entreprises, qui maîtrisent un réseau.

a - La réorganisation du fret ferroviaire de la SNCF

fret ferroviaire, une priorité pour la SNCF

Cette notion de réseau est très importante dans la perspective dans laquelle nous nous situons. Depuis deux ans, la SNCF a décidé de faire du fret ferroviaire une priorité. Nous rencontrons des difficultés à faire valoir nos circulations face au transport de voyageurs, alors que nous procédons à l'évolution et à la transformation de la production industrielle du fret ferroviaire. Nous avons donc commandé des locomotives interopérables.

réorganisation du système de production :
- « grands axes »
- « zones locales »
- un service « clients »
unique

En outre, nous sommes en train de réorganiser notre système de production pour le calquer sur l'offre ferroviaire faite au client. Nous organisons le fret pour le massifier autour de « grands axes » sur lesquels circulent des trains qui s'arrêtent peu, en gérant les moyens adaptés (les locomotives, les agents de conduite, les sillons). Et puis nous avons une offre ferroviaire plus régionale, avec le chantier de transformation " zone locale ", très important pour viser la qualité et le service au client. Nous allons donc adapter notre offre ferroviaire et commerciale aux besoins différenciés des clients, revisiter notre offre tarifaire et mettre en place un service « clients » unique.

b - Développer l'interopérabilité des réseaux ferrés européens

l'interopérabilité, une stratégie européenne

Nous avons mis en place une stratégie européenne avec les autres entreprises ferroviaires historiques. Nous espérons mener une opération similaire en Allemagne et en Italie, à Modane. Au 1^{er} janvier, nous intégrerons le centre de gestion commun de Bâle. Nous travaillons avec nos partenaires belges, luxembourgeois, suisses et italiens sur un grand axe européen. Les roulements

de locomotives et d'agents de conduite sont homogénéisés sur l'axe Anvers-Milan.

autoroute ferroviaire

Cette offre européenne s'appuie sur une nouvelle qualité de production industrielle. Je peux vous citer le projet d'autoroute ferroviaire que nous avons lancé il y a deux ans et qui débutera au printemps de l'année prochaine. Nous avons promu un concept jusqu'ici inconnu en France d'une part, avec la Grande-Bretagne et d'autre part, sur un axe nord-sud. Nous nous sommes mis en ordre de marche pour gagner la bataille du fret ferroviaire.

gagner la bataille du fret ferroviaire

Hervé JOAN-GRANGE

En tant qu'acteur économique régional, quelle est votre stratégie d'entreprise à long terme et à grande échelle ?

Richard SHIRREFS

Eurotunnel est une entreprise privée née d'une volonté géopolitique

Eurotunnel est une entreprise privée, qui est donc soumise à d'importantes contraintes financières. Elle est née de la volonté géopolitique des Régions et des Etats, qui ont souhaité créer un lien fixe entre les deux pays. Le traité de Canterbury vise surtout à faciliter les échanges en marchandises et en hommes.

le plus important service de feroutage au monde

Au bout de 9 ans d'exploitation du tunnel, un certain nombre de résultats sont extrêmement positifs : l'Eurostar a transporté au moins 7 millions de personnes entre Paris, Londres et Bruxelles. En outre, la construction des lignes en Angleterre et aux Pays-bas nous ouvre de nouveaux débouchés. Notre service de fret, qui est le plus important service de feroutage au monde, transporte 1,3 million de camions à travers la Manche. Nous sommes essentiellement orientés vers le fret international, tandis que le fret ferroviaire représente un montant relativement peu important (1,5 millions de tonnes).

taux de ponctualité de plus de 90 %

Le service navette a été lancé pour concurrencer des ferries. Ce marché est hautement compétitif. Aujourd'hui, nous représentons 40 % de parts de marchés et proposons 7 départs par heure, avec un taux de ponctualité de plus de 90 %. Nous sommes le 1^{er} service de feroutage au monde.

agir sur la volonté des Anglais de mettre en place les infrastructures ferroviaires nécessaires

Je vois deux inconvénients majeurs à l'augmentation de la part du trafic des camions : d'ici 10 à 15 ans, le nombre des camions deviendra inacceptable, tandis que l'Allemagne et l'Angleterre sont en train de réagir au manque de fret international en développant des ports maritimes ouverts sur la Mer du Nord et l'Atlantique. Ces actions pourraient signer la fin du tunnel sous la Manche et de l'option fret ferroviaire, ce qui réenclaverait le Nord - Pas-de-Calais.

Afin de contrer ces phénomènes, nous avons sollicité divers partenaires afin de mettre en place un service à plus longue distance. Ces projets ne sont pas simples. Si le terminal multimodal existe à Dourges, l'Angleterre n'est pas caractérisée par sa politique ferroviaire. Il faut donc agir sur la volonté politique des Anglais de mettre en place les infrastructures ferroviaires nécessaires.

Pour être rentable, le fret a besoin de distances internationales. La coordination entre les pays et les grandes sociétés de chemin de fer est nécessaire, sachant que la défense des monopoles historiques est un peu dépassée.

