

RAPPORT PROSPECTIF

# TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS EN HAUTS-DE-FRANCE

---

**Gérald DARMANIN**

Vice-président  
en charge des transports

Région

**Hauts-de-France**

Nord Pas de Calais - Picardie

La Région Hauts-de-France, née de la fusion des régions du Nord-Pas-de-Calais et de Picardie, est dans une position géographique stratégique. A équidistance des régions les plus riches d'Europe (Paris, Londres, Bruxelles, Amsterdam, Cologne, Bonn...), elle est au cœur de l'Europe du Nord. Riche de liaisons routières performantes, qui relient l'Île-de-France au Benelux, elle est l'endroit où se croisent de très nombreuses lignes ferroviaires à grande vitesse nationales et internationales. Carrefour européen sans pareil, notre Région est le lieu de la mobilité des hommes et des marchandises qui veulent passer du nord au sud de l'Europe, et vice-versa.

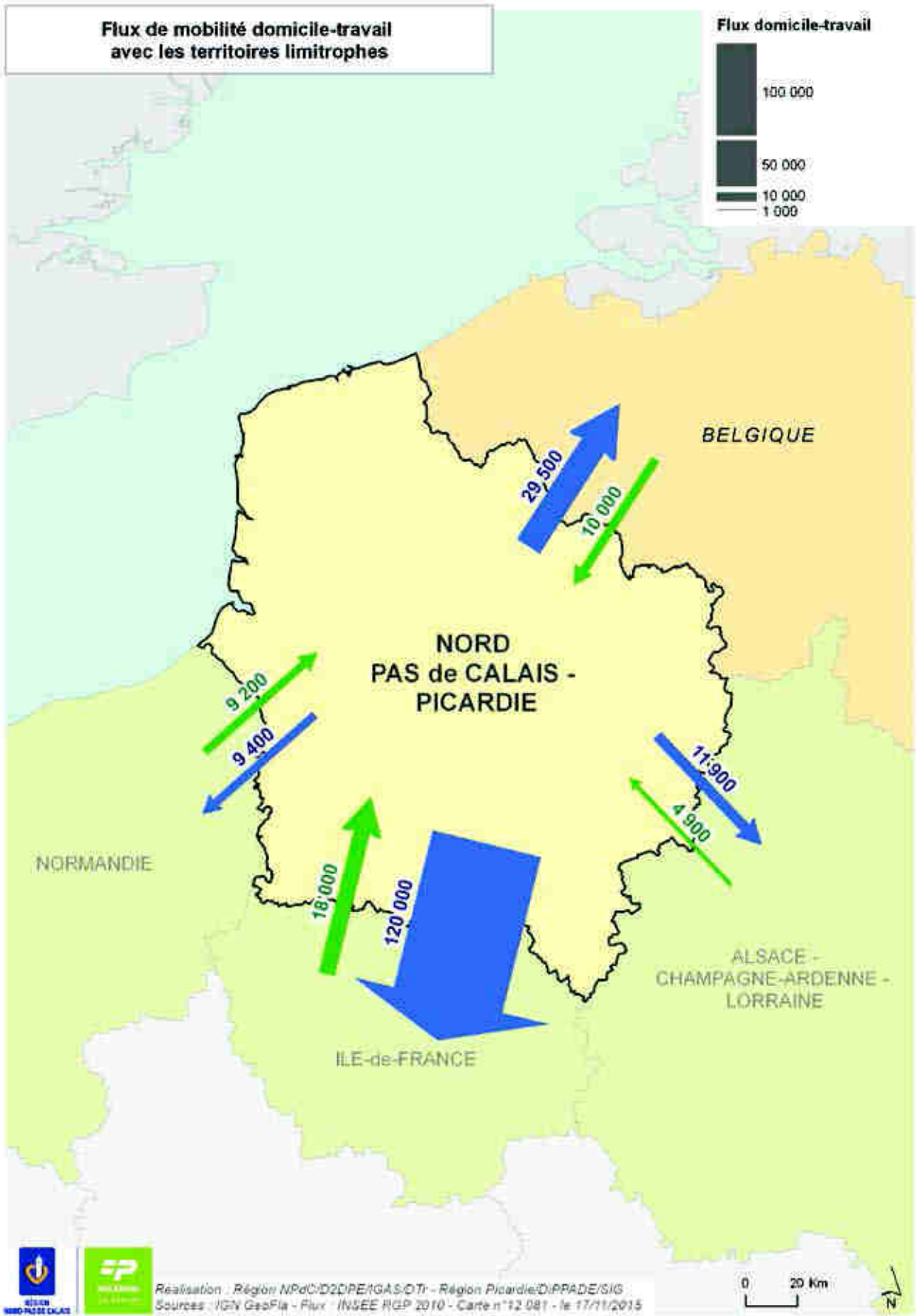
Région dense de six millions d'habitants, elle connaît plusieurs pôles urbains et lieux d'attractivités :

- Une Métropole lilloise inscrite dans un groupement transfrontalier dynamique avec les Belges, qu'ils soient wallons ou flamands,
- Une aire métropolitaine du bassin minier densément peuplée et aux défis considérables de développement,
- Une agglomération amiénoise et un sud picard tournés résolument vers Paris et l'Île-de-France,
- Une façade maritime, qui regroupe les ports de Boulogne, Calais et Dunkerque, tournée vers la Grande Bretagne et vers le Monde.

Notre Région connaît également des territoires qui ne veulent pas être périphériques et dont il convient de prendre en compte le renforcement nécessaire de l'attractivité : la Sambre-Avesnois qui doit regarder vers la Wallonie, le Sud de l'Aisne, à la fois en relation avec l'Île-de-France et avec la Champagne, et l'Ouest picard, tourné vers la Normandie voisine.

Les Hauts-de-France se caractérisent par un fait frontalier très important en même temps qu'ils bénéficient d'un avantage géographique majeur. Hormis la Manche, aucun obstacle naturel ne vient contrarier le développement des transports des hommes et des marchandises : un climat tempéré, nulle montagne, nul désert, nul haut plateau. Les frontières n'agissent pas comme des fermetures : les hommes et les biens ont depuis longtemps traversé les limites administratives.

Entre l'Île-de-France et les Hauts-de-France le lien est continu, fort et vivant économiquement : 140 000 personnes sont concernées par le flux domicile-travail dont 120 000 de la Région Hauts-de-France qui vont travailler en Île-de-France. 40 000 frontaliers font le même trajet entre notre Région et la Belgique, dont 30 000 Français qui vont travailler chez nos amis belges. 17 000 personnes font le même trajet entre chez nous et le Grand Est, 20 000 entre la Normandie et notre Région. C'est presque 220 000 personnes qui sont concernées quotidiennement par le trajet domicile-travail avec les territoires limitrophes et donc par les moyens de transports.



Carte 1 – Flux de mobilité avec les territoires limitrophes

Elle-même pourvue de ports, d'aéroports, de routes structurantes, d'un réseau de voies ferrées parmi les plus denses d'Europe, notre Région est le carrefour pour accéder aux aéroports franciliens et belges, aux ports flamands et néerlandais et, demain, aux infrastructures du Grand Paris.

Mais, si la Région connaît des pôles urbains et d'attractivité nombreux, elle connaît aussi des difficultés pour les relier avec efficacité : la fusion administrative précipitée n'a pas été accompagnée d'un travail préparatoire pour relier au moins les « deux » capitales régionales Lille et Amiens : 1h21 pour effectuer un Lille-Amiens en train, c'est 20 minutes de plus que Lille-Paris et 15 minutes de plus que Amiens-Paris. C'est également deux fois plus de temps que pour relier Lille à Bruxelles. Par ailleurs, notre Région, avec ses trois milliers de communes, reste une région rurale, avec une dominante agricole très forte dans son tissu économique. Par conséquent se pose la question, comme partout en France, de la desserte efficace et réelle de ces territoires qui connaissent un sentiment de délaissement.

Notre Région est la deuxième région ferroviaire du pays et les données qui concernent sa gestion du train régional, à travers la SNCF, sont impressionnantes : 1230 trains par jour, plus de 23 millions de kilomètres par an réalisés, 185 000 voyages TER quotidiens qui circulent dans 245 rames parcourant 2627 kilomètres de voies et s'arrêtent dans 138 gares et 225 haltes. Les coûts d'exploitation des deux conventions TER se chiffrent à 544 millions euros par an. Cependant, la question ferroviaire connaît quatre grandes interrogations.

