

Des infrastructures nombreuses, de qualité, mais une concurrence soutenue

Le Nord-Pas-de-Calais, région la plus exportatrice de France pour les marchandises, voit aussi d'importants flux de voyageurs utiliser ses réseaux de transport, notamment au niveau de l'aire métropolitaine lilloise, qui concentre une grande partie des déplacements des ménages. Sa situation géographique, à la croisée de grands corridors internationaux, est un atout pour le développement de l'activité Transport-Logistique. Le maillage dense des infrastructures de transport pour tous les modes favorise la forte présence de cette activité sur le territoire. Mais la concurrence internationale se fait de plus en plus forte, le pavillon routier français perd des parts de marché et le port de Dunkerque peine à rivaliser avec ses voisins de la mer du Nord.

Le Nord-Pas-de-Calais, une région à la croisée de plusieurs grands corridors internationaux, tournée vers le Benelux et les régions françaises voisines

La région Nord-Pas-de-Calais se situe à la croisée de plusieurs corridors importants au niveau international. Le premier relie la péninsule ibérique à l'Europe du Nord : Benelux, Nord de l'Allemagne, pays scandinaves. Le second constitue l'un des axes de communication de la Grande-Bretagne vers le reste de l'Europe. Enfin, le reste du monde est joignable à partir du port de Dunkerque. C'est donc tout naturellement que la région enregistre des flux de marchandises importants.

En comptabilisant les flux ayant au moins leur origine ou leur destination dans la région, le Nord-Pas-de-Calais a ainsi engendré en 2005 un trafic total de plus de 223 millions de tonnes de marchandises (hors transit), dont 95 millions en interne à la région. Les minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction en représentent plus du quart avec 60 millions de tonnes (dont 40 en interne à la région), le transport de machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales prenant la deuxième place avec 50 millions de tonnes.

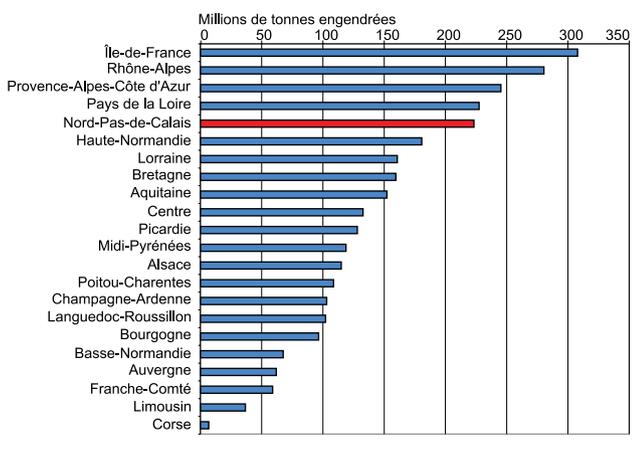
Les marchandises sortant de la région sont essentiellement dans ces deux catégories (10 et 15 millions de tonnes respectivement), tout comme celles qui y entrent avec approximativement les mêmes tonnages. La région exporte aussi principalement des produits métallurgiques (10 millions de tonnes) et des denrées alimentaires et fourrages (8 millions de tonnes), alors que les produits pétroliers entrent massivement dans le Nord-Pas-de-Calais, avec 11 millions de tonnes en 2005.

**Le Nord-Pas-de-Calais,
cinquième région
française en flux
de transports engendrés**

En 2005, le Nord-Pas-de-Calais se trouve en cinquième position (*cf. graphique 1*) des régions françaises en termes de flux de transports engendrés (hors transit) en tonnages, avec 223 millions de tonnes, derrière l'Île-de-France (308 millions), Rhône-Alpes (280 millions), Provence-Alpes-Côte d'Azur (245 millions) et les Pays de la Loire (228 millions).

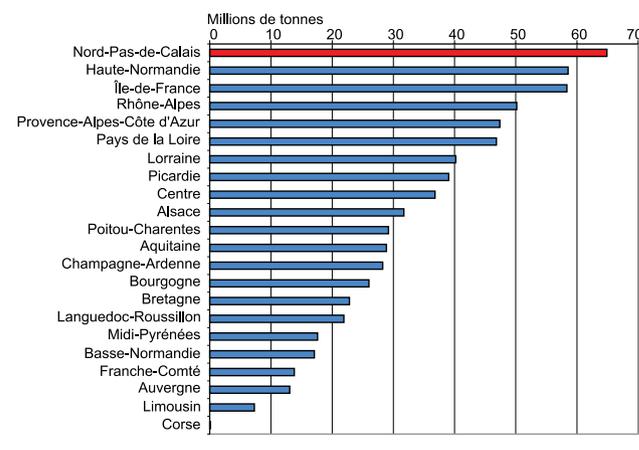
Le Nord-Pas-de-Calais est d'ailleurs la région la plus « exportatrice » (*cf. graphique 2*), avec 65 millions de tonnes transportées à destination des autres régions françaises ou de l'étranger, devant la Haute-Normandie (59 millions) et l'Île-de-France (58 millions). Ce résultat est essentiellement dû à l'international, puisque la région représente à elle seule 14,3% des marchandises exportées vers l'étranger par l'ensemble des régions françaises.

Graphique 1 : Classement des régions selon les flux de marchandises engendrés (hors transit) en 2005



Source : MTETM - DAEI - SESP - SitraM

Graphique 2 : Classement des régions selon les tonnages de marchandises en sortant en 2005



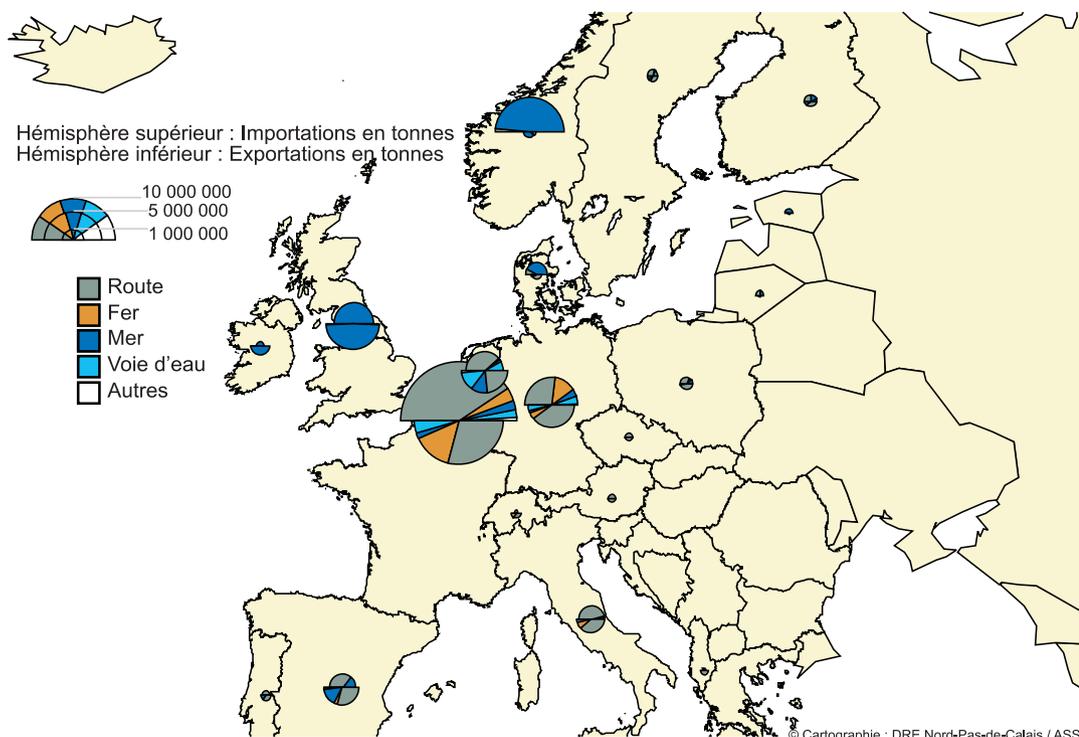
Source : MTETM - DAEI - SESP - SitraM

En termes de trafic interne à la région, le Nord-Pas-de-Calais se situe en sixième position avec 6% de l'ensemble des trafics internes aux régions, derrière la Bretagne et les cinq régions citées précédemment. Par contre, pour ce qui est des marchandises « importées », la région se classe en quatrième position, avec 64 millions de tonnes, derrière l'Île-de-France (91 millions), Provence-Alpes-Côte d'Azur (81 millions), et la Haute-Normandie (76 millions).

Des échanges importants avec ses voisins

En termes de flux internationaux, plus de la moitié (51,3% en 2005) des échanges de marchandises sont réalisés avec le Benelux (cf. carte 1).