Bernard PACORY

le Nord - Pas-de-Calais :

3° région exportatrice et importatrice de France, 1° en volume

UE = 65 % des échanges

Le Nord - Pas-de-Calais est la 3^{ème} région exportatrice et importatrice de France et la 1^{ère} en volume, en réalisant près de 17 % des importations et 14 % des exportations. Les départements de Nord - Pas-de-Calais représentent près de 70 millions de tonnes de trafic de marchandises, dont 65 % proviennent de l'Union européenne.

intervenants multiples

Les transports sont donc naturellement organisés par la route, par le chemin de fer, notamment à moyenne distance et par la mer, à longue distance. Les marchandises conteneurisées sont transportées par de nombreux opérateurs. Nos transports sont organisés à partir d'intervenants multiples, ce qui explique la complexité d'organiser un système de transport fiable et performant pour le bien de l'environnement dans une région européenne. En fait, le transit pollue notre système de transport.

des ports de grande de qualité, des transports performants, mais moins que les concurrents

Notre façade maritime est efficace et nos ports sont de grande qualité. En outre, notre système ferroviaire, notre système routier et notre réseau fluvial sont performants, mais manquent d'avantages comparatifs par rapport à nos voisins.

Nous devons réfléchir à quelques voies incontournables pour les années qui viennent. Le fret va globalement augmenter, l'Europe est en train de s'ouvrir à dix nouveaux pays, les barrières qui existaient encore avec l'Europe de l'Est vont tomber.

pistes :

- une agence pour le développement du transport combiné
- contraindre le transit
- éviter les marchandises dangereuses sur la route
- promouvoir le système régional de transport

Nous disposons de 4 ou 5 pistes pour améliorer notre système de transports. Je propose donc de :

- mettre en place une agence pour le développement du transport combiné dans le Nord - Pas-de-Calais sous l'égide des collectivités territoriales ;
- contraindre le transit dans notre région (par un système de péages, par exemple) ;
- éviter que les marchandises dangereuses ne transitent par la route ;
- promouvoir notre système régional de transport efficacement, à l'instar du Port d'Anvers et le promouvoir également auprès des collectivités.

Hervé JOAN-GRANGE

Douges, un pari ambitieux

Douges est un pari ambitieux par sa taille et son caractère multimodal. L'année 2003 marque le point de départ opérationnel de cet ambitieux projet. Cette plateforme va-t-elle tenir sa place ?

Charles MASSE

Douges : une volonté régionale partagée

Douges a été un concept, est un chantier et fonctionnera dès demain. Delta 3 est né d'une initiative concrète prise par la Région Nord - Pas-de-Calais, en collaboration avec la Communauté urbaine de Lille et les trois Communautés d'agglomérations concernées. Il s'agit peut-être de la préfiguration de la mise en commun des collectivités et de la création de ce coordonnateur collectif, dont nous parlions ce matin. En outre, le syndicat mixte local a suscité la création d'une SEM, en collaboration avec ses partenaires économiques.

Douges : la première plateforme multimodale

Douges est la première plate-forme multimodale située hors d'un port en France. Elle comprend à la fois des zones logistiques et un terminal de transport

située hors d'un port en France

combiné trimodal. Encore fallait-il savoir si cela répondait à une demande et à un marché. La réponse est différenciée lorsqu'on parle de l'une ou de l'autre de ces opérations.

un double enjeu :
- reporter le trafic de Saint-Sauveur,
- ouvrir à tout opérateur,

Notre enjeu était double. Premièrement, nous devons conserver ce qui existe dans des conditions correctes, d'une part, en reportant le trafic de Saint-Sauveur vers Dourges et en le confortant et d'autre part, en ouvrant à tout opérateur la possibilité d'utiliser une plate-forme multimodale. Deuxièmement, nous avons besoin de nouvelles liaisons, en particulier cadencées, afin de sortir de la politique du coup par coup en matière ferroviaire. Les horaires des navettes doivent être fixes.

un besoin de nouvelles liaisons, en particulier cadencées, notamment avec le Royaume-Uni

La liaison est-ouest revêt également une importance pour assurer la cohérence de nos liaisons. L'absence de liaisons cadencées vers le Royaume-Uni handicape notre développement économique, alors que ce projet fait l'objet d'une attente à ce sujet. Par ailleurs, j'ai été frappé par la création de grandes plateformes terminales destinées aux opérateurs internationaux. De nombreux terminaux sont embranchés au chemin de fer et ne servent pas. Nous n'avons pas vraiment le choix : ou nous développons nos systèmes ferroviaires et fluviaux, ou nous n'aurons pas d'autres solutions pour transporter ces marchandises que d'utiliser la route.

Hervé JOAN-GRANGE

Quelle est votre perception de notre problématique régionale en tant que port concurrent, et éventuellement partenaire ?

Jan BURVENICH

Anvers, le port ferroviaire le plus important d'Europe

qualité des liaisons avec l'arrière-pays

Les plates-formes logistiques et les liaisons portuaires par voie d'eau sont essentielles. Bien que la Belgique soit un petit pays, elle a consenti à d'importants investissements en matière d'infrastructures de transport. La qualité des liaisons avec l'arrière-pays représente un véritable atout, qu'elles empruntent la voie d'eau ou le chemin de fer. Anvers est d'ailleurs le port ferroviaire le plus important d'Europe. Pour notre part, nous avons constaté que 25 % des poids lourds transitant par Anvers sont à destination de la Hollande.