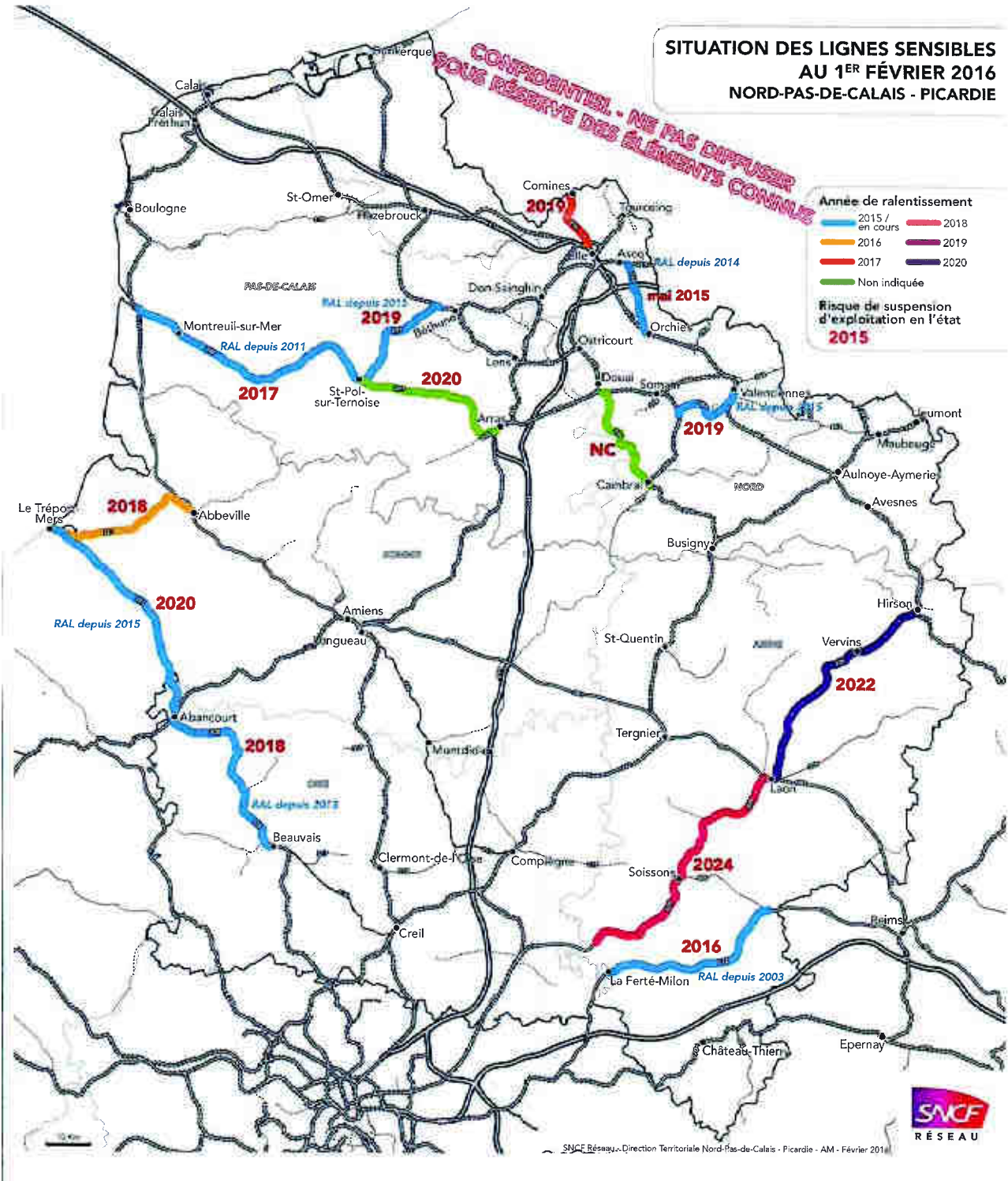
- La problématique de la disparition programmée des dessertes TGV de la Région ou de son transfert de financement par les régions. Maintenir des dessertes dans les Hauts-de-France ou même obtenir des TGV supplémentaires, comme à Amiens, signifiera sans doute, demain, que la Région accepte de financer leurs charges d'exploitation devant le désengagement de la SNCF et de l'Etat.
- La deuxième interrogation est autour de nos relations avec l'opérateur unique de la Région pour les TER qu'est la SNCF, dont le contrat qui nous lie agit comme une fausse DSP : il fait reposer sur la Région bon nombre de responsabilités qui sont en principe celles de l'exploitant. La Région

devra préparer le plus sérieusement possible et le plus rapidement possible des expérimentations de mise en concurrence, dès que la loi le lui permettra, afin de remettre au centre du contrat la défense des intérêts de la Région et de ses habitants.

- La troisième question est celle des Trains d'Equilibre des Territoires, devenus régionaux au sens géographique du terme suite à la fusion, puisqu'ils relient Paris à Boulogne sur Mer en passant par Amiens, et Paris à Maubeuge et Cambrai en passant par Saint Quentin. L'Etat souhaiterait que nous reprenions sous notre autorité ces TET : la Région n'est pas opposée à cela aux expresses conditions que nous obtenions de l'Etat un matériel neuf pour ces deux lignes et une ressource dynamique qui nous permettrait de combler un déficit d'exploitation d'au moins trente millions d'euros (déficit qui va en se développant chaque année).
- Enfin, nous avons découvert en arrivant en responsabilité, l'état catastrophique de certaines lignes du réseau régional qui devront être fermées par souci de sécurité si un investissement de 465 millions d'euros (chiffage SNCF) n'est pas fait dans les dix années qui viennent. 515 km de voies sont en mauvais état d'ores et sont déjà impactées par des limitations de vitesse. Le risque de voir la circulation des trains interrompue avant 2022 sur ces voies est réel : les lignes de l'étoile de Saint-Pol sur Ternoise, Ascq-Orchies et Beauvais-Abancourt-Le Tréport sont d'ores et déjà inscrites au contrat de plan Etat-Région. Mais la Ferté-Milon – Fismes, Comines – La Madeleine, Louches-Valenciennes, Abbeville – Le Tréport et Hirson-Laon et Crépy-en-Valois – Laon sont également concernées.

**SITUATION DES LIGNES SENSIBLES  
AU 1<sup>ER</sup> FÉVRIER 2016  
NORD-PAS-DE-CALAIS - PICARDIE**

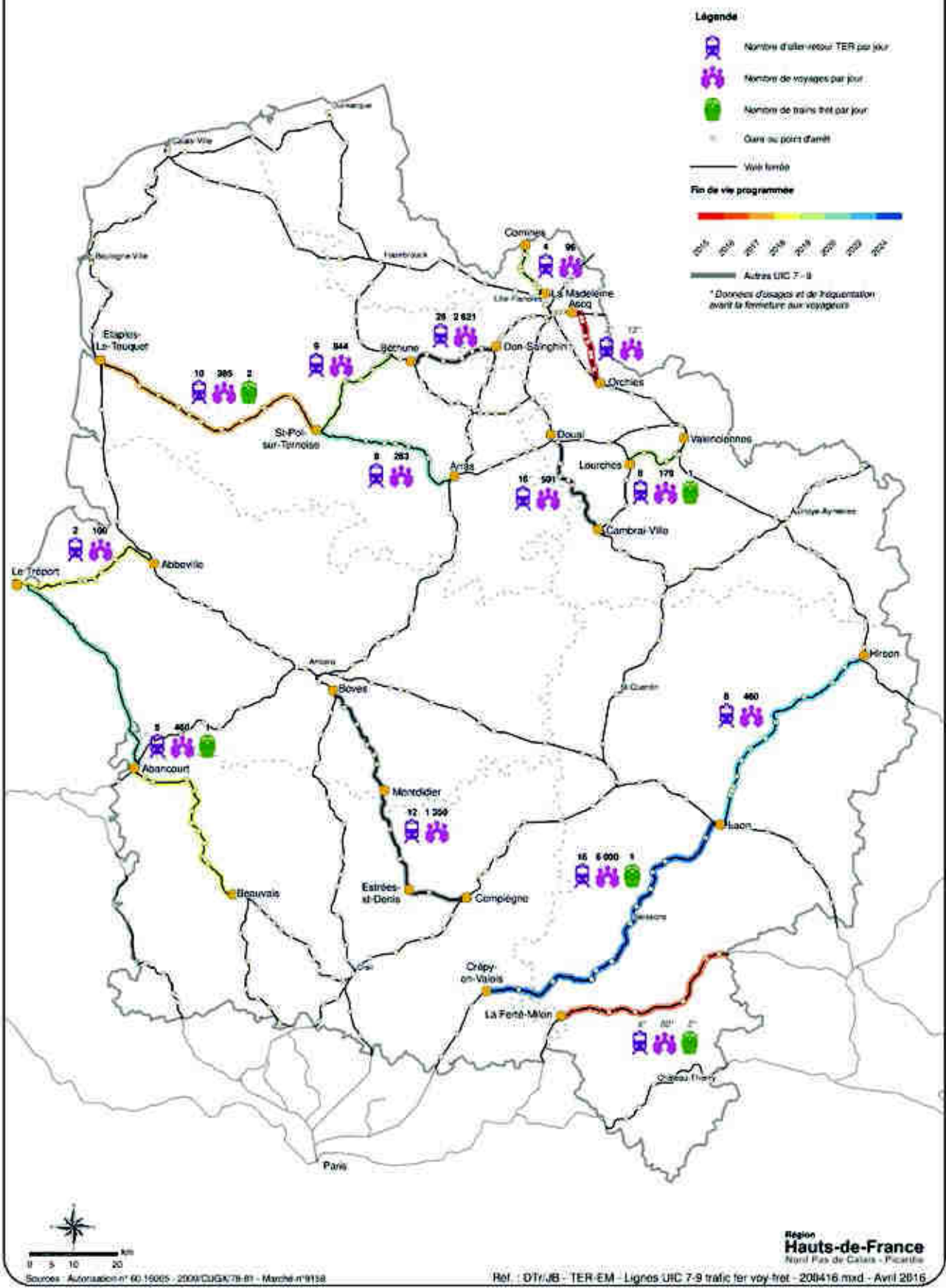
**CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER  
SOUS RÉSERVE DES ÉLÉMENTS CONNUS**



**Carte 2 - Lignes UIC 7-9 trafic fer voyageur et fret**



### Données d'usages et de fréquentation des axes UIC 7 à 9 avec trafic voyageurs



Carte 3 – Données de fréquentation lignes UIC 7-9

Traumatisée économiquement par les crises économiques industrielles successives, touchée socialement par les indices les plus négatifs pour le développement humain, subissant de plein fouet le drame des migrants, notre Région doit se réinventer pour retrouver les moyens de sa croissance future et renforcer son investissement dans ses avantages comparatifs. **Les transports et les infrastructures liées aux transports sont, sans nul doute, les vecteurs d'un développement considérable pour l'ensemble de notre Région.**

En effet, les Hauts-de-France sont confrontés à quatre défis dans ce domaine :

- Offrir des solutions de mobilité interne pour sa population (et pour ses biens) rapides, efficaces et respectueuses de l'environnement
- Réussir le pari de la réindustrialisation du territoire par la logistique ;
- Etre le hub du nord de l'Europe, notamment du ferroviaire, pour que notre Région soit celle où l'on s'arrête et pas simplement la Région où l'on passe ;
- Construire une filière économique et industrielle unique en Europe autour du transport du futur, particulièrement autour du ferroviaire et de la batellerie.

Notre politique, nos investissements, en matière de transports et d'infrastructures de transport doivent répondre à ces quatre défis. C'est la gageure de notre assemblée : s'occuper du quotidien de tous nos habitants et améliorer très significativement les transports de tous les jours, tout en assurant le développement futur de notre territoire par des projets ambitieux et modernes qui aideront également à construire le nouveau économique de la Région.

Pour atteindre ces objectifs ambitieux, la Région Hauts-de-France doit s'affirmer comme la collectivité qui donne une priorité aux transports, au développement de la logistique et à la création d'une filière économique et industrielle de la mobilité de demain. Pour cela, notre priorité doit être le ferroviaire par la construction de grands projets régionaux aux répercussions nationales et internationales comme le barreau Picardie-Roissy, le REGL (Réseau Express Grand Lille), le métro transmanche, mais aussi la création d'une filière industrielle

de recherche et de développement qui permettra le train du futur. Cette priorité donnée au ferroviaire commandera les investissements de l'ensemble de la mobilité régionale : le Canal Seine Nord et ses plateformes dont il nous faut inventer le modèle de gouvernance le plus efficace économiquement, la modernisation de nos ports, de nos aéroports et leurs dessertes, le lien avec le développement des transports dans les territoires et l'accompagnement possible de la Région, sous un angle troisième révolution industrielle, par l'expérimentation à grande échelle des routes intelligentes et des solutions de la mobilité de demain.