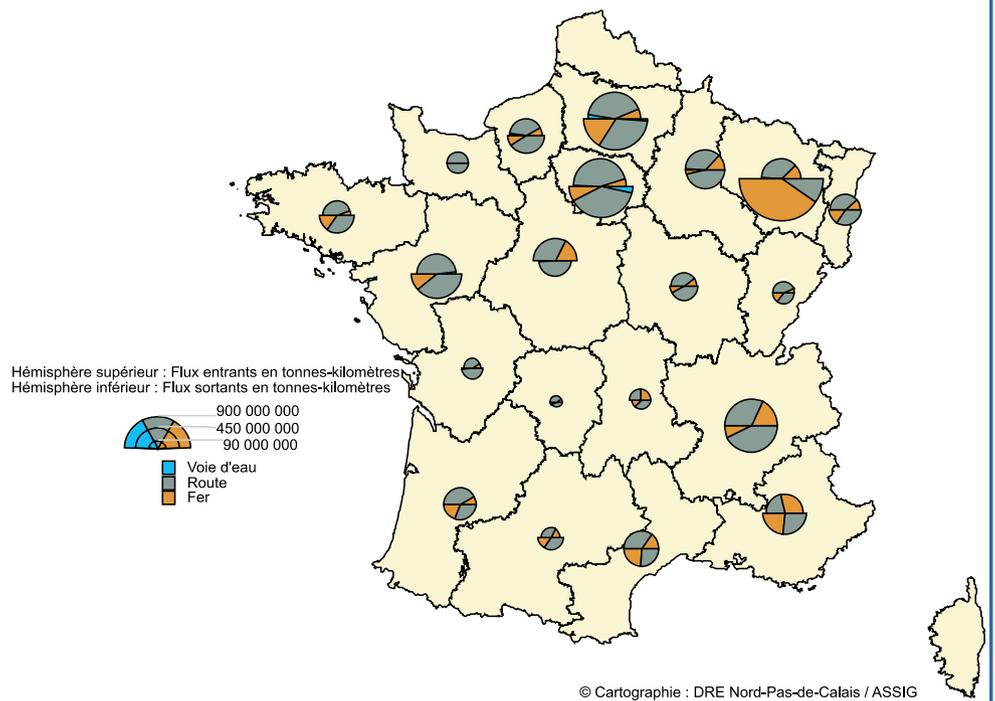
Carte 1 : Échanges du Nord-Pas-de-Calais avec ses principaux partenaires européens



Source : MTETM - DAEI - SES - SitraM

Les échanges avec les autres régions françaises se font essentiellement avec les régions géographiquement proches, que sont la Picardie, l'Île-de-France, la Lorraine et la Champagne-Ardenne. Ces quatre régions représentent 63% des échanges avec les autres régions en 2005. Les flux peuvent également être mesurés en tonnes-kilomètres, pour s'affranchir des effets de la distance, qui tend à diminuer les flux, et ainsi mettre en lumière d'autres régions avec lesquelles les échanges sont soutenus, eu égard à la distance les séparant du Nord-Pas-de-Calais. La Lorraine arrive alors en tête, assez largement devant l'Île-de-France et la Picardie, suivies par Rhône-Alpes et les Pays de la Loire (cf. carte 2).

Carte 2 : Échanges du Nord-Pas-de-Calais avec les autres régions françaises



Source : MTETM - DAEI - SES - SitraM

Des flux de voyageurs importants

Plus de 4,5 millions de passagers empruntent chaque année la ligne TGV Lille - Paris, alors que les lignes Lille - Bruxelles et Lille - Londres sont utilisées chacune par 450 000 personnes environ par an. En matière de flux routiers, les autoroutes de la région, notamment au départ de l'agglomération lilloise, sont souvent congestionnées, certaines portions dépassant les 175 000 véhicules en moyenne journalière annuelle (cf. carte 3). Les trafics de transit ne représentent toutefois guère que 20% du total.

Les voyageurs préfèrent le train pour les déplacements de longue distance

Quand il s'agit de déplacements de plus de 100 kilomètres, les habitants du Nord-Pas-de-Calais sont ceux qui utilisent le plus le train (Source : Enquête TNS-Sofres SDT 2003). En effet, 39,4% des kilométrages réalisés sur des allers-retours dans la journée concernent la voie ferrée (34,2% pour l'Île-de-France qui arrive en deuxième position), alors que ce pourcentage n'est que de 16,0% en moyenne nationale. De même, pour les voyages comprenant une nuitée, 13,5% des kilométrages réalisés par les habitants de la région concernent le train (13,1% pour le Languedoc-Roussillon qui arrive en seconde position), alors que la moyenne nationale n'est que de 10,0%.

Par contre, la région Nord-Pas-de-Calais n'arrive qu'en dixième position pour ce qui est des kilométrages totaux réalisés pour des voyages à plus de 100 kilomètres avec aller-retour dans la journée, avec 1,6 milliard de kilomètres, alors que, quand il y a au moins une nuitée, la région arrive en quatrième position, derrière l'Île-de-France, Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur, avec 7,7 milliards de kilomètres.

Encadré : Un effet frontière persistant dans les transports

L'étude du transport et de la logistique en Nord-Pas-de-Calais nécessite d'aborder la question de l'effet de la frontière franco-belge. Peu d'informations sont disponibles sur les flux la traversant, néanmoins, quelques constats peuvent venir éclairer cette problématique. Si des flux existent avec la Belgique, ils sont toutefois d'une ampleur relativement faible. Ainsi, seuls 20% du trafic routier de la région relèvent du transit, alors que le trafic très important dans la métropole lilloise, en bordure de la frontière, laisserait présager une proportion beaucoup plus élevée. Cette situation est à l'image des navettes domicile - travail du Nord-Pas-de-Calais : de nombreux flux sont effectués à l'intérieur de la région avec l'aire urbaine de Lille, tandis que les trajets depuis cette zone vers la Belgique sont peu fréquents. Les flux avec la Belgique sont également liés aux infrastructures situées de part et d'autre de la frontière, qui ont longtemps souffert de connexions insuffisantes. Ainsi, l'autoroute A16 au niveau de Dunkerque a-t-elle été reliée à l'autoroute belge voisine depuis quelques années seulement.

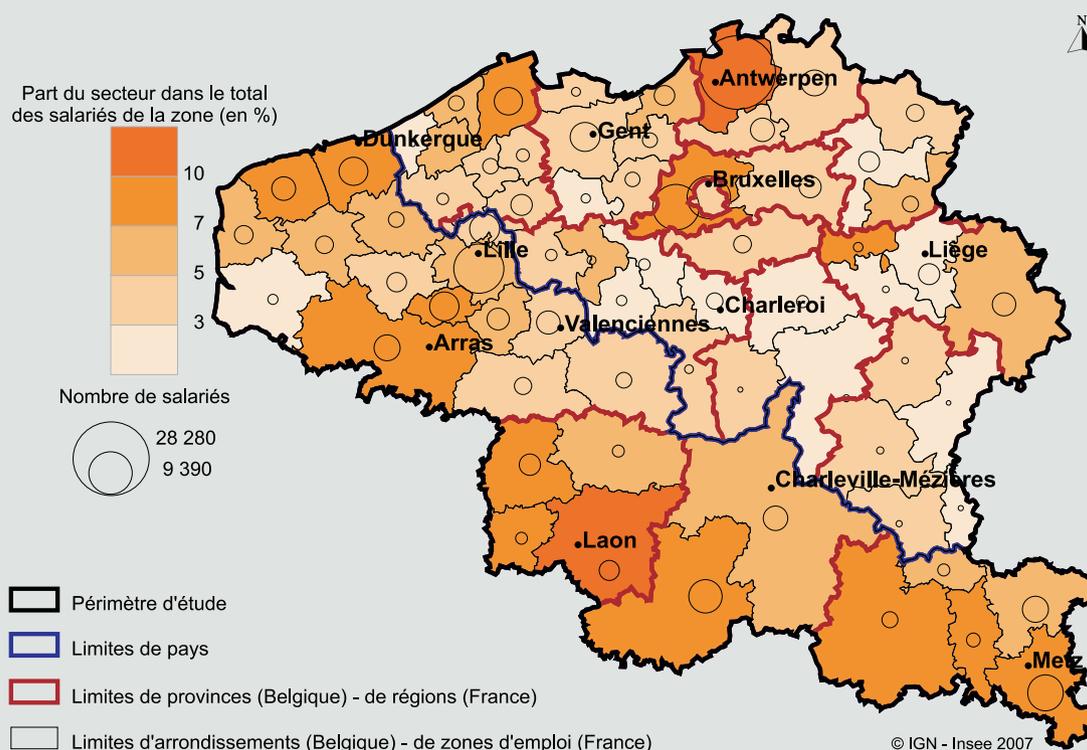
L'effet des limites nationales peut également être approché au travers de la présence des transports et communications dans l'ensemble des activités de part et d'autre de la frontière. Est considérée ici une zone comprenant la Belgique et des zones d'emploi des régions françaises limitrophes (*cf. carte*).