Dans notre pays, nous nous heurtons rapidement aux frontières. Pendant des décennies, nous avons dû discuter avec les Hollandais afin de réaliser le canal entre l'Escaut et le Rhin, qui a facilité la communication avec l'arrière-pays allemand. Il a également permis au port de Rotterdam de bénéficier de nouvelles ouvertures vers d'autres parties de leurs territoires. Ces discussions continuent toujours sur le thème du "Rhin d'acier", liaison ferroviaire avec l'Allemagne. Nous ne parvenons pas à démarrer ces travaux, qui doivent passer par la Hollande.

il est important que pour l'Escaut et la Lys, le transfrontalier gagne en capacité et en qualité

le projet Seine-Nord revêt une importance

J'ai été frappé que vos discussions abordent la question du transfrontalier. L'an dernier, lors d'une conférence sur ce thème, je me suis rendu compte du nombre d'activités se développant de part et d'autre de la frontière. Il est important que pour l'Escaut et la Lys, le transfrontalier gagne en capacité et en qualité. Dans ce cadre, le projet de canal Seine-Nord revêt une importance fondamentale. Cet ouvrage est certes gigantesque, mais il est très important du point de vue de cette région et ouvre de nouvelles possibilités. En son absence, vous risquez de vous isoler de certaines activités au profit d'autres candidats.

fondamentale

Cependant, d'après les statistiques, le Nord - Pas-de-Calais se classe parmi les meilleurs candidats sur ce type d'activités.

Que pouvons-nous faire si vous établissez des plates-formes logistiques dans votre région, sachant que le port d'Anvers comprend également de nombreuses activités similaires, des centres de distributions et des activités de stockage ?

la coopération entre le port et les plateformes logistiques offre de nombreux avantages

La coopération entre le port et les plates-formes logistiques offre de nombreux avantages, sachant que les flux des marchandises sont plus massifiés et s'effectuent à une plus grande échelle. Les centres régionaux peuvent profiter de cette association pour s'orienter vers des destinations à plus longue distance. Par exemple, les possibilités de densification du trafic de conteneurs entre Lille et Anvers sont étendues, si nous disposons des voies d'eau adéquates.

IV. Débat avec la salle

Marc SAUVAGE, North Sea Traders Corporation Bruxelles

autoroute ferroviaire

La SNCF parle d'autoroute ferroviaire depuis 12 à 15 ans et non depuis deux ans. Par ailleurs, un projet de plate-forme multimodale Transmarck a été envisagé il y a une douzaine d'années, qui présentait des atouts supplémentaires par rapport à Dourges. Qu'en est-il advenu ?

Corinne ORZECOWSKI

Modalohr

La France n'est pas dotée d'une autoroute ferroviaire, au contraire de ses voisins suisses, autrichiens et allemands. Elle accusait un retard considérable dans ce domaine, qui n'a jamais été comblé. Il y a deux ans, les Présidents français et italiens ont décidé de lancer une nouvelle expérimentation « d'autoroute ferroviaire » à travers les Alpes. C'est ce défi qu'a décidé de relever la SNCF il a deux ans. Quant à l'équipement "Modalohr", il permet de ne prendre en charge que les remorques des camions.

Richard SHIRREFS

se baser sur les attentes du client

La meilleure façon pour un camion arrivant à Transmarck d'aller en Angleterre est d'emprunter un ferry ou le tunnel. Dourges présente l'avantage d'exister et permet d'envisager le transport de remorques et de conteneurs, voire de camions complets. Nous devons nous baser sur les attentes du client pour mettre en œuvre des infrastructures et viser un service de l'ordre de 500 000 camions par an.

Pierre HAMEAUX

libéralisation des transports en Europe

quel financement des infrastructures ferroviaires ?

Je ne vois pas en quoi la libéralisation des transports en Europe permettrait de régler les obstacles techniques : le 15 mars, le voltage des lignes sera toujours différent selon les pays. En outre, la multiplication des opérateurs n'ira pas dans le sens de la simplification. Par ailleurs, vous n'avez pas évoqué l'obstacle que constitue le financement des infrastructures ferroviaires en Europe.

Jean-Arnold VINOIS

L'organisation du système ferroviaire sur une base strictement nationale est contraire aux principes fondamentaux du traité de Rome

L'organisation du système ferroviaire sur une base strictement nationale est contraire aux principes fondamentaux du traité de Rome. A ce jour, le secteur ferroviaire est le seul qui ignore ce principe. Nous n'avons rien contre les monopoles nationaux étatiques à partir du moment où ils envisageraient d'offrir une prestation sur l'ensemble de la Communauté. Or, les opérateurs historiques considèrent qu'il ne faut rien changer aux modes de coopération.

assurer la survie du fret ferroviaire

Aujourd'hui, lorsqu'un train passe la frontière, il n'est plus localisable, alors que vous pouvez demander à tout moment à DHL où se trouve votre courrier sur toute la planète. Il est temps que nous résolvions ce problème pour assurer la survie du fret ferroviaire. Avec la libéralisation, la frontière n'est plus l'endroit où la prestation du monopole étatique s'arrête. Dans ce cadre, je ne vois aucune

avec la libéralisation, la frontière n'est plus l'endroit où la prestation du monopole étatique s'arrête

opposition à l'existence de 15 monopoles ferroviaires étatiques s'ils prennent en charge leurs opérations à travers toute l'Europe. ceci étant, il y a de nouveaux entrants et il est vrai qu'en France, il n'existe qu'une seule entreprise ferroviaire, ce qui constitue une exception dans le paysage européen. En Allemagne, il y a 250 entreprises ferroviaires et la DB a toujours 95% du marché.

prendre en considération les besoins du client

Aujourd'hui, la pression est mise sur les monopoles étatiques nationaux afin qu'ils revoient la façon dont ils organisent les opérations. En premier lieu, il faut prendre en considération les besoins du client : la réorganisation de la production du fret à l'intérieur de la SNCF va dans ce sens. Par ailleurs, il faut savoir que les embranchements ferroviaires de Garonor sont utilisés à 7 % seulement. Je me demande pourquoi ! Nous devons offrir au client une qualité de service indispensable si l'on veut que le fret ferroviaire renaisse et saisisse les opportunités qui s'ouvrent à lui.