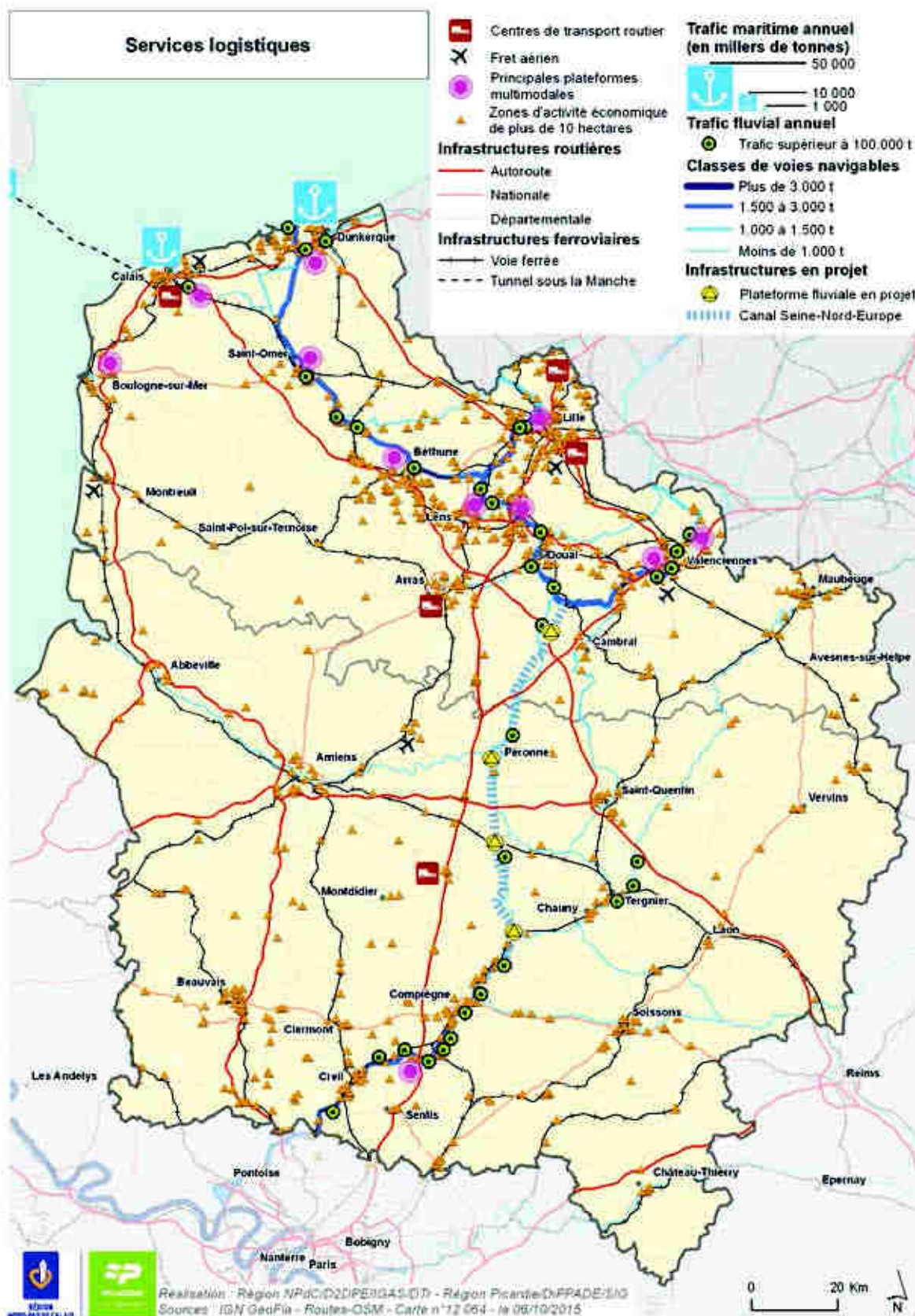
Cette vision à long terme, indispensable pour faire rentrer notre Région dans la compétition internationale des territoires, doit s'accompagner d'un fonctionnement et de décisions concrètes pour améliorer le quotidien de nos concitoyens et de nos entreprises. Il nous faut, en effet, nous doter, durant ce mandat régional, des outils techniques, administratifs, financiers et politiques pour atteindre nos objectifs : **la Région doit mettre en place un seul syndicat de transports, puissant, capable de se faire entendre** face au STIF, à la SNCF et face aux autres organisations de transports et sociétés spécialisées dans ce domaine. **Ce syndicat doit travailler à l'échelle de la Région à une billettique, une tarification, une information uniques et communes.** C'est de ce lieu unique, qui regroupera toutes les autorités organisatrices de transports, que s'inventera la mobilité intelligente de demain.

La Région doit aussi élaborer le plus rapidement possible une méthode de travail transversale pour suivre de près le développement du Canal Seine Nord et de ses plateformes en lien avec le nouveau logistique de notre territoire. Elle doit réunir tous les professionnels pour structurer un « Toulouse du ferroviaire », la filière industrielle la plus performante au monde, qui crée le train du futur, sans oublier le soutien à nos filières de transport aéronautique, autour de Méaulte, automobile et de la batellerie. Nous devons défendre les grands projets évoqués pour qu'ils soient aussi ceux de l'Etat et de l'Union européenne et obtenir de nos partenaires des financements spécifiques, même si la recherche de partenariats avec le privé doit être soutenue. D'un point de vue transversal, ces projets doivent pleinement s'inscrire dans les schémas de développement et d'aménagement du territoire que nous impose la loi.

d'avoir une vision, ils nous interpellent également, et à juste titre, pour que nous transformions leur quotidien au plus vite. De ce point de vue, la Région doit travailler à une refonte de la gamme tarifaire TER, afin de soutenir notamment le pouvoir d'achat de ceux qui travaillent et de ceux qui souhaitent travailler, se former, étudier. Nos conventions avec la SNCF doivent être revues pour lutter efficacement contre la fraude, pour rendre plus sûrs nos transports en commun, pour améliorer significativement l'information, le cadencement et les services en gare, en transformant ces dernières en de véritables lieux de développement économique de nos territoires et lieux privilégiés de la multimodalité. L'année 2017 sera également l'année d'une politique unique pour tous les scolaires, collégiens, lycéens, étudiants de la Région en même temps qu'elle sera l'année du développement de profondes innovations dans le domaine du transport pour nos territoires ruraux.



1. La Région Hauts-de-France doit s'affirmer comme la collectivité qui donne une priorité aux transports, au développement de la logistique et à la création d'une filière économique et industrielle pour la mobilité de demain.



Carte 4 – Services logistiques

## 1.1 Priorité au ferroviaire et importance des grands projets régionaux aux répercussions nationales et internationales



Carte 5 – Infrastructures ferroviaires existantes



## Principales infrastructures



Carte 6 – Grandes Infrastructures ferroviaires projetées

## Le barreau Picardie-Roissy

La liaison Roissy-Picardie répond à l'enjeu de développement du réseau ferré mais aussi d'intermodalité, de dynamique du territoire et à une demande de déplacements aujourd'hui non satisfaite. Le projet de liaison Roissy-Picardie consiste d'une part en la création dans le Val d'Oise d'une nouvelle ligne de 6 km environ reliant la LGV d'interconnexion à la ligne classique Amiens-Creil-Paris et d'autre part en la réalisation d'aménagements sur la ligne existante entre Chantilly et la nouvelle ligne ainsi qu'en gare de l'Aéroport CDG.

Ce projet répond à des enjeux de déplacements nationaux et interrégionaux. Il vise à mieux raccorder la Picardie au réseau à grande vitesse et à améliorer les déplacements quotidiens vers le pôle de Roissy et accroître son activité (aujourd'hui 10% des salariés de CDG habitent en Picardie). Il permettra de favoriser l'intermodalité entre le train et l'avion et de mailler davantage le réseau ferroviaire.

La réponse de ce projet au besoin d'améliorer l'accès de la Picardie au réseau à grande vitesse et au besoin de faciliter l'accès au pôle d'emploi et pôle intermodal de Roissy Charles de Gaulle, notamment pour les déplacements domicile-travail, a conduit la commission Mobilité 21 puis l'Etat à considérer ce projet comme l'un des projets prioritaires du territoire français.

## Le Réseau express régional, « picardisé » et « belgisé »

La saturation du nœud ferroviaire lillois limite le nombre de trains qui peuvent être offerts aux utilisateurs quotidiens et contraint le développement de la desserte au sein d'une aire urbaine qui s'étend depuis le Bassin Minier jusqu'aux communes belges proches de la frontière. De nombreux territoires, tels le Valenciennois, la Sambre Avesnois, la Belgique ou les Flandres ne peuvent de fait bénéficier d'un service renforcé et adapté à la demande. Le Réseau Express Grand Lille offre l'opportunité, par la capacité qu'il libère sur le réseau ferré actuel, de revoir et amplifier les dessertes avec ces territoires moyennant des adaptations localisées d'infrastructures.

En réponse à la congestion des axes routiers et ferroviaires, le projet Réseau Express Grand Lille, qui a fait l'objet d'un débat public en 2015, peut ainsi contribuer à la réponse au développement des besoins

de mobilité entre Lille, Amiens et l'important réseau d'agglomérations qui les entoure, en incluant les pôles urbains de l'Eurométropole. Elargi aux dimensions du territoire de la nouvelle Région, il constitue en effet une opportunité d'améliorer les liens entre ces agglomérations.

Le service ferroviaire pourrait ainsi relier, sans correspondance et avec des liaisons rapides, fréquentes et capacitaires, les principaux pôles urbains : Flandres Belges, Wallonie, Tourcoing, Roubaix et Armentières au nord à Lens, Douai, Arras, Cambrai, Amiens et St Quentin au sud en desservant Lille et plusieurs pôles d'échange.

De par son ambition, le projet est à même de soutenir l'ensemble de la filière ferroviaire en offrant sur une période de plus de 15 ans des pistes de réflexions et des débouchés en termes de recherche et d'innovation, de construction d'infrastructure et de fabrication de matériel.

## Le métro transmanche

Face à la réduction continue des arrêts Eurostar à Calais et Ashford depuis la mise en service du deuxième tronçon de la LGV britannique, la Région et son homologue du Kent County Council ont engagé un travail partenarial d'étude de desserte des gares grandes vitesse de leur territoire au sein du projet européen de coopération ROCK.