En 2001, le secteur des transports et communications emploie 96 000 personnes en Belgique et 76 000 dans la partie frontalière française nord-est. En termes de part des salariés, l'activité est davantage présente dans la partie française : les salariés des transports et communications y représentent 6,3% des salariés, contre 5,0% de l'ensemble des salariés en Belgique.

En Belgique, l'activité est fortement implantée dans l'arrondissement d'Anvers : avec 28 000 salariés, ce secteur représente 11,8% des salariés travaillant dans cette zone. Il s'agit d'ailleurs de celle où le secteur est le plus important, que ce soit en nombre de salariés ou en part dans l'ensemble des salariés de la zone. L'activité est également présente à Halle-Vilvoorde et à Bruges, où elle emploie respectivement 9,5% et 7,4% des salariés.

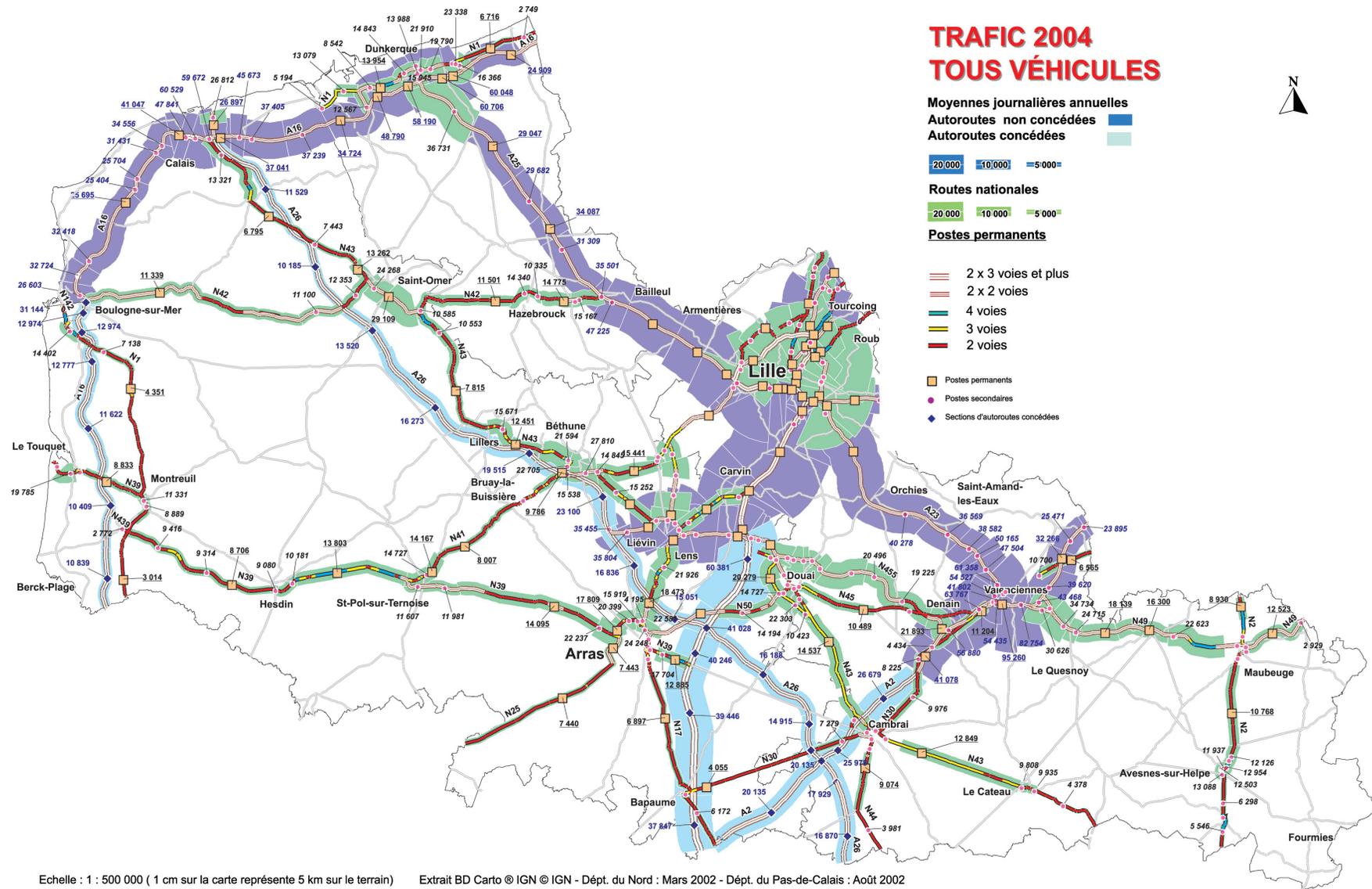
Dans la partie française, la métropole lilloise est la zone regroupant le plus grand nombre de salariés des transports et communications (13 000), mais cette activité ne représente que 6,1% des salariés lillois. En termes de part des salariés, l'activité est principalement présente en Picardie dans le Laonnois (10,8% des salariés de la zone), en Lorraine à Briey (9,8%), en Meuse du Nord (9,6%) et à Metz (9,5%), ainsi qu'en Nord-Pas-de-Calais dans le Calaisis (8,4%).

Les salariés des transports et communications en 2001



Source : ONSS (Belgique), Insee (France)

Carte 3 : Recensement de la circulation dans la région Nord-Pas-de-Calais



Source : Directions départementales de l'Équipement du Nord et du Pas-de-Calais, Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France
Carte réalisée par le CETE. Nord - Picardie : Juin 2006 Département Infrastructures - Groupe Exploitation de la route

Une forte attraction lilloise dans les déplacements

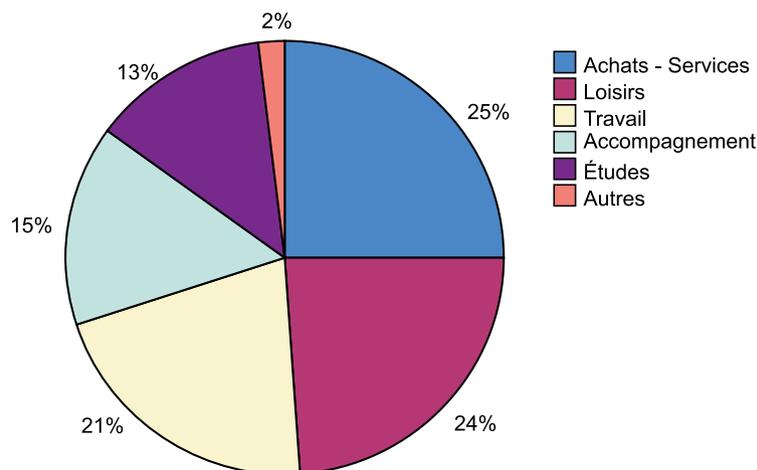
L'enquête ménages déplacements permet de mieux connaître les déplacements des habitants de la métropole lilloise. Dans cette enquête réalisée entre janvier et juin 2006, les deux dernières datant de 1998 et 1987, sont interrogées sur leurs déplacements de la veille au maximum deux personnes de 16 ans ou plus par ménage. L'enquête permet ainsi de comptabiliser les déplacements quotidiens, hors vacances scolaires, week-ends et jours fériés (*cf. Définitions*), par mode de transport. Lors d'un déplacement, en cas de recours à plusieurs modes de transport, seul le principal mode est retenu.

Ce type d'enquête ne permet pas de recueillir d'informations sur les déplacements des personnes résidant hors de l'aire d'étude, ni sur le transport de marchandises. Une enquête, dite «enquête cordon», actuellement en cours, permettra de recueillir ce type d'informations.

La moitié des déplacements quotidiens concerne les achats, les services ou les loisirs

Les déplacements quotidiens pour les motifs « travail » et « études » ne sont pas majoritaires, contrairement aux idées reçues. Ils ne représentent à eux deux qu'un tiers des déplacements des habitants de la métropole lilloise (*cf. graphique 3*). Ce chiffre est assez caractéristique de ce qui est observé dans les autres métropoles. Il est stable depuis 1998, et en légère baisse par rapport à 1987. Ce résultat s'explique par la définition utilisée du déplacement : par exemple, une simple pause à la boulangerie sur le trajet de retour du travail fera comptabiliser deux déplacements sur ce seul trajet : l'un pour motif de travail et l'autre pour motif d'achat. La moitié des déplacements quotidiens est ainsi liée aux achats, à la consommation de services et aux loisirs. Le motif « accompagnement » (accompagner ou aller chercher quelqu'un) représente près d'un déplacement sur six.

