



HAL
open science

Le cas du Nord Pas de Calais : profiter de la position carrefour

Guy Joignaux, J. Bréard

► **To cite this version:**

Guy Joignaux, J. Bréard. Le cas du Nord Pas de Calais : profiter de la position carrefour. Synthèse INRETS n°55, Six régions à l'épreuve des politiques de transport. Décentralisation, régionalisation ferroviaire et différenciation territoriale, Ollivier-Trigalo, M (ED), INRETS, p199-202, 2007. hal-00542638

HAL Id: hal-00542638

<https://hal.science/hal-00542638>

Submitted on 3 Dec 2010

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le cas du Nord Pas de Calais : tirer parti de la position carrefour

Aussi bien l'antériorité de ses engagements dans les politiques de transport que leur capacité à rassembler les opinions, parfois au terme de solides controverses, ont conduit à forger l'image d'une région « en pointe » sur ces questions. Son histoire est, au delà de l'épopée industrielle de plus de 150 ans, ponctuée dans la période contemporaine, de quelques équipements emblématiques qui participent au renforcement de cette image : VAL, TGV, Tunnel sous la Manche, Euralille, à Lille, Plate forme multimodale, Agence Ferroviaire Européenne, pôle de compétitivité à vocation mondiale i-Trans, etc.

Une inflexion dans les lignes directrices de la politique des transports en région : d'une mobilité à développer vers une mobilité à réguler

Si l'on s'en tient à la période la plus récente, qui débute, fin des années 70, avec le premier schéma régional des transports, les politiques de transport en région peuvent se ramener schématiquement à deux grandes phases successives :

- durant les années 80, la priorité est à l'accompagnement d'une forte mobilité endogène renforcée par celle liée à l'ouverture croissante des économies et l'augmentation parallèle des échanges permise par plusieurs équipements d'échelle transnationale à fort impact territorial ;
- depuis le début des années 90, prime l'objectif de la maîtrise des flux, de la régulation et la recherche d'un développement plus équilibré des modes de transport ; des décisions structurantes sont prises dans les domaines du ferroviaire voyageurs, du fret fluvial ou intermodal.

Des actions régionales contraintes par le partage des compétences

Il se confirme, sans surprise, que la Région dispose, en matière de politique des transports, d'un panel de compétences, certes élargi depuis la décentralisation phase II de 2004, mais comportant toujours d'importantes limites de diverses natures : institutionnelles, financières, fonctionnelles. Plusieurs illustrations en sont données dans les actions du Nord Pas de Calais.

Tirer parti des flux marqués par la fonction transit de la région

La maîtrise des flux, qui renvoie principalement au problème de leur répartition modale, est très marquée par la position carrefour du Nord Pas-de-Calais qui oblige à traiter sur un même espace des trafics résultant de la superposition de circulations d'échelles diverses mais convergentes à certains moments et en certains points. Cette donnée traverse nombre de débats récurrents sur les problématiques de transport en région, et ce, dans les trois modes terrestres, au point d'avoir orienté de façon déterminante les actions entreprises au cours des vingt dernières années, en lui donnant l'occasion de « profiter » de la réalisation de grands projets de dimension internationale (lien fixe transmanche, TGV nord européen, réseau autoroutier) pour des réalisations de portée régionale, voire locale. L'idée, pas tout à fait nouvelle mais qui reprend de la force dans la période récente, est, au delà de l'aspect infrastructurel incontournable du problème, de tenter de transformer cette contrainte spatiale en opportunité : le document provisoire du SRT¹ parle de « faire du Nord Pas-de-Calais un

¹ Présenté en première discussion à l'Assemblée régionale en mai 2006, avant consultation, en cours actuellement.

hub au cœur de l'Europe » et tirer de cette « plate-forme d'échange (une) valeur ajoutée pour le développement régional ». La volonté affichée d'appuyer sur des opportunités spatiales existantes, une dynamique vertueuse de développement régional peut être vue comme la recherche d'une certaine conception de la durabilité. Cette dynamique, qui concerne avant tout les marchandises, suppose un développement des activités à forte composante logistique, pour lesquelles la région a des atouts mais aussi des faiblesses ; elle présente en outre le risque d'aggraver la production des nuisances par une intensification de la mobilité globale, dont la part routière restera dominante en tout état de cause.