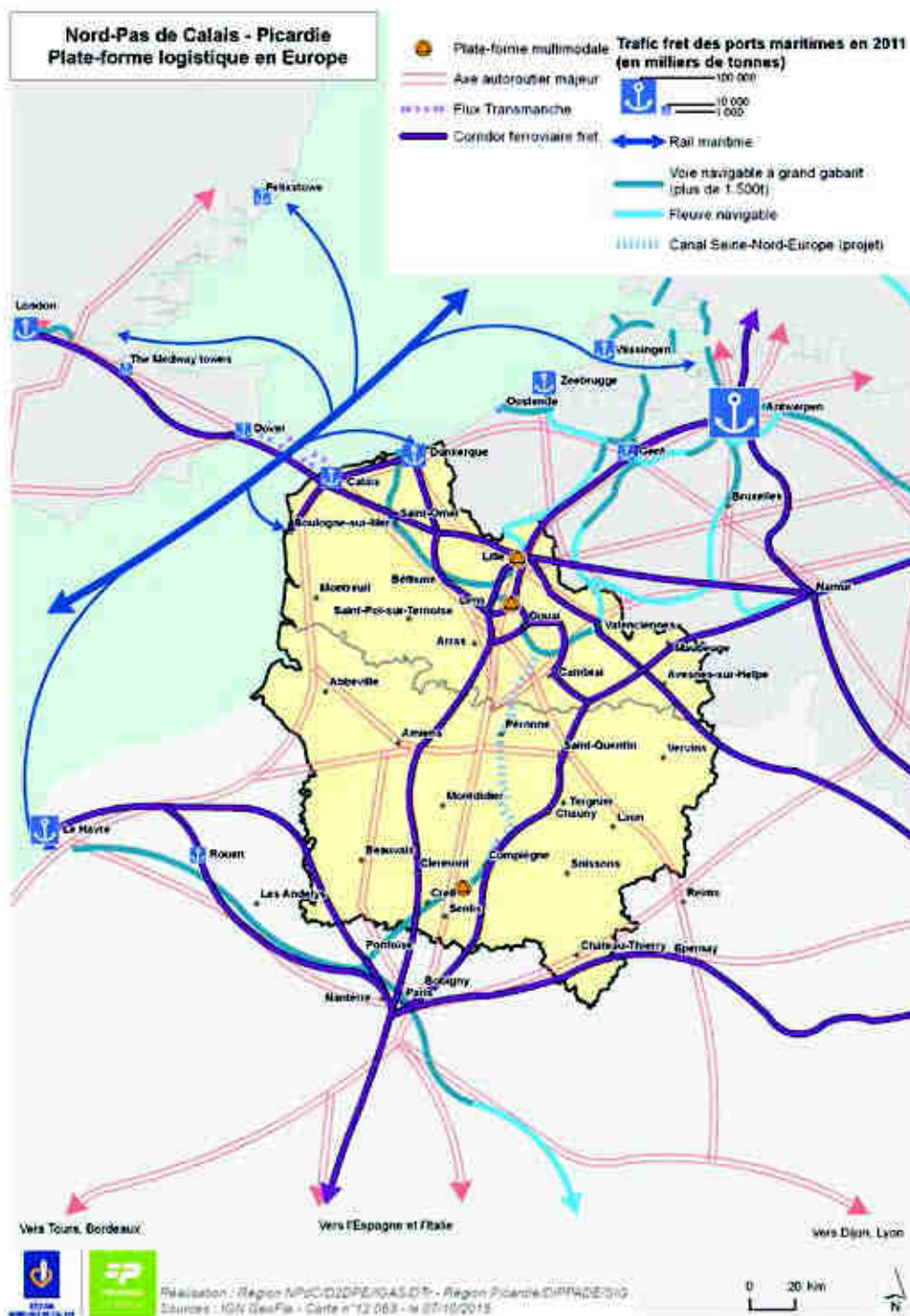
Les études menées dans ce cadre ainsi que les réflexions des acteurs économiques locaux démontrent le potentiel d'une liaison ferroviaire efficace pour les échanges du quotidien. En effet, il est ressorti un potentiel de 550 voyageurs quotidiens, sur une première base de trois allers-retours (3 A/R) par jour entre Lille, Calais Fréthun et Ashford, voire au-delà vers Ebbsfleet et Londres. Toutefois, elles ne tiennent pas compte de la durée, aujourd'hui rédhibitoire, des formalités douanières, et elles mettent également en évidence un important déficit d'exploitation qui était estimé par l'étude ROCK à 15M€ par an.

Le développement d'un tel service nécessiterait d'approfondir certaines problématiques et notamment la disponibilité et l'homologation du matériel roulant, de définir l'opérateur qui le mettra en œuvre (y compris montage juridique et financier) en intégrant la question des contrôles douaniers.

## Les accès ferrés à nos ports régionaux

### - Elargir l'hinterland des ports régionaux

Le transport maritime, intercontinental comme intra-européen, devrait s'accroître dans les années à venir. La façade portuaire dispose de nombreux atouts comme un trafic significatif, l'accès le plus court à l'Angleterre et des disponibilités foncières importantes. Néanmoins, contrairement à ses concurrents français, belges et hollandais, son hinterland est limité par l'efficacité des réseaux navigables et ferroviaires existants. Pour accéder à un niveau logistique de rang européen, il est indispensable d'augmenter la performance des ports maritimes de Dunkerque, Calais et Boulogne par leur mise en réseau et par l'aménagement de leurs dessertes routières, ferroviaires et fluviales. Cela permettra de valoriser leur position sur les grands flux internationaux.





## - Desserte du Port de Calais

Dans le cadre du grand projet Calais Port 2015 et du débat public qui s'est tenu de septembre 2009 à janvier 2010, l'importance du volet fret et la nécessité d'étudier la desserte ferroviaire du port de Calais ont été soulignées.

La rénovation de la voie mère, qui montre des désordres structurels très importants, va être entreprise à très court terme, afin de pérenniser la circulation des trains de l'Autoroute ferroviaire Calais - Le Boulou et accompagner le projet de développement du port. L'Etat est en mesure d'en transférer la propriété à la Région sans aucune compensation financière dès l'automne 2016. **Le programme de modernisation a donc été inscrit au CPER 2015 - 2020 pour un montant de 53 M€, financé à hauteur de 43 M€ par l'Etat et 10 M€ par la Région.** La voie « mère » modernisée pourrait être mise en service fin 2019 - début 2020.

Outre une mise en conformité de la voie (certaines courbes ne sont pas conformes aux référentiels techniques) et sa remise en état, ce programme est l'occasion d'améliorer son insertion urbaine, en traitant les nuisances acoustiques et en reconfigurant certains passages à niveau (notamment PN162).

A plus long terme, c'est la mise en place d'une nouvelle desserte qui devra être étudiée - **comme le demande avec insistance les élus locaux** -, avec la création d'un barreau par l'est de l'agglomération et une nouvelle phase de modernisation de la ligne ferroviaire Calais-Dunkerque, en lien avec les ambitions d'Eurotunnel qui envisage de mettre en place des navettes fret entre Dunkerque, Calais et la Grande Bretagne.

## - Desserte du Port de Dunkerque

Au cours du Contrat de Projet Etat-Région (CPER 2007-2013), la Région a concentré son soutien au GPMD en participant au financement des opérations liées à l'amélioration de la desserte ferroviaire du port, à savoir :

- l'amélioration des interfaces d'interopérabilité avec le réseau ferré national,
- l'électrification du barreau de Saint-Georges,
- l'allongement et l'électrification du faisceau de Loon-Plage,

## ➤ le raccordement sud du terminal à conteneurs.

Au titre du CPER 2015-2020, la Région Nord - Pas de Calais a inscrit 5,00 M€ pour l'amélioration de la desserte ferroviaire, sur un programme resserré.

D'autres enjeux du GPMD pourraient justifier un partenariat avec la Région, tels que le raccordement du port aux autoroutes ferroviaires, le développement des navettes fluviales et ferroviaires ou encore la simplification des formalités douanières.

## Ces projets constituent une chance pour une filière industrielle de recherche et de développement qui permettra le train du futur

Atteindre les objectifs fixés par le protocole de Kyoto suppose de maîtriser fortement les émissions de CO2 liées aux déplacements. Les ménages sont à l'origine du tiers des émissions totales de CO2, soit par la combustion d'énergie pour leur chauffage, soit par leurs déplacements en véhicule particulier.

Mais, si le chauffage est moins émetteur de CO2 qu'en 1990, le développement du transport en véhicule particulier a alourdi le bilan carbone de 10 % entre 1990 et 2007. En effet, en mobilité locale comme à longue distance, la voiture reste le mode de transport dominant. Dans les grandes agglomérations, les reports entre modes de transports ne sont sensibles que dans les villes-centres. Par ailleurs, les distances de plus en plus longues entre les lieux de résidence et les différents lieux d'activité accroissent la part modale de la route, hormis dans le contexte particulier de l'Île de France. Enfin, la réflexion se limite le plus souvent aux frontières des périmètres des transports urbains, alors que les caractéristiques des déplacements domicile-travail peuvent souvent dépasser ces périmètres et incitent à une gestion régionale de la mobilité.

C'est dans ce contexte que le projet des Hauts de France s'inscrit, afin de proposer une gestion de la mobilité qui tienne compte des périmètres de la mobilité et de ses caractéristiques.

Menée très en amont, cette réflexion offre l'opportunité d'innover et d'inventer le RER du futur au service de la mobilité durable. En tant que grand projet structurant, le RER du futur offre aussi l'opportunité de mobiliser les acteurs, publics et privés, au service du développement de l'aire métropolitaine du Grand Lille et des territoires régionaux.

Enfin, le REGL, est un grand projet industriel au service de la filière ferroviaire, au même titre que le 'TGV du futur' porté dans le cadre des grands plans d'action par le ministère de l'Industrie. Ce projet pourrait par ailleurs constituer un démonstrateur à même de favoriser le développement de ce « RER du Futur » dans les métropoles françaises et européennes pour lesquelles l'utilisation des transports collectifs est en-deçà de leur potentiel.

L'horizon lointain du projet permet d'envisager de multiples leviers de performance :

- Intégrant à la fois une réingénierie du réseau existant et des éléments nouveaux d'infrastructure ;
- Proposant des services nouveaux de mobilité ;
- Développant un modèle économique innovant pour ce système ;
- Reposant sur des modalités de coordination accrue entre les acteurs du transport et de la mobilité, de la recherche et du développement territorial ;
- Inventant les stratégies d'accompagnement permettant de tirer le meilleur parti des solutions innovantes développées ;
- Définissant un réseau interopérable avec le réseau TER et avec le réseau belge (l'aire métropolitaine de Lille englobe Courtrai et Tournai) ;
- Ouvrant des possibilités d'application à d'autres champs des technologies, normes, relations contractuelles, spécifications, modèle économique, organisation cible...