Graphique 3 : Motifs des déplacements sur la métropole lilloise en 2006



*Note : Sont comptés uniquement les déplacements hors vacances scolaires, week-ends et jours fériés.
Source : Enquête sur les déplacements des habitants en métropole lilloise en 2006 – ED 2006 – Premiers résultats*

La voiture, principal mode de transport

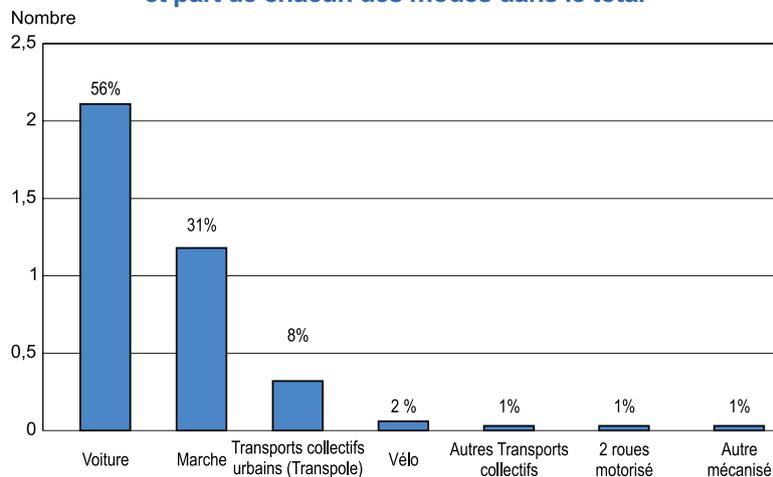
La voiture est utilisée pour plus de la moitié (56%) des déplacements des habitants de la métropole lilloise (*cf. graphique 4*), qui effectuent en moyenne 1,60 déplacement par jour en tant que conducteur et 0,51 déplacement par jour comme passager. Le taux d'occupation des voitures est de 1,32 personne (conducteurs + passagers).

En moyenne, un habitant de la métropole lilloise réalise 0,32 déplacement par jour en transport collectif sur le réseau Transpole. Ce chiffre est en forte augmentation par rapport à la précédente enquête datant de 1998, ceci grâce au prolongement de la ligne n°2 du métro vers Roubaix et Tourcoing notamment.

La mobilité à pied, avec 1,18 déplacement en moyenne par jour et par personne sur la métropole lilloise, reste stable par rapport aux précédentes enquêtes, depuis vingt ans. Cependant, sa mesure est imparfaite : elle est sous-estimée car seul le mode principal de transport est pris en compte lors d'un déplacement.

La baisse de l'usage du vélo se poursuit, avec seulement 0,09 déplacement par jour en moyenne pour les habitants de la métropole lilloise, soit deux fois moins qu'en 1987.

Graphique 4 : Nombre moyen de déplacements par personne et par jour sur Lille Métropole (LMCU) selon le mode de transport, et part de chacun des modes dans le total

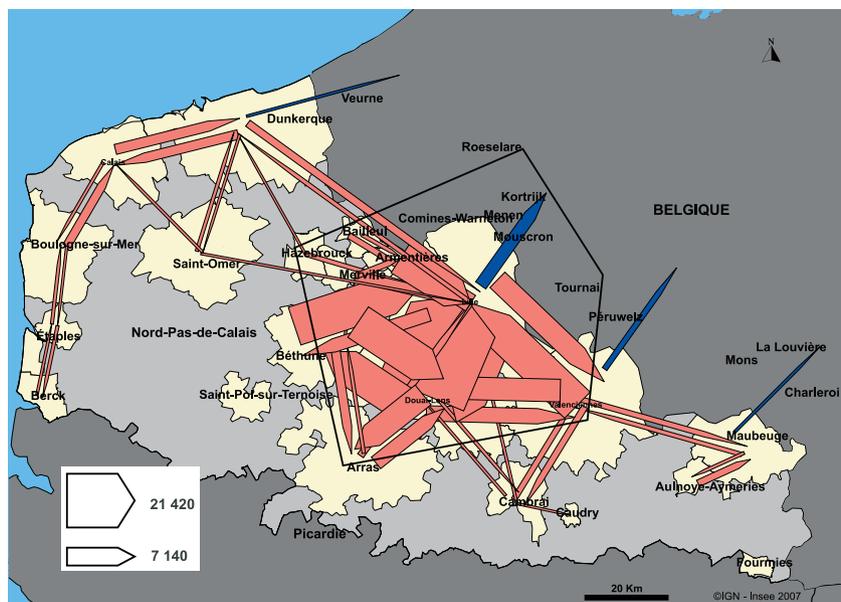


*Note : Sont comptés uniquement les déplacements hors vacances scolaires, week-ends et jours fériés.
Source : Enquête sur les déplacements des habitants en métropole lilloise en 2006 – ED 2006 – Premiers résultats*

Une polarisation des déplacements quotidiens autour de Lille

Les migrations alternantes se concentrent dans un polygone central, qui couvre 35% des communes du Nord-Pas-de-Calais et concentre plus de 71% des migrations alternantes régionales [1]. Ce polygone inclut la métropole lilloise, l'ex-bassin minier, l'Arrageois, les aires urbaines d'Hazebrouck, de Merville et de Bailleul, et s'étend aux communes belges voisines (cf. carte 4).

Carte 4 : Les flux domicile - travail entre aires urbaines en 1999



Note : Les flux vers la Belgique additionnent l'ensemble des déplacements d'une aire urbaine sans précision fine de localisation.

Source : Recensement de la population 1999

Plus de 9% de la population active de l'ancien bassin minier travaille sur le territoire de la communauté urbaine de Lille. Ce taux est plus élevé à Lens (13%). Ce sont surtout les catégories « ouvriers », « professions intermédiaires » et « employés » qui se rendent de l'ex-bassin minier vers l'agglomération lilloise (Source : Insee - Recensement de la population 1999). Ceci peut traduire une fonction résidentielle du bassin minier ou être lié à l'obligation pour les personnes y résidant de se déplacer pour trouver un travail.

Une région fortement exposée à la concurrence internationale

Baisse de la part de pavillon des transporteurs routiers français dans les échanges extérieurs

Plusieurs phénomènes démontrent la fragilité, croissante au cours des dernières années, de la position concurrentielle du transport routier français en Europe, et comme le Nord-Pas-de-Calais est une région particulièrement ouverte sur l'Europe, la proximité des pays du Benelux, qui sont très compétitifs en matière de transport, peut laisser craindre que les transporteurs routiers régionaux ne subissent fortement la concurrence internationale.

La part de pavillon des transporteurs routiers français dans les échanges internationaux de la France avec les pays de l'Europe des 15 diminue depuis l'année 2000 (Source : DAEI/SESP). En effet, elle a baissé de 36% en 2000 à 25% en 2004. Les pavillons partenaires, c'est-à-dire ceux des pays avec lesquels la France échange, couvrent 63% des échanges de la France avec les pays de l'Europe des 15, et les pavillons tiers 13%. En prenant en compte l'entrée des pays d'Europe centrale et orientale dans l'Union européenne en 2004, la même année, le pavillon français assure 23% des échanges internationaux de la France en Europe (Source : Enquêtes TRM), alors qu'en moyenne européenne les pavillons nationaux représentent 45% des échanges routiers de leur pays. Cette proportion place le pavillon français en dernière position en Europe alors que les nouveaux entrants d'Europe centrale et orientale occupent le haut du classement. Dans la région, des comptages ponctuels, réalisés deux demi-journées par an au poste frontière de Rekkem sur l'A22, illustrent aussi ce phénomène, même si l'année 2007 ne semble pas suivre cette tendance. Ainsi, depuis quelques années, les pays d'Europe de l'Est montent en puissance, tout comme le commerce avec ces pays : lors des comptages réalisés en février 2007, ils représentent près de 10% des poids lourds comptabilisés, contre 5% en 2006 et moins de 3% en 2005. Toutefois, contrairement à l'année passée, cette augmentation ne semble pas se faire au détriment du pavillon français, mais plutôt des pavillons belge et néerlandais. À ce poste frontière, le pavillon français représente cette année environ 35% des poids lourds comptabilisés.