Des visions empreintes du souci de la cohésion des territoires

La cohésion territoriale est un autre thème durablement présent dans les choix régionaux en matière de transports. L'histoire industrielle initiale, d'abord, les perturbations liées aux crises successives et cumulatives des secteurs traditionnels, ensuite, ont imprimé structuration, ruptures et recompositions des bassins de vie et d'emploi peu ou prou réunis en trois grands ensembles spatiaux : l'agglomération lilloise, le littoral et l'ex-bassin minier étendu à la Sambre-Avesnois à son extrémité sud-est. Les représentations spatiales de la Région, particulièrement visibles dans la conception du réseau TER, sont marquées par le souci constant d'assurer au mieux la cohésion entre ces entités spatiales. Elles ont d'autant plus de portée que, comme on l'a dit, la mobilité régionale est très marquée par l'importance des migrations alternantes. Ce faisant, ces visions tendent à renforcer la vocation de centralité de la métropole lilloise.

Limiter l'usage croissant de la voiture particulière, plus largement : favoriser les modes alternatifs

La voiture particulière voit sa part croître régulièrement dans la presque totalité du réseau routier en région. Cette observation fonde le parti pris du développement des transports collectifs, TER en tête, pour lequel des investissements lourds sont consentis avec une volonté manifeste d'innovation, matérielle et organisationnelle : cadencement, requalification des lignes, qualité de service et accueil, TER-GV, intermodalité, même si les obstacles restent importants dans ce domaine. Des engagements tout aussi emblématiques de la Région sont perceptibles dans le fluvial (projet Seine-Nord, soutien au développement remarquable des services de *feeder* de conteneurs du Port de Lille, travaux d'adaptation du canal Dunkerque-Escaut), le maritime (recherche d'un développement coordonné de la façade portuaire) et les infrastructures intermodales (plate forme de Dourges, pôles d'échanges). Même si sa finalité est à dominante industrielle, justifiée par le poids de la construction ferroviaire et automobile, le pôle de compétitivité i-Trans, « le ferroviaire au cœur des systèmes de transport intelligents », affiche explicitement les thématiques de l'intermodalité et de l'interopérabilité², visant directement les technologies et organisations innovantes de nature à favoriser les modes alternatifs, en voyageurs comme en marchandises.

Quelques points durs dans les relations partenariales de la Région

Hormis le problème récurrent des engagements non tenus de l'Etat, pénalisant l'ensemble des circulations TER et donc l'effort général en faveur du report modal, plusieurs domaines particuliers touchant la relation Région-Etat-SNCF-RFF reflètent d'autres difficultés rencontrées dans l'amélioration des services de transport visant à répondre à des

² Le « i » de i-Trans synthétise les 4 thèmes majeurs du pôle : innovation, intelligence, intermodalité, interopérabilité

objectifs de durabilité : la programmation et l'exécution synchrone des investissements d'infrastructure sur le réseau RFF, la tarification de l'usage de l'infrastructure, celle de prestation de transport, les efforts à consentir par le prestataire pour parvenir à une élévation de la qualité de service. Ce dernier point peut être élargi à la question de l'efficacité d'une prestation exécutée dans un cadre de marché « non contestable » au sens des économistes (la SNCF demeure opérateur unique). Des outils pourront être activés à l'occasion du renouvellement des conventions.

Un autre point dur est l'obstacle manifeste auquel se heurte de façon constante l'avancement de la concertation entre les 16 autorités organisatrices de transport en vue de parvenir à se doter d'une institution de concertation, le SMIRT. L'obstacle est ici de nature institutionnelle, donc politique au plein sens du terme, puisqu'il met en jeu les rapports de force entre entités territoriales aux intérêts *a priori* non obligatoirement convergents et ce, à plusieurs échelles. Cette situation est évidemment pénalisante pour la mise en œuvre au profit des usagers de mesures d'intégration des transports collectifs à l'échelle des territoires concernés et de leurs interfaces.

Sur le versant du fret, des enjeux importants se focalisent autour de deux projets : celui du devenir de la coordination entre les ports de la façade maritime, dans un contexte marqué par la suprématie absolue des voisins-concurrents belgo-néerlandais et celui de la mise en chantier du canal Seine Nord Europe : sans être le remède absolu, ni immédiat, à la congestion routière sur le corridor nord, cette liaison (et son articulation aux ports français à fort potentiel, Le Havre et Dunkerque) est cependant de nature à en réduire le poids sur plusieurs segments où sa pertinence est avérée (pondéreux et vracs massifiés, conteneurs et automobiles). En outre, la réalisation du canal et celle des plates formes associées au projet devraient avoir un fort impact sur la réorganisation spatiale de schémas logistiques à l'échelle du corridor, dans l'idée de la fonction « hub » avancée dans le SRT. Des disponibilités foncières existent (face à un hinterland belgo-néerlandais en voie de saturation) et des « effets-réseau » devraient jouer en ce sens par la jonction entre les bassins Seine et Nord et l'ouverture vers les réseaux belges.