Le caractère structurant du projet permet pour sa part d'élargir le champ d'influence de ce réseau express régional: si la mobilité durable est le premier objectif de ce projet, les effets peuvent concerner le développement de la filière ferroviaire mais aussi de la recherche, et à terme le développement économique des territoires concernés.

## 1.2 Cette priorité donnée au ferroviaire commandera les investissements de l'ensemble de la mobilité régionale

### Le Canal Seine Nord et ses plateformes multimodales

La Région Hauts-de-France sera dotée dans la prochaine décennie d'une infrastructure fluviale majeure de dimension européenne : le canal Seine-Nord Europe (SNE). Cet équipement est le maillon manquant en France de la liaison fluviale européenne à grand gabarit « Seine-Escaut » reliant la France aux Pays-Bas. La dimension européenne du réseau de ports maritimes et fluviaux de la Région sera ainsi confirmée, l'hinterland des ports maritimes régionaux élargi jusqu'à l'Île-de-France.

Au-delà d'une infrastructure, le Canal Seine Nord Europe doit avant tout être envisagé comme une opportunité de développement territorial et économique. Il constituera l'armature régionale du transport de marchandises, du port de Dunkerque au bassin parisien, avec les plates formes logistiques, existantes ou en projet, de Dourges, Marquion, Péronne, Nesle, Noyon et Longueuil Sainte-Marie. Ces plates-formes devront être multimodales, avec notamment des embranchements ferroviaires, et constituer le support d'une offre logistique globale, par exemple en offrant un service de navettes fluviales, en complémentarité avec les ports intérieurs existants, notamment à Lille, Béthune et Arques. Parmi ceux-ci, la plate-forme tri modale de Dourges, interconnectée via tous les modes aux régions limitrophes, aux grands sites logistiques nationaux et au reste de l'Europe, jouera un rôle crucial vis-à-vis du trafic Nord- Sud. Elle captera les flux de marchandises en les massifiant et en leur apportant une valeur ajoutée grâce à leur stockage et à leur transformation. La possible saturation du chantier multimodal devra être anticipée au regard des perspectives offertes par la réalisation du canal. La plate-forme de Marquion sera un atout supplémentaire pour l'emploi et le développement économique.

L'enjeu sera que des opérateurs logistiques utilisent les chantiers multimodaux de ces plates-formes, associées à d'autres sites bimodaux pour les territoires dépourvus de canaux, afin de déployer progressivement une offre d'internet de la logistique destinée aux entreprises et consommateurs de la

Région, c'est à dire la possibilité de confier ses flux de marchandises, tant régionaux que d'import/export, à une logistique intégrée qui utilisera au mieux les ressources de chaque mode et de chaque site pour une performance économique et environnementale globale.

Selon Voies Navigables de France (VNF), le chantier du canal Seine-Nord représenterait près de 10 000 emplois annuels pour une durée de cinq ans. Au-delà de ces emplois directement liés au chantier, Seine-Nord Europe pourrait générer entre 20 et 25 000 emplois pérennes, à l'horizon 2030, liés aux activités logistiques et à l'exploitation de l'ouvrage. Le trafic prévu pourrait diminuer le flux quotidien de camions sur l'A1 de près de 2 000 unités.



Carte 8 – Canal Seine Nord Europe

## Le développement des Plateformes multimodales

L'aménagement des plates-formes multimodales constitue un enjeu stratégique à coordonner avec la mise en service du CSNE et présente des potentialités de développement économique et de créations d'emploi considérables

L'aménagement et la desserte de quatre plates-formes multimodales (Marquion, Péronne, Nesle, Noyon), dont le coût n'est pas compris dans le montant global de l'opération seraient du ressort des collectivités.

Les différentes plates-formes :

### a) Plate-forme de Marquion

#### Projet initial – VNF :

Estimation financière : 166 M€

Localisation : Marquion et Sauchy

Surface: 156 ha. Le projet comprend :

- 1000m de quais,
- 87 ha de parcs logistiques, 41,5 ha de terrains industriels, 15,3 ha de zone portuaire,
- Des raccordements routiers et ferroviaires.

#### Estimation financière 2013 suite

##### Mission Pavros :

Phase initiale (période de réalisation du canal) : 79ha : 67,1 M€ (dont raccordements ferroviaires et routiers),

Partie phasée : 77 ha : 33,7 M€ (terrassements, zone portuaire et zone d'activités).

Desserte ferroviaire :

Suite à la fermeture de la Base Aérienne 103, le Contrat de Redynamisation des Sites de Défense (CRSD) a assuré le financement d'une étude préliminaire visant à définir les conditions de desserte ferroviaire du projet de plateforme multimodale de Marquion lié au projet de Canal Seine Nord Europe.

L'étude préliminaire réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de RFF durant le 1er semestre 2010, complétée en avril/mai 2012, a permis de définir 3 fuseaux potentiels pour un raccordement ferroviaire connecté à l'actuelle ligne à voie unique Douai – Cambrai (cf. plan joint). Toutefois, l'option Nord interfère considérablement avec la desserte TER de l'axe, ce qui semble rédhibitoire, et l'option centrale n'est plus disponible depuis que le syndicat mixte de la BA103 a garanti à l'investisseur BT Immo l'usage exclusif du foncier de la base, l'investisseur ne souhaitant pas y gérer une traversée ferroviaire.

Demeure donc le fuseau sud, le plus proche du Grand Contournement Fret auquel il se raccorde au niveau de Cambrai, qui permet la desserte ferroviaire de la PFM et le cas échéant de la BA103 sans perturber l'exploitation ferroviaire.

Dans le cadre du CPER 2015 – 2020, la poursuite des études pour l'amélioration de la desserte ferroviaire du Cambrésis et de la desserte ferroviaire de la PFM de Marquion est prévue. **Une reprise de l'étude dès l'été 2016 est vivement souhaitable compte tenu des délais ultérieurs.**

En outre, compte-tenu du montant des deux opérations, supérieur à 300 M€, la saisine de la Commission Nationale de Débat Public (CDNP) serait obligatoire pour décider de l'organisation soit d'un débat public, soit d'une concertation avec garant, soit d'une concertation simple.

### b) Plate-forme de Péronne

#### Projet initial – VNF :

Estimation financière : env. 80M€

Localisation : Eterpigny

Surface: 60 ha. Le projet comprend :

- Un quai public de 400 ml sur le canal
- Des raccordements routiers et ferroviaires.

La logique de reconfiguration du projet CSNE a induit le principe d'une progressivité des investissements pour accompagner sa réalisation.

L'EPCI a lancé début 2016 une étude de marché et de redéfinition du projet portuaire de Péronne.

Localisation : La Chapelette (ancien site Flodor)

Surface envisagée : environ 10ha.

L'étude comprend : un diagnostic prospectif de développement endogène / un diagnostic prospectif de la demande d'installation sur le corridor de l'A1 / une synthèse de potentiel et des propositions de redéfinition du port.

Le raccordement ferroviaire de la plate-forme est recherché par les élus locaux,



### c) Plate-forme de Nesle

#### Projet initial – VNF :

Estimation financière : env. 110M€

Localisation : Nesle

Surface : 90 ha

- Un quai public de 400 ml sur le canal
- Une darse de 500 m de long et 80m de large (comprenant 2 x 400 m de quai)
- Des raccordements routiers et ferroviaires.

Parallèlement, les céréaliers ont acquis une parcelle à Languevoisin, au Sud de Nesle, dans le but de disposer d'un silo et d'un quai spécifique au trafic céréales.

Mission Pavvros :

Surface : 78ha.

Il est proposé de ne pas réaliser la darse.

Estimation financière :

Phase initiale : 87,4M€ (€2013)

2<sup>e</sup> phase : 22,1M€, soit un total de 109,5M€

Le projet actuellement envisagé se réaliserait sur 60 ha.

Une étude vient d'être menée sur le raccordement ferroviaire, 2 options seraient envisagées (création d'une nouvelle ITE ou raccordement à l'ITE d'Ajinomoto). Dans les deux cas, le raccordement ferroviaire du port de Languevoisin n'est pas assuré et interroge ses propriétaires.

### d) Plate-forme de Noyon

#### Projet initial – VNF :

Estimation financière : env. 105M€

Localisation : Beaurains-les-Noyon, Porquericourt et Vauchelles

Surface: 60 ha. Le projet comprend :

- Un quai public de 400 ml sur le canal
- Un quai industriel de 300 ml sur le canal
- Des raccordements routiers et ferroviaires.

#### Mission Pavvros :

Phase initiale : 35,3M€ (€2013) – sans le raccordement ferroviaire

2<sup>e</sup> phase : 69,7M€, soit un total de 105M€.

Aujourd'hui, le projet de la collectivité s'étalerait sur 15 ha dont 2ha pour initier la plate-forme fluviale et serait jumelé à la ZA Cœur de Picardie. La plateforme serait localisée à Sermaize (lieu pressenti par les acteurs

locaux de longue date). La question du raccordement ferroviaire semble être mise de côté. La Région devra être associée aux études réalisées localement.

### Adapter les infrastructures fluviales existantes au grand gabarit

Les projets fluviaux sur les voies existantes visent à accompagner et préparer la mise en service du canal Seine-Nord, notamment en mettant l'ensemble de l'itinéraire Escaut-Seine au grand gabarit. Le Canal Dunkerque-Valenciennes, La Deûle, la Lys seront ainsi recalibrés et l'Oise aval mise à grand gabarit.

### La modernisation de nos ports, de nos aéroports (les DSP) et leurs dessertes

#### - Ports fluviaux :

La mise en service du Canal Seine Nord Europe ouvrira de nouvelles perspectives de développement de plates-formes multimodales. L'objectif est de proposer une offre portuaire fluviale multimodale, dynamique et connectée aux sites maritimes. Pour y parvenir, il s'agit de :

- Privilégier des zones multimodales par rapport à celles strictement routières,
- Développer le concept de port intérieur régional et proposer une offre logistique globale sur ces sites,
- Disposer d'un système de navettes fluviales.

La prise de compétence des collectivités locales sur les ports intérieurs offre à cet égard une perspective intéressante. Ainsi, VNF a transféré la concession des ports du valenciennois à un syndicat mixte regroupant la CCI Grand Hainaut et la Communauté d'Agglomération Valenciennes Métropole.

#### - Aéroportuaire :

Avec les gares TGV-Haute Picardie, Lille-Europe, Calais-Fréthun et Tourcoing pour les voyageurs, et les ports maritimes de Boulogne, Calais et Dunkerque, les aéroports de Beauvais et Lille doivent constituer les portes d'entrée internationales et européennes de la Région.