Le cabotage (transport intérieur à un pays par un transporteur non résident) est un deuxième indicateur. La France est en 2004 (Source : Enquêtes TRM) le pays le plus caboté en Europe alors que pendant de nombreuses années, c'est l'Allemagne, marché vaste, géographiquement central et rémunérateur, qui occupait cette position. Le taux de pénétration du cabotage atteint 2,6% en France alors que la moyenne européenne s'établit à 1,3%. Le cabotage en France est essentiellement effectué par des transporteurs luxembourgeois, belges, espagnols et allemands. Le Nord-Pas-de-Calais doit en toute logique constituer une zone de chargement intéressante pour ces transporteurs. Les pavillons européens cabotent beaucoup plus en France que le pavillon français ne cabote dans les autres pays, à hauteur de huit fois plus en tonnes-kilomètres et six fois en tonnes.

Enfin, de nombreuses interrogations subsistent sur les conséquences de la libéralisation progressive du transport ferroviaire (*cf. Encadré : Libéralisation des services en Europe et harmonisation des conditions de concurrence*). Si la libéralisation du fret n'a pas encore d'effets importants car le nombre d'entrants reste limité par les contraintes techniques dans un marché qui s'est fortement contracté en quelques années, il est trop tôt pour faire des pronostics sur la libéralisation en 2010 des services internationaux de voyageurs. Notre région sera bien sûr concernée, qu'il s'agisse des dessertes à grande vitesse ou des trains transfrontaliers.

Encadré : Libéralisation des services en Europe et harmonisation des conditions de concurrence

C'est le traité de Rome, signé le 25 mars 1957, qui a établi le principe de la libre prestation de services dans l'ensemble des pays membres pour toute entreprise qui y est implantée. Ce principe inclut les transports. Toutefois, dans chaque pays, les prestataires de transport ont fait valoir auprès de leur gouvernement qu'une libéralisation ne pouvait pas s'envisager sans une harmonisation des conditions de concurrence, qu'il s'agisse des réglementations fiscales, techniques ou sociales, et peu de choses ont bougé pendant vingt-huit ans. Toutefois, en 1985, un arrêt de la Cour de justice de Luxembourg a constaté la non-application de ce principe du traité et a demandé aux États de s'y conformer. Dès lors, les instances européennes et les États ont entamé un processus de libéralisation dans les différents modes de transport, processus suivi de manière plus ou moins simultanée par différents chantiers d'harmonisation des réglementations.

Début 2007, la libre prestation en Europe est assurée pour presque tous les modes :

- aérien, depuis le 1^{er} avril 1997 ;
- routier marchandises, depuis le 1^{er} juillet 1998 (généralisation du cabotage) ;
- routier autocars, depuis 2003 pour les services occasionnels internationaux ;
- maritime, depuis le 1^{er} janvier 1999 (cabotage libéralisé) ;
- voie navigable, depuis le 1^{er} janvier 2000 (suppression de l'obligation de tour de rôle) ;
- ferroviaire, depuis mars 2006 pour le fret, à partir de 2010 pour les services internationaux de voyageurs.

Cette libéralisation s'accomplit alors que l'harmonisation est un chantier inachevé. D'une part il est rendu de plus en plus complexe par l'adoption de règles sociales avancées dans certains pays (par exemple les 35 heures en France). D'autre part, les nouveaux entrants ont une main-d'œuvre bon marché, ce qui induit des modifications des positions concurrentielles pour les modes les plus soumis à la concurrence, en particulier le transport routier de marchandises.

Le port de Dunkerque concurrenté par les grands ports de la Manche - Mer du Nord

Le Nord-Pas-de-Calais fait partie de l'hinterland des ports d'Anvers, de Zeebrugge et de Rotterdam, ports qui figurent parmi les plus actifs d'Europe pour le trafic de conteneurs.

En dehors du trafic transmanche, pour lequel ils restent avec le tunnel les points de passage privilégiés, les ports régionaux ne sont pas suffisamment implantés sur les marchés porteurs pour affronter la concurrence de leurs voisins du Nord, qui disposent avec le Benelux et l'Allemagne rhénane d'une zone d'influence et d'échanges d'un poids considérable.

Dunkerque dispose toutefois de plusieurs atouts indiscutables : une situation géographique maritime avantageuse, un climat social pacifié depuis 1992, des dessertes ferroviaire et fluviale de qualité et du foncier disponible. Si le port a du mal à rivaliser avec ses concurrents de la Manche - Mer du Nord pour le trafic de conteneurs (*cf. tableau 1*), il ne faut pas oublier le caractère stratégique de certains trafics de vrac, notamment énergétique (pétrole, gaz liquéfié, biocarburants), pour lesquels il est particulièrement adapté. Son trafic total a atteint un nouveau record en 2005, avec 53,4 millions de tonnes (+4,7% par rapport à 2004) et encore en 2006 avec 56,6 millions de tonnes (+6,0% par rapport à 2005).

Calais s'est indiscutablement spécialisé dans le trafic roulier (véhicules) fret et passagers transmanche (*cf. tableau 2*), surtout depuis la mise en service du tunnel sous la Manche, qui a entraîné un recentrage des opérateurs maritimes sur le port a priori le mieux placé géographiquement.

Avec la réorganisation de la filière pêche pour lequel il reste une place de toute première importance, le port de Boulogne-sur-Mer mise sur le trafic rapide de passagers et sur du fret de spécialité ou de proximité.

Enfin, le port de Lille a développé depuis 1990 une activité très dynamique de transport fluvial de conteneurs avec les ports d'Anvers et de Dunkerque.

Tableau 1 : Trafics des ports de la Manche - Mer du Nord en 2005

	Total en tonnes	Dont : conteneurs en équivalent vingt pieds
Rotterdam	370 231 000	9 300 000
Anvers	159 430 000	6 469 000
Gand	22 222 000	30 500
Zeebrugge	34 590 000	1 408 000
Ostende	7 745 000	9 000
Dunkerque	53 440 000	205 000
Calais	38 300 000	0
Boulogne-sur-Mer	900 000	0
Le Havre	75 200 000	2 100 000
Rouen	22 009 000	200 000

Source : Ports

Tableau 2 : Trafics transmanche en 2005

	Trafic poids lourds en millions de tonnes	Trafic poids lourds en nombre	Trafic véhicules légers en nombre	Trafic passagers en nombre
Zeebrugge	11,8	941 000	107 000	702 500
Ostende	6,1	310 500	12 800	215 000
Dunkerque	8,8	420 000	170 000	813 000
Calais	37	1 651 700	2 181 000	11 695 500
Boulogne-sur-Mer	Nc	Nc	Nc	710 000
Eurotunnel	Nc	1 386 053	2 047 166	7 454 497

Nc : Non connu.

Source : Ports

Les investissements dans le système de Transport

L'accessibilité est un atout important du Nord-Pas-de-Calais, la région disposant de réseaux performants d'infrastructures de transport (*cf. carte 5*) qui assurent une connexion efficace sur les pays d'Europe du Nord-Ouest, que sont le Royaume-Uni, le Benelux et l'Allemagne, grâce notamment au croisement des TGV nord-européens et au lien fixe transmanche. Les trois grands ports du littoral régional, offrant des vocations principalement complémentaires, renforcent le potentiel d'ouverture de la région sur le reste du monde, en particulier les pays émergents. Malgré un maillage ferroviaire et fluvial de très loin plus performant que dans la plupart des autres régions, le Nord-Pas-de-Calais souffre aussi de la prédominance du mode routier, qui pose des problèmes récurrents, notamment environnementaux. La fluidité des réseaux ferré et routier est menacée, en particulier aux entrées de Lille, par des conflits d'usage, des connexions intermodales insuffisantes et un effet frontière persistant. Un double processus peut expliquer cette tendance : d'une part, l'**intégration euro-métropolitaine** est en marche. Les échanges entre zones d'emploi progressent en effet plus vite que les échanges internes aux zones d'emploi. Ceci concerne aussi bien les migrations résidentielles, les migrations domicile - travail, que les délocalisations d'entreprises. Il apparaît même une certaine spécialisation du territoire, l'ex-bassin minier bénéficiant d'une forme de redéploiement des activités et des emplois de la métropole lilloise. D'autre part, le phénomène de **périurbanisation** se poursuit. Ainsi, l'abondance du foncier à destination économique ou d'habitat dans la couronne sud de Lille et dans les territoires de l'ex-bassin minier et le développement des dynamiques résidentielles dans ces secteurs, du fait des coûts moins élevés, favorisent la périurbanisation et le desserrement urbain des entreprises vers le sud. La périurbanisation est également en marche sur le littoral de la région.