Emile VIVIER, membre du Comité économique et social régional

Fiabilité de la voie d'eau

Il faudrait mettre en place des contraintes vis-à-vis de la route, sachant que si l'on réalise l'A 24, on enlève des possibilités à la plate-forme de Dourges. Le film que nous avons visionné expliquait que le transport par route était plus rapide que le transport ferroviaire. Or, Toyota fait venir 30 % de ses pièces du Japon ou d'Afrique du Sud. Elles arrivent par la voie d'eau à une heure près par Onnaing. Ce système présente un intérêt supplémentaire : les stocks sont sur des bateaux et non dans des hangars.

faire pression sur le gouvernement

Enfin, le tracé du canal Seine-Nord a été déterminé il y a cinq ans, mais n'a pas encore été mis en œuvre. Je suis inquiet vis-à-vis des propos tenus par Monsieur Christian Parent. La réalisation de cette infrastructure se décidera dans les bureaux parisiens, mais il serait important que les représentants de la région fassent pression sur le gouvernement.

Jeannine MARQUAILLE

une détermination indéfectible pour Seine-Nord

Certes, les Ministères prendront la décision de confirmer ou pas la construction du canal Seine-Nord. La détermination de la Région Nord - Pas-de-Calais est indéfectible sur ces grandes infrastructures, qui nous sont absolument indispensables. Nous nous battons pour les obtenir.

la nécessité de partenariats

La place géographique que nous occupons est tout à fait exemplaire. Il faudra que nous travaillions à l'établissement de liaisons entre nos infrastructures. J'ai bien entendu le discours des uns et des autres souligner la nécessité de partenariats. Nous avons envisagé la création d'un syndicat mixte des transports régionaux pour les voyageurs, mais cette réflexion commune est également centrale pour le fret.

liens à l'échelle européenne

Notre volonté d'établir des liens à l'échelle européenne est également forte. La voie d'eau et le fer sont des alternatives tout à fait crédibles à la route. D'ailleurs, s'il est ponctuel et cadencé, le transport par chemin de fer peut permettre de pratiquer le flux tendu, à l'instar de Toyota avec la voie d'eau. La question est moins une question de rapidité que de ponctualité et de régularité.

ponctualité et régularité plus que rapidité

Christian PARENT

Gilles de Robien parle de rééquilibrage harmonieux et a manifesté à plusieurs reprises son intérêt pour le canal Seine-Nord. La participation des autorités régionales à notre réflexion est d'ailleurs bienvenue. Ceci étant, il faut rappeler que notre problématique n'est pas uniquement nationale, mais européenne.

Alain BERTEAUX, *conseiller régional*

électrification de
Boulogne - Amiens -
Reims

J'ai beaucoup entendu parler d'autoroutes ferroviaires, qui sont des réalisations très coûteuses. Je doute que l'Etat ait envie d'y consacrer les moyens nécessaires. Cependant, la ligne Calais - Bâle est la plus saturée de la région Nord - Pas-de-Calais, alors que l'électrification de la ligne entre Boulogne, Amiens, Tergnier, Laon, Calais - Reims représente une alternative intéressante.

balayer les possibilités de
modernisation des
réseaux ferrés existants

On envisage de doubler les autoroutes, mais dès qu'on parle d'investir sur les lignes ferroviaires, l'argent manque. Il faut impérativement balayer les possibilités de modernisation des réseaux ferrés existants, afin d'éviter de réaliser des travaux coûteux comme une autoroute ferroviaire.

Claude SOLARD, *directeur régional de la SNCF Nord - Pas-de-Calais*

rénover un certain
nombre de modes de
productions des services
ferroviaires

Nous savons qu'il faut rénover un certain nombre de modes de productions. Nous sommes la première région de fret de France en volume. Nous réalisons des opérations très importantes en termes de trafic. Ce dernier croît, ce qui n'est pas un hasard.

mise en service du
système Résa-Nord

Depuis hier, les conducteurs de train vont jusqu'à Bruxelles et Anvers, ce qui est le résultat de nombreux efforts financiers, techniques et sociaux. Nous travaillons pour améliorer le produit "fret" autour de l'idée de la réservation, avec la mise en service du système Résa-Nord à partir du 6 janvier 2003. Ce soir, je serais malheureux si nous ne retenions du débat que le fait qu'il faille faire des efforts et que la SNCF ne sera pas au rendez-vous, malgré son savoir-faire.

Jean Paul GRARD, *président de l'UNOSTRA*

réglementations

Nous sommes les premiers à demander des liaisons rail-route correctes, puisqu'on nous réserve le droit de faire de la distribution régionale uniquement. Nous souhaitons une région ferroviaire fiable vers le sud-est. Certes, nous sommes un peu asphyxiés par le trafic. Cependant, il ne s'agira bientôt plus de véhicules français, car les étrangers ne sont pas assujettis aux mêmes réglementations que les nôtres.