## Développer l'aéroport régional de Lille-Lesquin de façon maîtrisée

L'aéroport de Lille-Lesquin, propriété du SMALIM, syndicat mixte 60% Région – 40% MEL comporte 2 pistes, une aérogare récente capable d'accueillir près de 2 millions de passagers et une aérogare ancienne depuis peu utilisée pour le trafic de fret. Depuis 7 ans, le nombre de passagers par avion a augmenté de 50% et le nombre de passagers est ainsi passé de 1 million en 2007 à 1,6 million en 2014. L'aéroport de Lille est utilisé à 60 % par des Lillois, mais sa zone d'attractivité couvre le Nord, le Pas-de-Calais, le Hainaut, la Flandre Occidentale, et une partie de la Flandre Orientale.

Compte tenu de ce potentiel de développement, et d'un trafic qui reste inférieur à la capacité de l'aéroport, l'amélioration de l'accessibilité en transports collectifs constitue un réel enjeu. Cette desserte est en effet actuellement assurée en 20 minutes par une navette routière Lille-Flandres – Aéroport soumise aux conditions de circulation. Il est donc nécessaire d'améliorer l'accessibilité de Lille-Lesquin, notamment par des modes de transport collectifs propres, cadencés et reliés au nord comme au sud, pour élargir sa zone de chalandise et répondre aux besoins des usagers et des habitants de la région (desserte tramway via Ronchin avec la MEL et desserte à plus long terme par le REGL et le TGV).

Il sera nécessaire d'améliorer l'accessibilité de Lille-Lesquin, notamment par des modes de transport collectifs propres, cadencés et reliés au nord comme au sud, pour élargir sa zone de chalandise et répondre aux besoins des usagers et des habitants de la région. ( desserte Tramway via Ronchin et desserte plus long terme par le REGL et le TGV )La vocation de desserte des métropoles européennes de l'aéroport doit donc être confirmée, en élargissant la palette des destinations, tout en développant l'activité des voyages charter qui correspond à un marché important.

La délégation de service public actuelle dure jusqu'en 2018. Le lancement du nouvel appel d'offres est prévu en 2017. Cette délégation doit prévoir une augmentation du nombre de voyageurs.

### Beauvais – Tillé

Si l'aéroport de Beauvais est le 10e aéroport français avec 4,3 millions de passagers en 2015, le trafic actuel est fortement dépendant d'une seule compagnie qui opère plus de 80% des vols sur Beauvais-Tillé. La

zone d'attractivité de l'aéroport couvre la moitié Nord de la France, mais cette infrastructure est avant tout positionnée comme l'aéroport low-cost de Paris, et non comme une plate-forme au service du développement économique. Plus que l'aéroport en lui-même, il s'agit donc de développer une zone de développement économique et de créations d'emplois.

La réponse à ces enjeux suppose de travailler la connexion de la plateforme avec son environnement. Ainsi le principal sujet transports sera de développer l'accès de la plateforme par les transports en commun et une meilleure connexion avec le futur PEM de Beauvais.

La SAGEB, actuel délégataire sur l'aéroport lance un audit sur la situation de l'aéroport. Avant de disposer de ses résultats, on peut imaginer d'aboutir à l'un des 3 scénarii suivants :

- 1) Un développement tendanciel du trafic (croissance de 0 à 3% par an portée par les compagnies low cost) avec éventuellement un repositionnement de l'aéroport sur du middle cost c'est-à-dire un renforcement des services aux voyageurs notamment les entreprises
- 2) Un développement important avec une diversification des compagnies et des destinations (rééquilibrage avec des compagnies régulières, des tour operators, des charters) accompagnée d'un renforcement des services aux voyageurs
- 3) Une stagnation, voire une décroissance, liée à une baisse du trafic low cost et son développement sur les aéroports parisiens

### Méaulte

L'aéroport de Méaulte est localisé à 5 km d'Albert, sur un site d'environ 200 Ha à proximité de l'usine Airbus STELIA AEROSPACE et de la future ZAC portée par le Pays du coquelicot. L'activité de l'aéroport porte essentiellement sur l'accueil du Beluga pour les échanges avec Airbus. Cette activité doit être renforcée, au service du cluster aéronautique en développement sur Albert.

# L'ouverture voyageurs à l'Europe



Carte 9 – Aéroports et lignes grande vitesse

## **Le lien avec le développement des transports dans les territoires et l'accompagnement possible de la région sous un angle troisième révolution industrielle de leurs moyens de transport (BHNS et autres)**

En lien avec les réflexions sur les infrastructures linéaires, la Région en tant que chef de file de l'intermodalité doit concourir à l'amélioration des conditions d'accès et de rabattement vers les gares tous modes confondus (VL, modes actifs et transports en commun) et d'accueil des usagers du TER au travers d'aménagements fonctionnels et qualitatifs.

Les conditions de la mobilité pour tous (notamment via les Schémas d'Accessibilité Programmée) doivent également être réunies afin de garantir l'accessibilité des gares aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ;

Pour s'adapter à la demande de mobilité toujours croissante sur leurs territoires et répondre aux objectifs de réduction des gaz à effet de serre, les autorités organisatrices de la mobilité urbaine (AOMU) doivent adapter leur système global de transport pour le rendre plus performant.

La création de transports collectifs en site propre (TCSP) ou à haut niveau de service (TCHNS) desservant notamment des pôles d'échanges ferroviaires joue un rôle essentiel dans la réponse aux besoins de mobilité ; elle contribue à la structuration des territoires, et oriente aussi la localisation et le développement des emplois et de l'habitat. L'un des enjeux des TCSP et TCHNS est donc de conforter le développement économique et social des territoires tout en préservant l'environnement et le cadre de vie.

Pour répondre à ces besoins, les services TER et interurbains de transport collectif ne peuvent s'opérer qu'en interaction avec les réseaux urbains desservant les grandes villes et agglomérations du territoire, notamment sur les premiers et/ou derniers kilomètres parcourus.

### **Troisième révolution industrielle**

La Troisième révolution industrielle met en perspective un nouveau modèle économique, social et environnemental pour les Hauts-de-France en termes de transition énergétique et du développement d'une économie post-carbone.

Le pilier « Mobilité » de la 3ème révolution industrielle vise à déployer de nouvelles solutions de transport multimodales interconnectées et une logistique qui approchent l'objectif-cible d'un bilan zéro émission, en réduisant l'énergie globale consommée et en contribuant à une fluidité des transports.

En matière de mobilité, le Masterplan proposait notamment de créer une agence des mobilités issue du SMIRT et de déployer l'internet de la logistique. Ces sujets n'ont pas avancé. Le pilier « Mobilité » apparaît aujourd'hui comme le parent pauvre de la TRI.

Pour accélérer la mise en œuvre des évolutions technologiques et comportementales, il est envisageable de soutenir financièrement des projets innovants en matière de nouvelles mobilités. La création d'un fond dédié pour le développement de projets pour la mobilité, à l'instar des projets de rénovation de l'habitat ou d'économie d'énergie permettrait à la fois d'identifier les projets existants pour pouvoir les rendre plus visibles, et d'en développer de nouveaux grâce à la dynamique engagée. Ils pourraient également prendre la forme de démonstrateurs (produit, service, process) testés dans des conditions réelles d'utilisation sur le territoire de la région.

Cet appel à projet régional « Mobilité innovante » (à l'exemple de la région Ile-de-France, avec expérimentation en région) à destination des entreprises, qui allierait à la fois critères TRI et objectifs liés aux enjeux de la mobilité régionale de demain, pourrait constituer un véritable levier. Au choix ce fond pourrait, soit financer le surcoût du projet lié à la TRI, apporter une part de financement sur la globalité du projet, ou mettre à disposition un lieu d'expérimentation.

Il est également proposer de lancer un appel à projet de recherche sur la TRI-Mobilité dans le cadre du programme ELSAT pour maximiser la valeur ajoutée de ce programme sur les transports porté par le conseil régional sur sa politique « Recherche », en favorisant le fléchage des financements sur des projets TRI-Mobilités, notamment sur des sujets SHS (Sciences humaines et sociales) tels que les changements de comportement, ou nos projets régionaux. (Creil Roissy ou REGL).



## L'expérimentation à grande échelle des routes intelligentes et des solutions de mobilité de demain (covoiturage, transports à la demande...)



Carte 10 - Nouvelles mobilités

En matière routière, l'innovation peut être celle des nouvelles motorisations, électricité et hydrogène. La Région peut soutenir leur développement s'il entre en résonance avec des opportunités économiques liées à la filière automobile ou à celle de l'énergie. Toutefois, la Région n'a pas vocation à se substituer au rôle directeur de l'Etat en matière de politique énergétique, ni à celui du secteur privé dans le développement des véhicules et réseaux de recharge.

## Fluidifier le trafic dans l'aire métropolitaine de Lille

Les axes de traversée nord-sud de la métropole lilloise sont les plus chargés et les plus saturés du réseau routier du Nord de la région. Ce phénomène de congestion asphyxie la capitale régionale. S'y mêlent des trafics internes et des trafics d'échanges et de transit. Malgré la saturation aux heures de pointe, la croissance du trafic journalier reste soutenue. La réponse à apporter à la congestion actuelle du réseau routier sur lequel se superposent les flux de véhicules légers et de poids lourds repose d'abord sur une meilleure gestion des infrastructures routières existantes par la mise en œuvre d'une palette de solutions, à la fois réglementaires et techniques.

A court terme, une partie de la solution consiste en un bouquet de propositions alliant développement des transports en commun et gestion intelligente des routes, par exemple des solutions de régulation dynamique des vitesses ou de voies de covoiturage à expérimenter. L'Etat, qui est le gestionnaire du réseau routier, doit s'engager à faire avancer ces projets.

La Métropole Lilloise pose la question de la mise en place d'un péage zonal intelligent : cela apparaît également comme l'une des options pertinentes. Différentes options sont possibles : payant <sup>1</sup> ou positif <sup>2</sup>, cordon <sup>3</sup> ou zone<sup>4</sup> avec des périmètres possibles également très divers.

Quelle que soit l'option choisie, ce péage, s'il existe, aura des répercussions régionales. Il est essentiel en effet de pouvoir offrir des alternatives crédibles en matière de transport en commun, notamment par TER, car les gares situées en périphérie du péage sont susceptibles de voir leur affluence et leur besoin en termes de stationnement et de services augmenter. La Région doit donc pouvoir contribuer à cette réflexion au titre de sa compétence TER, de son chef de filat régional sur l'intermodalité ou des projets structurants qu'elle portera.