Un réseau ferré dense

Avec 1 300 kilomètres de voies exploitées, le réseau régional constitue le réseau ferré le plus dense après celui de l'Île-de-France. Il est de plus en grande partie électrifié, et en relative-ment bon état car assez bien fréquenté, ce qui permet de dégager les recettes nécessaires à son entretien. Au 31 décembre 2006, le parc de matériel roulant du transport express régional (TER) du Nord-Pas-de-Calais comporte 67 locomotives, dont 46 électriques et 21 diesel, pour un total de 148 rames, soit 405 voitures et environ 42 000 places assises (*cf. tableau 3*). À ce réseau classique s'ajoute un réseau à grande vitesse important (220 km de voies). Trois lignes majeures se croisent aux environs de Lille : la ligne Paris - Lille, la ligne Bruxelles - Londres et la ligne Paris - Bruxelles, soit les trois branches majeures du réseau TGV Nord-Europe, en voie d'achèvement.

À l'image du réseau routier, le réseau ferré est un réseau mixte voyageurs et fret, à l'exception de quelques voies secondaires et du réseau à grande vitesse, uniquement dédié au trafic voyageurs. Les axes majeurs structurants du trafic voyageurs sont les axes qui rayonnent à partir de Lille et en particulier l'axe Lille - Valenciennes - Jeumont / Hirson, qui est l'axe TER le plus fréquenté du réseau. Viennent ensuite les axes Lille - Calais et Lille - Dunkerque. Un tronçon particulier, entre Lille et Libercourt, concentre également un très fort trafic voyageur. Il constitue le point d'entrée sud de la capitale régionale pour les trafics en provenance ou en direction de Lens, Douai, Arras et Cambrai. Les trafics transversaux sont plus modestes. Il est à noter que les trafics transversaux et radiaux se superposent au niveau du « quadrilatère » Lens - Arras - Douai - Ostricourt qui constitue à lui seul un sous-ensemble particulièrement critique du réseau régional.

Le trafic fret ferroviaire s'écoule selon deux grands axes : un axe nord/sud en direction de la Picardie et du bassin parisien et un axe ouest/est (« l'artère nord-est ») en direction de la Lorraine et de l'Allemagne. Deux grands pôles générateurs de fret se distinguent : le port de Dunkerque et le lien fixe transmanche. Le trafic nord-sud se concentre à hauteur de Lens, mêlant les flux en provenance de Lille et des ports maritimes pour descendre par Arras. Le trafic vers l'est se concentre pour sa part en amont de Valenciennes. Les trains de fret en provenance de Dunkerque et de Calais et en direction de l'Est empruntent majoritairement le quadrilatère Lens - Arras - Douai - Ostricourt.

Le contrat de projets État-Région pour 2007-2013 a retenu des investissements sur un ensemble de sections existantes pour constituer un grand contournement fret de Lille, passant depuis le littoral par Lens, le nord d'Arras (raccordement de Saint-Laurent-Blangy), Douai, Busigny et Aulnoye-Aymeries. Ce contournement permettra d'éviter des conflits entre les circulations voyageurs et fret aux abords de Lille.

De plus, le schéma régional des transports (SRT), adopté en novembre 2006 par le Conseil régional [2], affiche de grandes ambitions pour la modernisation et le développement du réseau ferroviaire du Nord-Pas-de-Calais. Le contrat de projets État-Région prévoit une première phase de mise en œuvre des projets inscrits au SRT. Enfin, des services d'autoroute ferroviaire à destination du Sud de la France pourraient voir le jour avant la fin de la décennie, sans doute à partir de la plate forme intermodale Delta 3 de Dourges, qui accueille de grands opérateurs logistiques et traite actuellement le transport combiné rail - route de caisses mobiles et de conteneurs, principalement à destination du Sud de la France.

Tableau 3 : Parc de matériel roulant du TER du Nord-Pas-de-Calais au 31 décembre 2006

Type de rame	Nombre de rames	Nombre de voitures
Rames tractées	67 (dont 11 à 2 niveaux)	223
Autorails	22 ⁽¹⁾	44
Automotrices électriques à deux niveaux	59	138
Total	148	405

(1) Dont 20 mis en service depuis 2003.

Source : Conseil régional

Des réseaux routier et autoroutier au trafic important

Les réseaux routier et autoroutier de la région sont également conséquents (*cf. carte 5*). Long de quelque 550 kilomètres, le réseau autoroutier est gratuit dans les zones les plus urbanisées du Nord-Pas-de-Calais. Seules l'autoroute A26, l'autoroute A16 au sud de Boulogne-sur-Mer, l'A1 au sud de Dourges et l'A2 au sud d'Hordain sont concédées. Certaines autoroutes non concédées supportent un trafic très dense et sont dans un état relativement dégradé, en particulier l'A25 entre Lille et Dunkerque, qui est en cours de requalification. Le reste du réseau routier est composé de routes nationales et départementales et a connu en 2006 une phase importante de décentralisation, avec transfert de plusieurs sections de routes nationales depuis l'État vers les collectivités départementales. Deux autoroutes sont en projet : l'A24 (liaison Amiens - Lille - Belgique), qui a fait l'objet d'un débat public en 2003-2004 et d'une phase de concertation en 2005-2006, et le contournement sud-est de Lille.

La métropole lilloise concentre la majorité des flux et connaît d'importants problèmes de congestion aux heures de pointe. Les autoroutes A1 au nord de Dourges et A25 entre Armentières et Lille sont les plus concernées. Les autres autoroutes de l'étoile lilloise et la RN 41 entre Béthune et la métropole supportent également un trafic conséquent. D'autres sections autoroutières de la région possèdent toutefois des réserves de capacité (A26, A16 au sud de Boulogne-sur-Mer).

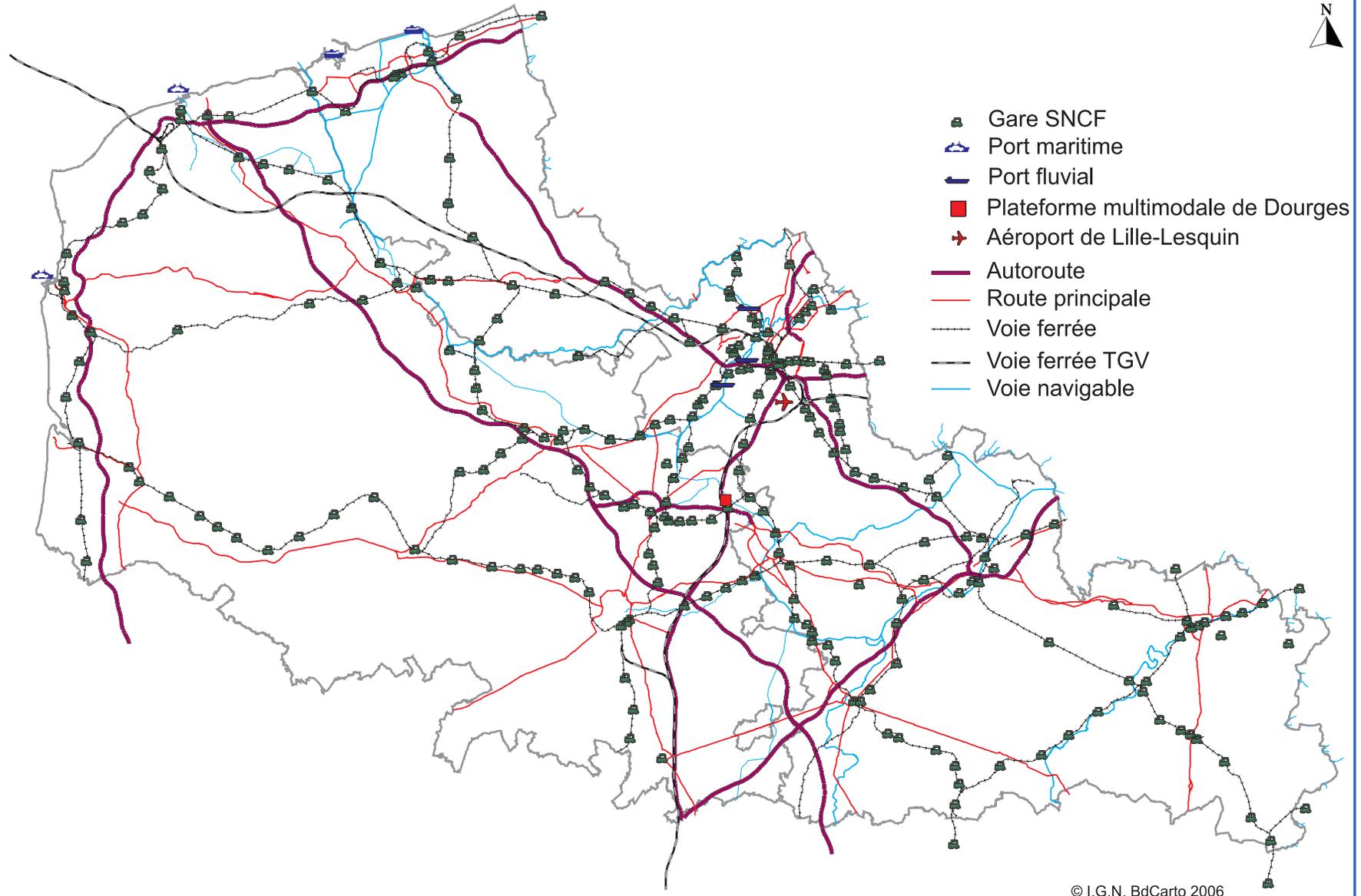
Si le trafic des poids lourds a fortement augmenté depuis vingt ans, sa part relative dans l'ensemble du trafic a diminué sur la quasi-totalité des axes de la région. La plus grosse part de l'augmentation du trafic est le fait des voitures particulières, contrairement à ce que ressent une grande partie des automobilistes pour qui les poids lourds constituent la cause principale de la congestion et de l'insécurité routière. Au 1^{er} janvier 2006, le parc régional de véhicules est ainsi estimé à près de 2,3 millions de véhicules en circulation. Les voitures particulières représentent 1,8 million de ceux-ci, soit 5,9% du parc de voitures particulières au niveau national. Le nombre d'autocars est par ailleurs estimé à 4 545 dans la région, ce qui représente 5% du parc national. Les poids lourds, dont le nombre est estimé à 275 490 dans la région, représentent quant à eux 4,8% du parc national.