Bernard AGUZZI, *direction commerciale d'Atalante*

le réseau fluvial existant
pose problème

Le réseau fluvial existant pose d'énormes problèmes. Sur le secteur Condé-Pommeroeul, qui débouche avec l'Escaut sur la Belgique et notamment l'ascenseur de Strepny, rien n'est fait pour résoudre le blocage d'un million de mètres cubes pollués. De la même façon, un budget de 40 millions de francs a été alloué au dragage du canal de Roubaix, mais l'absence de terrain de dépôt et de schéma directeur arrêté paralyse ce projet préalable à la mise en œuvre du canal Seine-Nord.

Roger MARTIN, *ambassadeur honoraire du port d'Anvers*

Nord - Pas-de-Calais :

**laboratoire de la
coopération
transfrontalière**

Nous n'avons pas beaucoup dit que le gouvernement a désigné le Nord - Pas-de-Calais comme laboratoire de la coopération transfrontalière. Dans ce cadre, le canal Seine-Nord pourrait jouer un rôle. Par ailleurs, le gouvernement va-t-il réaliser des travaux de modernisation de l'infrastructure existante ?

Je me réjouis que le Ministre ait exprimé son intérêt pour le projet Seine-Nord, mais je souhaiterais qu'il fixe une date approximative de réalisation du canal Seine-Nord et des travaux dont il a été fait allusion. Si nous convenons de l'intérêt de la coopération transfrontalière, il faudra octroyer les moyens nécessaires.

Christian PARENT

Tous les grands projets de transport maritime, fluviaux et ferroviaires sont soumis à un audit réalisé par le Conseil général des ponts et chaussées et par l'Inspection générale des finances. Le débat au Parlement permettra de trancher sur les priorités accordées et sur les dates.

**CPER 2000-2006 :
ouvrir le réseau fluvial
plus largement aux
grands gabarits**

Nous nous inscrivons dans le contrat de plan état région Nord - Pas-de-Calais 2000-2006 qui octroie un budget d'investissement de 120 millions d'euros pour la voie d'eau. Il prévoit une action de relèvement des ponts sur le canal à grand gabarit entre Valenciennes et Dunkerque et des actions d'aménagement (raccordement de l'Escaut avec la Belgique à Morthem et travaux sur la Lys). Nous ouvrirons ainsi le réseau plus largement aux grands gabarits.

Par ailleurs, l'envasement du canal Condé-Pommeroeul est un problème frontalier et technique. Nous n'avons pas la solution pour l'instant. Le canal de Roubaix, qui avait été fermé, est en train d'être réaménagé pour améliorer l'environnement de la métropole. Cependant, un pont trop bas empêche la continuité de la navigation entre la France et la Belgique. Nous verrons si nous pouvons réaliser une prouesse technique.

Jeannine MARQUAILLE

Nous avons effectivement quelques problèmes à régler avec nos partenaires belges, qui sont liés au problème du traitement des déchets. Nous n'avons pour l'instant pas de solution pour le stockage des boues.

**concertation et travail en
commun avec la Belgique**

Nous avons parlé de partenariats entre les différents acteurs des transports dans notre région, mais nous avons également besoin de concertation et de travail en commun avec nos voisins de Belgique sur les problèmes de pollution dans les voies d'eau. La liaison entre Douai, Orchies et Tournai est également essentielle pour assurer la continuité avec Douges. Il existe aussi d'autres problèmes d'ordre ferroviaire, par exemple de taxation de frontières, sur lesquels nous devons travailler en commun. Nous devons nous organiser avec nos partenaires belges pour traiter ces problèmes.

Bernard PACORY, *directeur général du Port de Lille*

Pourriez-vous nous donner deux dates concernant le problème de Courtrai, sachant qu'il s'agit du seul point de blocage des 350 tonnes ?

Roger MARTIN

Nous échangerons les dates !

Corinne ORZECOWSKI

**autoroute ferroviaire et
priorité de certains trafics**

L'autoroute ferroviaire n'exclut pas la modernisation du réseau et sa spécialisation pour le trafic du fret. Au-delà des problèmes techniques, nous nous heurtons à la priorité de certains trafics (circulations voyageurs grandes lignes et régionales). En prenant en compte les travaux qui sont prévus dans les contrats de plans, il est possible d'avoir un véritable réseau fret dédié au ferroviaire à peu de frais. C'est aussi une des solutions pour assurer la régularité des trains.

Jean-Arnold VINOIS

**aspects sociaux de la
concurrence de la route**

Une question très importante a été soulignée sur les aspects sociaux de la concurrence de la route. La Commission a toujours effectué des propositions sur le plan fiscal et social. La directive actuelle sur l'eurovignette prévoyait l'internalisation des coûts externes. Sur le plan social, le temps de conduite et le chronotachygraphe sont essentiels.

**la réduction de la
concurrence déloyale est
de la responsabilité des
Etats**

La législation existe, encore faut-il la faire appliquer en procédant à des contrôles et en sanctionnant. La France n'est pas mauvaise en ce domaine. Si les camions ne font l'objet que de 2 % de contrôle, nous laissons filer 10 % de fraudeurs. Nous devons travailler à réduire cette concurrence déloyale. La responsabilité en incombe aux Etats membres.

**nécessité d'une
uniformisation des
systèmes d'information
sur les trafics**

Par ailleurs, je reconnais le savoir-faire de la SNCF, qui a peut-être oublié que les frontières s'étaient estompées en Europe au cours des trente dernières années. Elle devrait pouvoir suivre les wagons à travers toute l'Europe en établissant des coopérations. De la même façon, chacun possède son système national d'information sur le trafic voyageurs. Cette uniformisation aurait pu intervenir plus tôt, considérant que le traité de Rome date de 1958.