A moyen et long terme, il est clair que certains points du réseau routier du nord de la région devront faire l'objet de travaux d'élargissement et d'aménagements en leurs points les plus critiques, notamment sur l'A 2 et l'A23. Les réflexions sur les contournements routiers de Lille par l'ouest (aménagement des RN41 et 47, élargissement de l'autoroute A25) et par l'est (Contournement Sud Est de Lille, Liaison Douai-Orchies-Tournai) peuvent être relancées.

### 1 Définitions :

**Péage payant** : toute forme quelconque de paiement aux automobilistes pour pouvoir circuler en certains endroits de certaines parties des zones urbaines

**2 Péage positif** : dispositif qui vise à rétribuer les automobilistes, habitués à entrer ou circuler dans une zone définie et qui s'engagent à changer de mode de déplacement au profit des transports en commun ou à décaler leurs horaires de déplacement aux heures plus creuses

**3 Péage cordon** : péage urbain qui donne le droit de pouvoir pénétrer dans une zone définie

**4 Péage de zone** : péage urbain qui donne le droit de pouvoir circuler à l'intérieur d'une zone définie



## 2. Cette vision doit s'accompagner d'un fonctionnement et de décisions concrètes pour améliorer le quotidien de nos concitoyens et de nos entreprises.

### 2.1 Il nous faut, en effet, nous doter, durant ce mandat régional des armes techniques, administratives, financières et politiques pour atteindre nos objectifs :

- La mise en place d'un seul syndicat de transports, puissant, capable de se faire entendre face au STIF, à la SNCF et face aux autres organisations de transports et sociétés spécialisées dans ce domaine. Ce syndicat doit travailler à l'échelle de la Région à une billettique, une tarification, une information unique et commune. C'est de ce lieu unique, qui regroupera toutes les autorités organisatrices de transports, que s'inventera la mobilité intelligente de demain.

La Région Hauts-de-France présente la particularité de disposer de deux structures de type syndicat mixte SRU, le SMIRT et le SMTCO ne couvrant pas totalement le périmètre de la Région. Ces deux structures de même nature présentent un fonctionnement, une assise budgétaire, des moyens, des politiques et des projets différents.

Prenant acte de cette réalité, il s'agit de proposer une stratégie d'évolution de ces syndicats mixtes, visant à couvrir totalement le territoire régional, en proposant un mode d'organisation qui permette de conserver transitoirement des différences dans les politiques menées et les ressources perçues, tout en instituant immédiatement une coordination et une complémentarité dans la gouvernance.

A l'horizon 2023, l'objectif est de disposer de politiques et de services unifiés à l'échelle des Hauts-de-France, synonymes d'un accompagnement homogène des partenaires locaux pour les projets intermodaux structurants - pôles d'échanges multimodaux PEM notamment - et d'un effort des entreprises comparable sur l'ensemble du territoire au travers du versement de transport additionnel (VTA).

Concernant les services à destination des usagers, leurs évolutions pourraient se faire en plusieurs étapes afin de construire avec l'ensemble des partenaires et des syndicats existants une politique intermodale partagée et harmonisée, tout en obtenant l'adhésion de l'ensemble des autorités organisatrices de la région à une future structure unique.

Par conséquent, ces différentes étapes porteraient à la fois sur l'évolution des structures de syndicats mixtes et sur le développement progressif des dispositifs intermodaux à destination des usagers des transports publics.

**Réunir tous les professionnels pour structurer un « Toulouse du ferroviaire », la filière industrielle la plus performante au monde, qui créera le train du futur, sans oublier le soutien à nos filières de transport aéronautique, autour de Méaulte, automobile et de la batellerie.**

La filière économique et de recherche en matière de transports couvre un large éventail sur le territoire de la nouvelle région. Les composants essentiels de cette filière couvrent l'activité portuaire, l'industrie automobile, la filière aéronautique, les secteurs de la logistique et du transport, ainsi que les grands projets. Celle-ci génère des dynamiques de rapprochement entre les acteurs concernés, conciliant coopérations de proximité et insertion mondiale, comme par exemple le pôle de compétitivité I-Trans.

En termes d'emploi, quelques chiffres donnent un aperçu de l'importance du large secteur des transports en Région :

- L'activité portuaire représente 59 000 emplois directs et indirects.
- L'industrie automobile génère près de 46 000 emplois avec la présence sur le territoire régional de nombreux constructeurs, équipementiers et PME sous-traitants, ainsi qu'un pôle de recherche et développement sur les moteurs, les turbocompresseurs et l'acoustique automobile (CRITT M2A). (2ième rang français)
- La filière aéronautique, très présente dans la Somme autour du bassin d'Albert, compte une centaine d'établissements et près de 7 000 emplois.

- Les secteurs de la logistique et du transport emploient quant à eux 66 500 personnes (3ième au niveau français).
- Le Canal Seine-Nord Europe devrait quant à lui générer à plus long terme de 20 000 à 25 000 emplois directement liés à l'exploitation du canal et aux activités logistiques sous-jacentes.
- Le pôle ferroviaire développé ci-dessous

### La filière ferroviaire en chiffres :

Avec près de 10 000 emplois industriels dont 4 000 pour la seule construction ferroviaire (plus de 20 000 avec les opérateurs de transports), la région Hauts de France est la première région ferroviaire de France. Elle rassemble trois ensembliers ferroviaires leaders (Alstom, Bombardier, Arbel-Fauvet-Rail) et 100 équipementiers. Elle représente 40 % de la production nationale et 1 milliard d'euros de Chiffre d'Affaires. L'industrie ferroviaire nationale se classe au troisième rang mondial derrière la Chine et l'Allemagne avec un Chiffre d'Affaires annuel de 4,2 milliards d'euros, sachant que 70% de l'industrie ferroviaire mondiale se concentre en Europe.

Le **pôle d'excellence**, initié et financé par la Région et soutenu par l'Etat, est constitué d'un pôle de compétitivité i-Trans, de l'association des industries ferroviaires (AIF) représentante des entreprises de la filière et Transalley, technopôle de la mobilité durable et innovante.

L'association des Industries ferroviaires Nord Pas de Calais Picardie fédère près de 130 entreprises de la filière. Le pôle bénéficie de l'implantation de l'Agence Ferroviaire Européenne à Valenciennes et à Lille. Enfin, outre les capacités de recherche et développement dont dispose Alstom à Valenciennes, on peut citer l'IFSTTAR (Institut des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux) à Villeneuve d'Ascq, le projet phare « Campus International Sécurité et Intermodalité des Transports » ou encore le Technopôle des mobilités innovantes et durables, en lien avec l'Université de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis.

Le **pôle de compétitivité I-Trans** (systèmes de transports terrestres innovants) travaille notamment sur la mise en place de projets sur les thèmes de l'interopérabilité pour le secteur ferroviaire, l'intermodalité pour le transport de fret ou de voyageurs,

l'intelligence des systèmes de transport et d'innovation pour le développement économique. L'ambition du pôle i-Trans est de construire le premier pôle européen pour la conception, la construction, l'exploitation compétitive et la maintenance des équipements et systèmes ferroviaires, en termes de part de marché, d'innovation, de croissance et d'attractivité. Les actions du pôle sont de 4 ordres :

Développement des PME/PMI régionales :

Promotion et développement à l'international :

Animation du réseau et Intelligence économique :

Les projets de Formations

Enfin, dans le cadre des programmes d'investissements d'avenir, l'Institut de recherche technologique (IRT) Railenium s'est mis en place (Les IRT sont des partenariats publics et privés rapprochant laboratoires et organismes de recherche et de formation publics des entreprises).

Ces pôles, qui contribuent au savoir-faire des entreprises régionales seront confortés et soutenus par la Région. La création d'un centre d'essais ferroviaires doit notamment être poursuivie pour constituer une offre française et européenne orientée sur la qualité et la maîtrise des coûts, sur la réduction de l'empreinte carbone et réduction des nuisances des infrastructures de transport, sur l'amélioration des performances et de la sécurité.

# Partenaires du pôle de compétitivité i-Trans

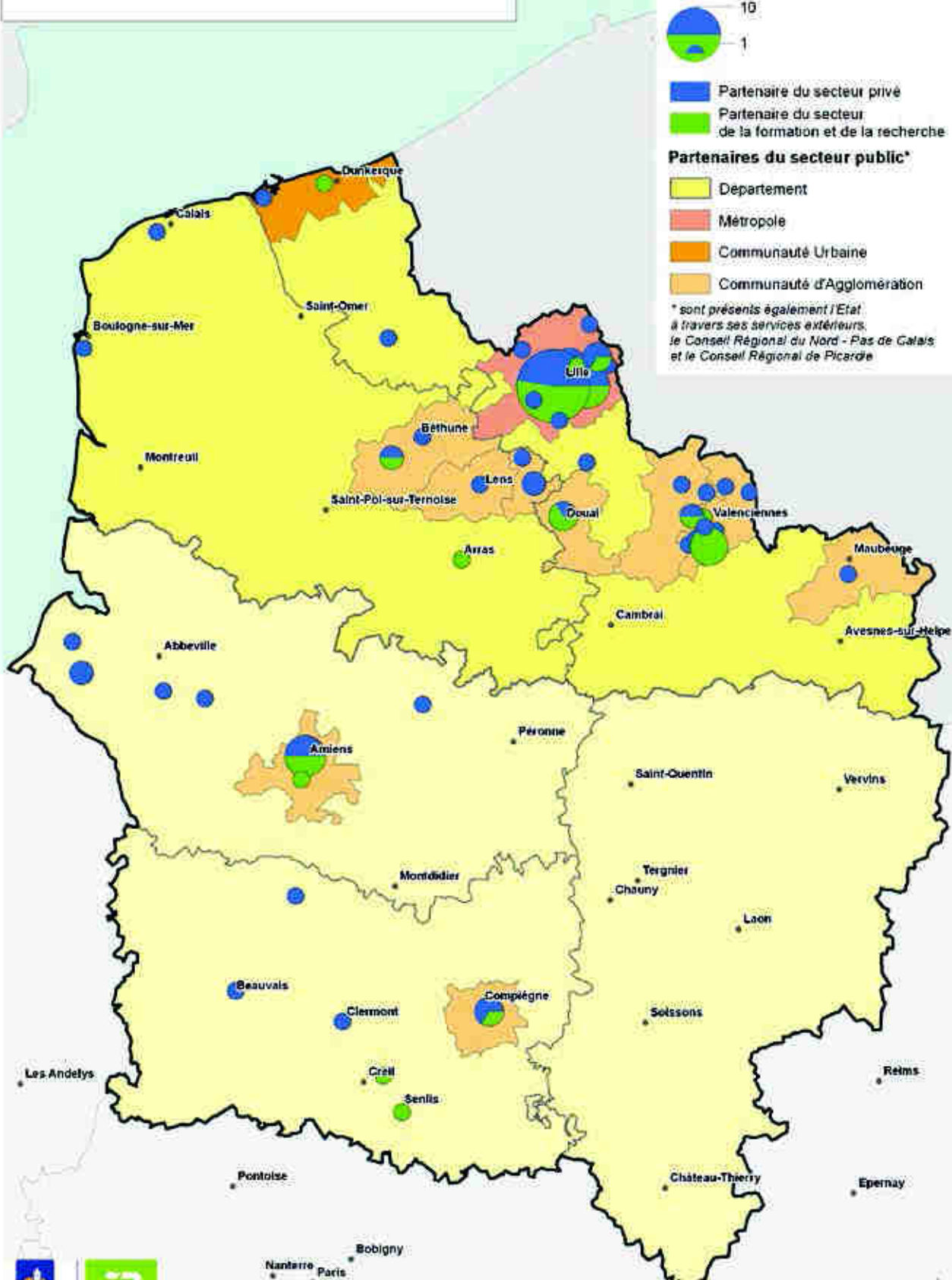
Nombre de partenaires d'i-Trans par commune