Pour les années qui viennent, les contrats de projets État-Région et les fonds européens Feder ne prévoient plus le financement des routes et c'est l'État, dans le cadre des programmes de développement et de modernisation des itinéraires du réseau routier national (PDMI), ou les conseils généraux qui devront assurer seuls l'effort d'investissement.

Un réseau fluvial relativement isolé, mais des ports fluviaux dynamiques

Le domaine navigable régional compte quelque 700 km de canaux (*cf. carte 5*), soit 10% du réseau national, dont près de 250 km de voies à grand gabarit (1 350-3 000 tonnes). La colonne vertébrale du réseau régional est constituée par le canal à grand gabarit Dunkerque-Escaut, connecté au réseau belge. Bien qu'important, le réseau de voies navigables du Nord-Pas-de-Calais souffre d'un relatif isolement dû à des problèmes d'accessibilité. Des efforts déjà anciens et poursuivis dans le cadre du contrat de plan État-Région 2000-2006 et du contrat de projets 2007-2013, doivent permettre une meilleure connexion avec le réseau nord-ouest européen avec l'aménagement à 1 500-3 000 tonnes des liaisons Deûle-Lys et Escaut avec la Belgique. En complément de ces opérations, le relèvement des ponts à un tirant d'air minimum de 5,25 mètres sur ce même canal devrait permettre à une part significative de la flotte rhénane (entre 30% et 45% contre 3% actuellement) et au transport de conteneurs à deux couches de fréquenter le réseau et notamment le port de Dunkerque. Les communications entre ce réseau et le bassin de la Seine sont également problématiques. La liaison entre ces deux ensembles est aujourd'hui assurée par le canal du Nord qui n'est accessible qu'aux automoteurs de moins de 650 tonnes (catégorie II). Le projet de liaison Seine-Nord Europe, considéré depuis longtemps comme prioritaire par tous les acteurs de la région, constitue le chaînon manquant à grand gabarit entre les deux bassins. Ce nouveau canal pourrait être mis en service en 2014.

Carte 5 : Les infrastructures de transport dans le Nord-Pas-de-Calais



© I.G.N. BdCarto 2006

**Des ports
complémentaires et un
réseau transmanche
privilegié**

Le trafic fluvial dans la région s'appuie sur un réseau conséquent de ports fluviaux multimodaux. Le port fluvial le plus important dans la région est le port de Lille, qui a traité plus d'un million de tonnes par la voie d'eau en 2005, suivi par les ports de Valenciennes et de Béthune. Le port de Lille est le troisième port fluvial national, derrière les ports de Gennevilliers (Paris) et de Strasbourg. Il s'est tourné dès 1991 vers le transport conteneurisé, via sa filiale LCT (Lille Conteneur Terminal). Celle-ci opère à partir d'un site bord à canal embranché fer et route et a mis en place des lignes fluviales régulières en direction d'Anvers et de Rotterdam. Cette stratégie a été payante puisque le trafic conteneur a décuplé depuis 1992.

Le littoral du Nord-Pas de Calais est structuré par la présence de trois ports majeurs : les ports de Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer, et d'une infrastructure exceptionnelle, le lien fixe transmanche, à Sangatte, près de Calais. Une certaine spécialisation s'est opérée progressivement entre ces quatre installations.

Le **Port autonome de Dunkerque** (PAD), établissement public de l'État, est le premier port de la région et le troisième port national en termes de volume traité, derrière Marseille et Le Havre. Il s'étend sur près de 18 km et dispose de deux grands sites : le port ouest, construit au cours des années 1970-1980 (porte-conteneurs, navires rouliers, minéraliers et pétroliers jusqu'à 20,50 m de tirant d'eau) et le port est, plus ancien et accessible par des écluses (autres trafics, navires à tirant d'eau maximal de 14,20 m). Historiquement, le PAD est un port spécialisé dans les pondéreux (charbon, minerais pour la sidérurgie), mais depuis quelques années, il cherche à développer d'autres activités : une liaison de trafic roulier (poids lourds) a été rétablie en 2002 avec Douvres, et un projet de liaison de type « autoroute de la mer » avec l'Espagne est annoncé. Mais c'est avant tout l'augmentation de l'activité conteneurs qui mobilise les investissements du port : ainsi, une grande opération d'extension du quai des Flandres a été mise en service en 2004 et permet d'accueillir les plus gros navires porte-conteneurs existants. À moyen et long terme, le port prévoit aussi de se positionner sur de nouveaux trafics énergétiques (terminal méthanier, trafics de biocarburants).

Depuis le changement de statut des dockers du port suite aux grèves de 1992, et les accords qui en ont résulté, le climat social est apaisé et le trafic est en croissance continue. En relation avec l'activité conteneurs, le PAD développe les activités logistiques sur ses emprises. Une zone de 190 hectares a ainsi été ouverte en 2004. À la différence de ses grands voisins belges et néerlandais, Dunkerque dispose de réserves foncières importantes (3 000 hectares) pour assurer son développement, et il compte utiliser cet atout pour accroître son influence et son trafic.

L'accessibilité terrestre du port de Dunkerque est globalement de bonne qualité pour tous les modes de transport, même si des améliorations sont attendues (modernisation de l'autoroute A25, relèvement des ponts sur le canal à grand gabarit). Il est la première gare fret ferroviaire de France, avec 55% des pré et post-acheminements du port en tonnages.

Le **port de Calais** était jusqu'en 2006 un port d'intérêt national concédé par l'État à la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) locale. Depuis début 2007, sa maîtrise d'ouvrage a été transférée à la Région, dans le cadre de la loi de décentralisation du 13 août 2004. Il est spécialisé dans le transport de passagers et le trafic roulier avec la Grande-Bretagne. Malgré la concurrence du tunnel sous la Manche depuis son ouverture en 1994, le trafic est resté important et a même augmenté jusqu'en 1999 du fait d'un recentrage des compagnies de ferries sur Calais au détriment de Dunkerque et de Boulogne-sur-Mer. À cette date cependant, la suppression du « duty free » a fortement pesé sur le trafic passagers qui a sensiblement diminué depuis. Toutefois, le trafic global de marchandises a augmenté. Ces résultats, bien qu'inégaux, permettent tout de même au port d'avoir un taux d'autofinancement confortable. Les infrastructures sont en assez bon état, après l'ouverture d'une nouvelle passerelle début 2006.

Le **port de Boulogne-sur-Mer** a connu la même évolution statutaire que celui de Calais. Il est spécialisé dans la filière halieutique. Le recentrage de l'essentiel des trafics transmanche maritimes sur Calais depuis la mise en service du tunnel sous la Manche n'a laissé à Boulogne-sur-Mer que des services de type catamaran rapide organisés à destination de Douvres ou de Folkestone.