Bernard AGUZZI

Sur le secteur de Saint-Omer, 100 000 mètres cubes doivent être retirées des voies d'eau pour les rendre navigables, dont 28 000 mètres cubes sont pollués. Si nous disposons des techniques de dépollution, nous n'avons pas les financements nécessaires. Il s'agit pourtant d'assurer notre avenir !

Gilles FOURT, *CRCI du Nord - Pas-de-Calais*

volonté politique

Je ne suis pas très optimiste sur les résultats de l'audit Seine - Nord, considérant que les inspecteurs généraux ne connaissent pas la voie d'eau et que les Ponts et Chaussées n'y sont guère favorables. Il me semble me souvenir que durant la campagne électorale, l'actuel Ministre de l'équipement et l'actuel Secrétaire d'Etat, Gilles de ROBIEN et Dominique BUSSEREAU s'étaient prononcés en faveur de Seine - Nord. Ils sont aux affaires, ils ont la volonté politique, il faudra qu'ils dépassent le rapport d'audit qui démontrera sans difficulté que Seine - Nord n'est pas rentable. Je pense qu'il faudra attendre le débat parlementaire, dans un an, pour qu'il y ait vraiment l'expression de cette volonté politique.

A ce sujet, je vous invite à lire le numéro du mois d'octobre de la revue du corps

préfectoral d'administration, qui explique comment Michel Rocard est passé au-dessus de l'avis des Ponts et Chaussées pour créer les Voies Navigables.

Hervé JOAN-GRANGE

Les défis à relever à l'échelle nord-européenne sont à la portée de la plupart des acteurs, s'ils travaillent ensemble. Il faut donc envisager ensemble cet avenir commun.

Philippe LEPORC, *responsable de l'offre TER à la direction des transports du Conseil régional*

partenariat exigeant et constructif entre la Région et la SNCF

Nous établissons un partenariat exigeant et constructif entre la Région et la SNCF. Lorsque nous mettons un service au point, je suggère des modifications à la demande des élus ou d'usagers, et la SNCF me répond qu'elle ne peut pas à cause du fret. Nos dirigeants entreprennent des études sur la capacité du réseau ferroviaire, afin de travailler sur les sillons.

Corinne ORZECOWSKI

Sans mettre en cause la façon dont les choses étaient faites, je constate que les priorités ont changé depuis deux ans. Auparavant, le fret ferroviaire était utilisé comme une variable d'ajustement. Il faut que tout le monde se mette autour d'une table et défende les mêmes intérêts économiques.

Charles MASSE

nous avons plus besoin d'initiatives que de régulation

Nous avons plus besoin d'initiatives que de régulation. Cette dernière se pose lorsque nous avons un surcroît d'initiatives ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. La coopération est très importante : par exemple, pour réaliser la liaison à laquelle faisait allusion le président d'Eurotunnel, avec un niveau de 500 000 unités, il est indispensable que l'approvisionnement soit effectué par diverses sources par la route, la voie d'eau et le rail.

Il est nécessaire que les acteurs fonctionnent ensemble, à l'instar de la future société anonyme simplifiée à capital variable de Dourges, où les opérateurs pourront gérer collectivement le terminal. Il faut que la coopération soit totalement opérationnelle pour massifier les trafics.

Jean-Arnold VINOIS

document de référence du réseau ferroviaire

Le nouveau cadre réglementaire ferroviaire entre en vigueur le 15 mars 2003. Le document de référence du réseau est public et extrêmement important. Publié par Réseau Ferré de France, il doit être établi avec tous les parties intéressés et les Régions doivent y être attentives.

enlever de la route les camions parcourant plus de 1 500 km

Nous ne pouvons pas nous plaindre de subir le transit des camions et ignorer les possibilités offertes par le fret ferroviaire. Nous devons enlever de la route les camions parcourant 1 500 kilomètres ou plus en proposant une offre ferroviaire valable.

Depuis cinq ans, les supermarchés britanniques souhaiteraient remplacer les 40 000 camions en provenance du sud de l'Espagne avec des tomates par du

fret ferroviaire. Aucune offre satisfaisante ne leur a été proposée. Or, ils passent en Nord-Pas de Calais.

Jean-François JANIN, *chargé de mission au Ministère des transports*

nouvelles technologies au service de système de transport

Ce matin, j'ai constaté que les nouvelles technologies commençaient à entrer dans les perspectives d'actions régionales. Cet après-midi, vous rencontrez des difficultés à appréhender le développement de ces systèmes au sein d'entreprises qui les ont créés pour satisfaire leurs propres besoins dans un système fermé.

Les collectivités publiques doivent jouer un rôle. Le chronotachygraphe électronique obligera toutes les entreprises de transport européennes à se doter d'un mécanisme d'information sur les temps de travail. D'autres réglementations sont en cours, qui s'appuieront sur l'identification des véhicules (les trajets effectués et les matériaux transportés). Les mécanismes de télépéage mis en place devront être élargis si l'on veut instaurer une tarification visant à autre chose que de financer des ouvrages.

nous sommes prêts à appuyer les initiatives effectuées dans ce domaine, qui nous paraît d'avenir

L'avenir doit encore se dessiner, sachant qu'il faut encore créer des organisations. Sur la région Nord - Pas-de-Calais, nous avons pris contact avec plusieurs ports. Nous sommes tout à fait intéressés et prêts à appuyer les initiatives effectuées dans ce domaine, qui nous paraît d'avenir.