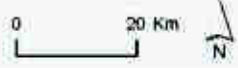
- Partenaire du secteur privé
- Partenaire du secteur de la formation et de la recherche

- Partenaires du secteur public\***
- Departement
  - Métropole
  - Communauté Urbaine
  - Communauté d'Agglomération

\* sont présents également l'Etat à travers ses services extérieurs, le Conseil Régional du Nord - Pas de Calais et le Conseil Régional de Picardie



Réalisation : Région NPdC/D2DPE/IGAS/DTI - Région Picardie/OIRPADE/SIG  
Sources : IGN GeoFla - Carte n°12 068 - le 07/10/2015



Carte 11 - Partenaires itrans

**D'un point de vue transversal, ces projets doivent pleinement s'inscrire dans les schémas de développement et d'aménagement du territoire que nous impose la loi.**

La Région est « Chef de File » intermodalité et complémentarité entre modes de transports. Les nouveaux schémas dont l'élaboration lui est confiée sont prescriptifs, tel le Schéma Régional de l'Intermodalité (prescriptif sur les PDU) et SRADDET (prescriptif sur SCoT, PLU et PDU) mais aussi les capacités et leviers de financement.

Le schéma régional généraliste d'aménagement du territoire qu'est le SRADDT est déterminant pour l'organisation des transports et de la mobilité, d'autant que la loi NOTRe confère au nouveau futur SRADDET un caractère prescriptif sur les documents d'urbanisme tels que le SCoT, PLU et PDU.

Or, le SCoT organise sur le long terme l'aménagement du territoire et peut permettre de limiter l'étalement urbain et de favoriser la mixité fonctionnelle, pour encourager ainsi l'utilisation des transports en commun, rationaliser leur coûts et éviter les coupures urbaines impropres à l'utilisation des modes actifs ou des TC. Le PLU définit les règles d'aménagement et le droit des sols notamment autour des gares, pôles d'échanges et plus largement des réseaux de transport. Le PDU définit à moyen terme une politique globale et cohérente des déplacements sur une agglomération et l'articulation avec le réseau structurant du TER.

Ce lien entre aménagement du territoire, transports et infrastructures est d'ores et déjà très présent dans les SRADDT adoptés côté Nord - Pas-de-Calais et côté Picardie. D'ailleurs, pour décliner opérationnellement les orientations stratégiques prises par ces schémas, plusieurs démarches partenariales ont été entreprises comme l'élaboration de produits de sortie : DRA périurbanisation, DRA quartier de gare, grands projets, etc...

Plus particulièrement sur l'organisation des transports relevant de la compétence de la Région et leur articulation concrète avec les autres modes de transport ou modes actifs, ces travaux tendent à se cristalliser autour du réseau ferroviaire et de ses gares. Ainsi, la DRA Périurbanisation, inscrite dans le SRADDT Nord pas de Calais, cherche à organiser dans la durée l'armature urbaine autour de réseaux de transports en commun. En ex Région Picardie, on parle ainsi aujourd'hui d'« AUOR » (Aménagement et Urbanisme Orientés vers le Rail).

**2.2 Et si les citoyens de notre Région nous demandent d'avoir une vision, ils nous interpellent également, à juste titre, pour que nous transformions leur quotidien au plus vite.**

**La Région doit travailler à une refonte de la gamme tarifaire TER, simplifiée, afin de soutenir notamment le pouvoir d'achat de ceux qui travaillent et de ceux qui souhaitent travailler, se former, étudier.**

Depuis le 1er janvier 2016 et la fusion des régions, deux gammes tarifaires TER existent sur chacun des deux réseaux TER Nord - Pas de Calais et Picardie, comportant quelques différences qu'il convient de gommer afin d'offrir à l'ensemble des habitants de la région Hauts-de-France un accès égal au TER.

Les propositions qui seront prochainement avancées poursuivront les objectifs suivants : unifier les deux gammes tarifaires existantes, viser une augmentation du trafic sans dégrader les recettes, simplifier la gamme tarifaire, proposer un tarif adapté à ceux qui travaillent ou qui cherchent du travail.

**Nos conventions avec la SNCF doivent être revues pour lutter efficacement contre la fraude, et rendre plus sûrs nos transports en commun.**

La sureté sur le réseau ferroviaire comprend non seulement la lutte contre les atteintes aux personnes et aux biens, mais implique également le traitement des appréhensions des usagers, la lutte contre la fraude et la prévention des actes d'incivilité. La lutte anti-fraude contribue à l'équilibre économique des transports en commun.

Des mesures concrètes de renforcement de la sureté et des démarches d'adaptation des gares et des trains à ces enjeux sont à mettre en œuvre en coopération étroite avec les communes et les forces de police, qu'elles soient nationale, ferroviaires ou municipales. Il s'agit de :

- créer un conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance sur le périmètre Nord Pas de Calais – Picardie
- accélérer le déploiement de la vidéo protection dans les gares et la mise en place du report d'images,
- mettre en place un centre de surveillance régional, en lien avec les centres de surveillance urbains,



- étudier le déploiement de la vidéo protection dans les trains,
- adapter le dispositif de suivi des faits sûreté,
- renforcer la présence humaine après 20 h dans les gares et à bord des trains,
- déployer les caméras piéton pour tous les agents de la SUGE.

Concernant la lutte contre la fraude, il s'agit de :

- déployer des portiques de validation des billets,
- collaborer avec le Trésor Public pour améliorer le recouvrement des contraventions,
- réaliser régulièrement une enquête fraude sur le périmètre des Hauts-de-France,
- décliner une stratégie de lutte contre la fraude par ligne,
- développer les opérations de contrôle conjointes police – SNCF.

### **La refonte en 2018 des conventions doit être effective pour améliorer significativement l'information, le cadencement**

Une harmonisation des conventions d'exploitation TER Nord Pas de Calais et Picardie doit être envisagée à court terme. Il s'agira notamment de définir le plan de transport, la tarification, le niveau de service (distribution, accueil en gare, information voyageurs...), les objectifs et indicateurs de qualité et la politique commerciale.

### **Des services en gare doivent être mis en place pour transformer ces dernières en de véritables lieux de développement économique de nos territoires et lieux privilégiés de la multimodalité.**

Cet axe d'intervention consiste à développer des espaces multimodaux, des commerces, des services, voire des animations qui permettraient d'occuper les espaces laissés vacants dans les bâtiments-voyageurs et autres espaces disponibles. Ces espaces peuvent atteindre 2 000 m<sup>2</sup>. L'aménagement de tiers-lieux (télécentre, espace de coworking, centre d'affaires, Fab Lab...) au sein des gares apparaît être une solution opportune d'occupation des espaces vacants.

Le projet de pôle éco-numérique et de service porté par la Communauté d'agglomération de Saint-Omer (CASO) au sein du bâtiment gare de Saint-Omer en est un bel exemple (coût global de 16 M€ HT dont 1,1 M€ HT pour l'espace multimodal - livraison prévue en juillet 2019).

Des études précises seraient à mener pour définir les possibilités d'implantation. Pour cela des expérimentations pourraient être menées sur le territoire en lien avec les collectivités locales, notamment sur la propriété des bâtiments voyageurs.

A titre expérimental, des études de programmation et de valorisation seront menées entre 2016 et 2018 sur 4 bâtiments voyageurs (Tourcoing, Cambrai, Amiens Saint-Roch, Clermont de l'Oise) représentant un potentiel de développement pour les commerces et les services (notamment des espaces multimodaux).

D'ici 2021, trois projets de valorisation du patrimoine immobilier ferroviaire pourraient être conduits, pour un coût global qui peut être estimé à environ 40 M€ et pour lesquels la Région participera. A ce titre la Région interviendra a minima à hauteur de 50% des coûts concernant le TER. En appui à ces démarches pourront être mobilisées d'autres politiques régionales (développement économique, environnement...).

### **L'année 2017 sera également l'année d'une politique unique pour tous les scolaires, collégiens, lycéens, étudiants de la Région en même temps qu'elle sera l'année du développement de profondes innovations dans les transports pour nos territoires ruraux.**

La loi NOTRe impose le transfert des compétences transports des Départements aux Régions :

- au 1er janvier 2017 pour les transports non urbains ;
- au 1er septembre 2017 pour les transports scolaires.

Le Code général des collectivités territoriales et la loi NOTRe prévoient la possibilité de déléguer ces compétences aux Départements.

La Région Hauts-de-France regroupe cinq Départements aux situations, aux organisations et aux services de transport très contrastés. Les transferts de compétences et les délégations prévus par la loi présentent des enjeux de construction d'une meilleure cohérence du système de transport, notamment son articulation avec l'offre TER.

Entre la délégation complète et la reprise des compétences en direct par la Région, plusieurs scénarios sont possibles. La Région a théoriquement la possibilité de traiter différemment les deux compétences, les différents services, ainsi que les cinq Départements, ce qui ouvre un large éventail de possibilités.

Dans tous les cas, **des démarches sont en cours pour préparer les conventions de délégation, les transferts financiers et les transferts de ressources humaines**. La Région percevra dès le premier janvier 2017 une partie de la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE), jusque-là touchée par les Départements et une évaluation précise des budgets devra permettre de mettre en place un mécanisme de compensation des charges concernées.

Pour la rentrée septembre 2017, une seule politique de transports scolaires, notamment pour les lycées, verra le jour dans l'ensemble de la Région.