Le port de commerce a en outre perdu plusieurs types de trafics au cours des dernières années. Un espoir de redéveloppement réside dans la valorisation de la friche industrielle portuaire laissée par la fermeture de l'usine Comilog en 2003, et un projet de BGV (bateau à grande vitesse) à destination de l'Espagne pourrait voir le jour en 2008.

Le lien fixe transmanche : le tunnel sous la Manche a été mis en service en mai 1994. Si le trafic enregistré par cette infrastructure s'est révélé moindre que les prévisions avancées avant son ouverture, il n'en reste pas moins qu'il est devenu un élément incontournable des relations entre le continent et la Grande-Bretagne. La libéralisation du fret ferroviaire de 2006, et à terme celle des services ferroviaires internationaux de voyageurs, devrait au cours des prochaines années donner une nouvelle impulsion à l'activité d'Eurotunnel.

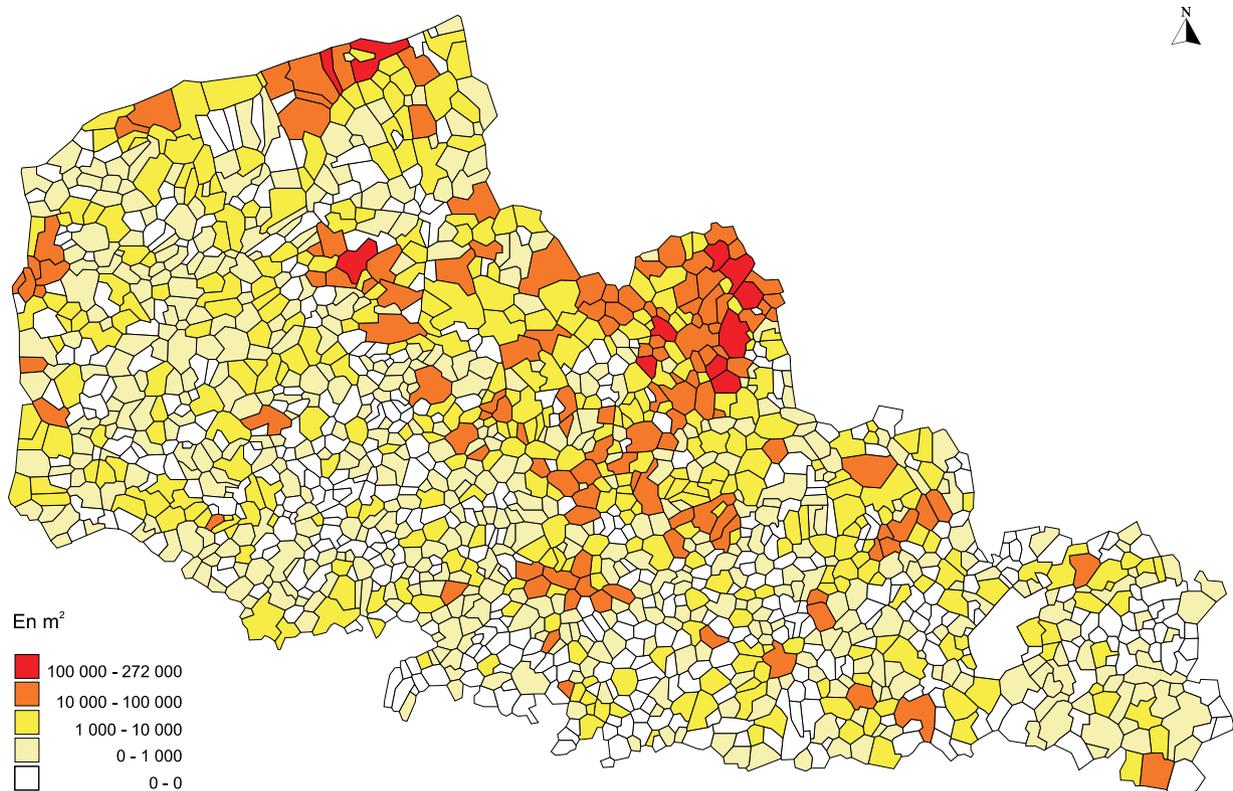
Un ralentissement de la construction d'entrepôts depuis 1995

La région compte en 2005 environ 8,4 millions de mètres carrés d'entrepôts, ce qui représente 2,1 m² par habitant. Cette moyenne est équivalente à la moyenne nationale. En termes de concentration géographique, on compte 535 m² d'entrepôts au kilomètre carré, soit deux fois plus qu'au niveau national. Les 116 entrepôts de la région de plus de 10 000 m² représentent par ailleurs 9% des surfaces nationales d'entrepôts de plus de 10 000 m² et 20% de la surface totale construite dans la région.

Entre 1980 et 2004, 6,7 millions de mètres carrés d'entrepôts ont été construits dans le Nord-Pas-de-Calais, ce qui le place au troisième rang des régions françaises, derrière l'Île-de-France et Rhône-Alpes. Après une période très active entre 1985 et 1995, la construction régionale d'entrepôts, comme la construction nationale, a connu un ralentissement marqué, ce qui fait que la part des entrepôts neufs construits selon les normes de sécurité introduites en 2001 est très faible.

Contrairement aux régions Île-de-France et Rhône-Alpes, le Nord-Pas-de-Calais connaît une dispersion importante des entrepôts (cf. carte 6). Cette forte dispersion territoriale et l'atomisation des zones d'activité freinent les possibilités de massification et donc le recours aux modes alternatifs à la route, tout en renforçant la pression foncière.

Carte 6 : Surface de locaux de stockage non agricole construite de 1980 à 2005



Source : DRE Nord-Pas-de-Calais - Sitadel

Pour comprendre ces résultats

Source

Les données sur les flux de marchandises proviennent de la base de données SitraM (système d'information des transports de marchandises) du ministère chargé des Transports.

Les déplacements des ménages sont analysés à partir des premiers résultats de l'enquête Ménages-Déplacements réalisée sur l'aire métropolitaine lilloise en 2006.

Les données des différents ports français et européens proviennent des ports eux-mêmes et notamment de leurs sites Internet.

Les données de parcs de véhicules routiers sont issues du FCA (fichier central des automobiles), tenu par le ministère chargé des Transports, à partir des fichiers d'enregistrement des cartes grises.

L'approche proposée du TER est réalisée à partir de données fournies par le Conseil régional.

La répartition des locaux de stockage dans l'approche sur la logistique est issue de la base de données Sitadel (système d'information et de traitement automatisé des données élémentaires sur les logements et les locaux) du ministère chargé du Logement, qui contient les résultats de la construction neuve.

Champ

Les flux de marchandises indiqués correspondent aux flux engendrés (*cf. Définitions*) par le territoire, tous modes confondus. Les données sont exhaustives pour le transport international, et pour les modes fluvial et ferroviaire en transport national. Les informations pour le mode routier au niveau national proviennent de l'enquête TRM du ministère chargé des Transports, qui ne prend en compte que les camions et tracteurs routiers immatriculés en France métropolitaine. Ces flux comprennent à la fois le transport réalisé pour compte d'autrui et celui pour compte propre.

Définitions

Compte propre / Compte d'autrui :

En transport de marchandises, le compte d'autrui constitue l'essentiel de l'activité. Il correspond à une activité de transport rémunéré de marchandises pour le compte d'un tiers. Le reste de l'activité constitue le transport pour compte propre.

Flux engendrés :

Les flux de marchandises engendrés par un territoire correspondent à l'ensemble des flux échangés par le territoire, hors transit. Ils regroupent ainsi les flux ayant soit leur origine soit leur destination sur le territoire, soit les deux (flux internes au territoire).

Mobilité :

La mobilité se définit comme le nombre moyen de déplacements par personne et par jour (hors vacances scolaires, week-ends et jours fériés). Un déplacement est l'action de se rendre d'un lieu à un autre pour y réaliser une activité (le « motif » du déplacement), en utilisant un ou plusieurs modes de transport sur la voie publique. Seul le principal mode de transport est pris en compte lors d'un déplacement.

Pour en savoir plus :

- [1] Nord-Pas-de-Calais : l'émergence d'un polygone central aux relations intenses - Insee Nord-Pas-de-Calais - Pages de Profils n° 10, février 2004.
- [2] Schéma régional des Transports - Région Nord-Pas-de-Calais - Séance plénière du 5 mai 2006.
- Chiffres-clés du transport 2005 - Direction régionale de l'Équipement Nord-Pas-de-Calais - Région Nord-Pas-de-Calais - Janvier 2007.
- Sélection d'indicateurs du transport 2003 - Région Nord-Pas-de-Calais - Direction régionale de l'Équipement Nord-Pas-de-Calais.
- Mémento de statistiques des transports : Résultats 2004 - DAEI - Chiffres et analyses - 2006.