Richard SHIRREFS

le fret : une problématique internationale

Nous avons décrit la situation avec des entreprises historiques nationales. Vous venez de décrire le « document de référence » du réseau, imposé par l'Europe aux Etats, sur un plan strictement national d'abord. Face à cela, la problématique du fret devrait avoir tendance à devenir un problème international, d'autant qu'il faut une longue distance pour que le fret soit rentabilisé. Quoi qu'il en soit, l'affaire des tomates espagnoles finira systématiquement dans la pile du "trop difficile", sauf si des opérateurs transnationaux mettent en œuvre les services adéquats.

Jean-Arnold VINOIS

des trains qui partent et arrivent à l'heure, à 50 % moins cher

Ikéa a lancé au mois de mai dernier un service ferroviaire entre le sud de la Suède et l'Allemagne, soit 1 100 kilomètres. Leurs trains partent et arrivent à l'heure. Cette entreprise opère à 50 % moins cher que si elle avait laissé les opérateurs historiques se charger de cette liaison. Maersk et P&O ont également lancé une navette ferroviaire entre Rotterdam et la Ruhr à des tarifs compétitifs.

Il est possible de réaliser des opérations transfrontalières sous une responsabilité unique

Ces entreprises ont donc cherché des solutions aux problèmes d'interopérabilité et sont parvenues à les résoudre. Il est donc possible de réaliser des opérations transfrontalières sous une responsabilité unique. La maîtrise de l'ensemble du parcours assure la sécurité. Or, la Commission propose une agence ferroviaire européenne pour résoudre au plus vite les problèmes d'interopérabilité et de sécurité.

Les documents de

On ne sait pas très bien ce que coûtent les services, qui sont intégrés par l'opérateur. D'après les directives européennes, il faut séparer l'allocation des

**référence nationaux
devront évoluer vers un
document européen**

capacités et des infrastructures ferroviaires. Les documents de référence nationaux devront donc évoluer vers un document européen, ce qui nous permettra de localiser les flux, les goulets d'étranglement et les axes d'investissement prioritaires.

Corinne ORZECOWSKI

**l'offre ferroviaire
européenne est en cours
de construction**

Les aspects techniques sont la résultante de la fossilisation de dizaines d'années de fonctionnement. Nous ne pouvons pas changer l'électrification d'une voie d'un jour à l'autre. Les entreprises historiques s'emploient à améliorer les aspects physiques. Par exemple, entre la péninsule ibérique et la Grande-Bretagne, l'écartement des voies et le gabarit des wagons sont différents.

**nécessité de
massification pour
diminuer les prix de
transport**

Par ailleurs, l'offre ferroviaire européenne est en cours de construction avec nos partenaires belges, luxembourgeois, suisses et italiens. Nous allons proposer des services à des opérateurs transnationaux ou nationaux avec une palette d'offres ferroviaires. A ce sujet, je tiens à souligner qu'lkéa fournit les volumes nécessaires pour diminuer les prix de transport.

En conclusion, il faut différencier les problèmes physiques, que nous ne pouvons pas résoudre en claquant des doigts et les problèmes d'opérateurs, pour lesquels nous disposerons bientôt d'une offre ferroviaire européenne.

V. Conclusions par Jean-Arnold VINOIS

- le Livre Blanc :** La région Nord - Pas-de-Calais a parfaitement intégré les documents de la commission européenne et en particulier le Livre Blanc. Vous avez compris qu'il est indispensable de procéder à un rééquilibrage modal dans un contexte où la route prend tout l'espace. Nos prévisions montrent que ce mouvement devrait continuer en l'absence d'actions incitatives.
- rééquilibrage modal dans un contexte où la route prend tout l'espace**
- le rail et la voie d'eau doivent se ressaisir** Le rail et la voie d'eau doivent absolument se ressaisir pour capter les clients et relever cet enjeu de développement durable pour respecter les engagements de Kyoto. Certains considèrent qu'il faut découpler la croissance économique de la croissance de la demande de transports, mais c'est très difficile. Dans ce contexte, nous devons optimiser l'usage des infrastructures.
- optimiser l'usage des infrastructures**
- tarification de l'infrastructure et le principe de l'internalisation des coûts** Le Livre Blanc aborde également la tarification de l'infrastructure et le principe de l'internalisation des coûts. Dans ce cadre, nous pouvons nous demander si les financements doivent être dévolus au Ministre des transports ou au Ministre des finances. En outre, le principe des usagers payeurs et pollueurs est difficile à faire passer au niveau européen. La Commission va produire en janvier un document sur la méthodologie de calcul des coûts de l'usage des infrastructures prenant en compte les coûts externes.
- respecter les principes fondamentaux du traité de Rome** Globalement, nous ne sommes pas encore parvenus à respecter les principes fondamentaux du traité de Rome : la libre circulation des services, des marchandises, des personnes et des capitaux. La mobilité accrue des personnes à l'intérieur de la Communauté engendre une pression sur le système de transports, qui a pourtant résisté à l'idée européenne jusqu'en 1985.
- Seine – Nord, un goulet d'étranglement dans le réseau européen ; le faire reconnaître** Aujourd'hui, nous souffrons de congestion et de la présence de véritables goulets d'étranglement. Cela est fondamental pour la voie ferroviaire et la voie navigable. Si Seine - Nord est un goulet d'étranglement dans le réseau européen, qui est limité à 5 ou 6 Etats membres au cœur de l'Europe et dans la Banane Bleue, il faut que cette démonstration puisse être faite et faire reconnaître que ce goulet d'étranglement est d'intérêt européen. C'est un travail que la Région doit pouvoir faire, d'abord avec son Gouvernement national - je vous signale que dans les réseaux transeuropéens chaque gouvernement est responsable des projets s'il veut les faire avancer -. Ce sont des équilibres à trouver mais nous pensons que, aujourd'hui, on n'a pas identifié les vrais goulets d'étranglement au niveau européen.
- regarder les corridors de transport dans la perspective Est-Ouest** Je voudrais signaler qu'on a l'élargissement à notre porte. C'est quoi ? C'est la Pologne, la Tchéquie, la Hongrie, la Slovaquie, les Pays Baltes, Chypre et Malte qui vont arriver le 1^{er} mai 2004. C'est demain. Il faut regarder les corridors de transport dans la perspective Est-Ouest parce qu'on les a beaucoup regardés dans la perspective Nord-Sud, mais la perspective Est-Ouest devient tout à fait essentielle. C'est aussi un effort que votre Région doit faire de voir comment elle se situe, notamment par rapport aux flux qu'elle peut avoir avec les pays de l'Est et les pays qui vont rentrer dans la Communauté et les autres pays comme la Russie qui devient pour l'Union européenne un partenaire stratégique. La mobilité et le système de transport doivent être considérés dans une perspective continentale.
- une perspective continentale**
- mettre l'utilisateur au** Par ailleurs, nous devons mettre l'utilisateur au centre du système alors que

centre du système	pendant longtemps, il a subi l'offre de transport. Les exigences en matière de qualité de service de l'utilisateur professionnel ou du voyageur se sont accrues. Plus le système de transports s'europanise, plus il est utile de protéger le voyageur. Le Livre blanc prévoit d'ailleurs d'étendre les droits des voyageurs à d'autres modes de transports que l'avion.
- protéger le voyageur	
les modes les plus propices à l'environnement	Le Nord - Pas-de-Calais, qui est au cœur de la "banane bleue", bénéficie d'une situation géographique exceptionnelle, qu'elle doit faire valoir dans ses choix d'aménagement du territoire en faisant l'analyse de ces flux et en amenant ceux-ci sur les modes les plus propices à l'environnement.
la distance pertinente du rail s'inscrit dans une échelle nationale, voire internationale	Si le rail est un mode de transport pertinent, la distance pertinente du transport ferroviaire s'inscrit dans une échelle nationale, voire internationale. Cependant, la création d'une autoroute ferroviaire est coûteuse. Des possibilités de développement s'offrent également à vous en matière de voies navigables, qui sont les parents pauvres du transport. Si vous désirez faire passer vos idées, vous devez trouver des alliés. Dans ce cadre, la coopération entre les modes de transports est fondamentale et doit prendre la place d'une vision concurrentielle.
trouver des alliés	
révision en 2003 du réseau trans-européen de transport	L'élargissement de la Communauté va permettre une capillarisation beaucoup plus grande du système des voies navigables dans la Communauté, mode plus respectueux pour l'environnement. Or, jusqu'à présent, la voie navigable est le parent pauvre dans le système de transport européen. Les fonds " réseau trans-européen " peuvent s'appliquer pour le canal Seine-Nord si tant est que le projet soit reconnu d'importance communautaire, vu qu'il est sur le réseau trans-européen.
	Les orientations pour ce réseau trans-européen seront révisées l'année prochaine, ce qui sera une bonne occasion de reprendre le débat de l'importance des infrastructures au niveau européen.
	Par ailleurs, Marco Polo, c'est 75 millions d'euros sur 4 ans pour supporter des projets innovants ; cela représente près de 20 projets financés à hauteur d'environ un million d'euros par an.
- interopérabilité des télépéages	De la même façon, la Commission va faire des propositions de directives en janvier prochain sur l'interopérabilité des télépéages.
- agence ferroviaire européenne	S'agissant de l'agence ferroviaire européenne, la décision de localisation doit être prise par les chefs d'Etats et de gouvernements.
- dialogue social sectoriel européen	En conclusion, un dialogue social sectoriel européen est mené, mais le passage d'une référence nationale à une référence européenne n'est pas facile et demande que tous les acteurs s'impliquent et qu'ils acceptent de passer à cette dimension, celle de notre avenir.

Clôture du colloque

Jeannine MARQUAILLE

Vice-présidente du Conseil régional Nord - Pas-de-Calais

Je voudrais remercier Monsieur Vinois d'avoir accepté de clore nos débats de ce soir. Nous savons que nous avons des atouts dans cette région et nous savions que nous avons à travailler pour les utiliser et les développer. Monsieur Vinois vient de nous dresser quelques pistes et nous l'en remercions.

D'autres pistes ont été développées dans ces débats et je veux donc remercier aussi tous ceux qui ont accepté de participer à ces tables rondes.

Je voudrais aussi remercier l'animateur et les organisateurs de cette journée. Elle était très importante notamment dans le cadre des réflexions actuelles menées par la Région avec ses partenaires sur l'aménagement à 20 ans de notre espace régional et plus particulièrement sur le système régional de transports.