

Madame, Monsieur,

Nous tenons tout d'abord à vous remercier pour la qualité des débats et des documents produits dans le cadre de la démarche préparatoire à un Cadre de Cohérence de l'Aménagement et des Transports sur l'Aire Métropolitaine Lilloise.

Comme vous le savez, le milieu consulaire accorde beaucoup d'importance à cette réflexion. En effet, par son caractère transversal et innovant, cette démarche nous apparaît être une réelle opportunité pour le développement futur de ce territoire.

Les différents travaux transmis récemment apportent des éléments de réflexions pertinents et nécessaires pour la définition de ce cadre de cohérence. Nous regrettons néanmoins un recul apparent de la prise en compte du « développement économique » par rapport aux documents communiqués antérieurement.

#### **Le « développement économique - le rattrapage économique » de l'AML, une priorité pour ce territoire**

Lors du Comité de pilotage du 18 octobre, les différents territoires ont validé les questions prioritaires sur lesquelles doit porter la suite de la démarche.

L'amélioration de la matrice environnementale du territoire, la préservation de la ressource en eau, la maîtrise des phénomènes d'étalement urbain et la périurbanisation, la cohérence des offres de transports, la mise à profit du positionnement de l'AML dans l'aire métropolitaine du Nord-Ouest de l'Europe, sont autant de thèmes inscrits au sein de ce document et dont les CCI ont pleinement conscience.

Une thématique centrale pour le devenir de l'aire métropolitaine de Lille demeure cependant non explicitée au sein de ce document : le « développement économique ».

Pour rappel, l'aire métropolitaine de Lille dispose d'un PIB très inférieur à la moyenne nationale (PIB par personne près de 30% inférieur, PIB par emploi plus de 10% inférieur), malgré une situation géographique que bon nombre de territoires peuvent très largement nous envier. Le taux de chômage y est de 3% supérieur aux autres régions françaises.

Ces quelques éléments nous semblent justifier de l'importance d'afficher le développement économique en tant que priorité pour l'AML.

Par ailleurs et au regard des contraintes budgétaires actuelles, la mise en place d'un projet répondant aux ambitions identifiées nécessite des moyens qui ne peuvent être obtenus que par un rattrapage économique de ce territoire ; d'où l'importance de la mise en place d'une politique ambitieuse ayant cette priorité.

#### **Le scénario « rattrapage économique de l'aire métropolitaine de Lille »**

Sous des hypothèses démographiques standards, le rattrapage économique de l'AML nécessite une croissance de 0,5% (rattrapage PIB par emploi) à 1% (rattrapage PIB par personne) supérieure à la moyenne nationale. Les prévisions de croissance à prendre en compte pour la partie française de l'AML seraient alors de 2,3 à 2,8% (prévision nationale du MEDAT pour la période 2010 - 2030 de 1,8%).

Cet objectif semble au regard des PIB actuellement observés au sein de la vaste Aire métropolitaine de Nord-Ouest de l'Europe, réaliste. Il reste cependant inférieur à celui devant être visé pour s'affirmer en tant

que centre économique majeur de cet ensemble.

Les besoins en matière d'infrastructures de transport et de foncier économique seront si l'on atteint cette croissance, très différents par rapport au cas d'une croissance molle. Les analyses de l'intérêt et de la cohérence des projets seront par conséquent très variables entre ces deux options.

La CRCI regrette qu'un tel scénario de « rattrapage économique » n'apparaisse nulle part au sein des documents produits.

Par ailleurs, les premières questions visant la proposition de scénarii au sein du travail réalisé par l'Equipe Secchi-Vigano, ORGECO, CITEC se focalisent sur des options d'aménagement :

- Et si l'on poussait l'usage des voies d'eau à l'extrême ?
- Et si l'exploitation du réseau ferroviaire n'était pas organisée de manière centrée sur Lille ?
- Et si les aménités étaient rendues accessibles par le transport collectif ?
- Etc.

Les problématiques de « développement économique » qui vont conditionner l'ensemble de ces projets, semblent absentes de ces réflexions. Les questionnements relatifs à ce thème devraient selon nous être au centre des scénarii futurs :

- Et si le PIB par personne de l'aire métropolitaine rattrapait le PIB national moyen, quels seraient les besoins en matière d'infrastructure de transport ?
- Et si le PIB par personne de l'aire métropolitaine rattrapait le PIB moyen de la Flandre, quels seraient les besoins en matière de foncier économique ?
- Etc.

Pour information, je vous prie de trouver ci-joint une petite présentation des problématiques et des perspectives de flux identifiées par les CCI.

Ce document, dont une partie a été extraite et transmise lors de la séance de travail du 18 novembre met en exergue l'importance d'une politique ambitieuse en matière d'aménagement et de transport et la nécessité d'intégrer une analyse « prospective des flux de transport dans l'AML » pour la réussite de cette démarche.

Comme vous le savez, la CRCI considère la démarche préparatoire à un Cadre de Cohérence de l'Aménagement et des Transports sur l'Aire Métropolitaine Lilloise comme une réelle opportunité. C'est pourquoi nous restons à votre entière disposition pour participer à la rédaction des différents scénarii et contribuer à la réussite de cette démarche.

Je vous prie de croire en l'expression de mes salutations distinguées.

Jean Louis Guérin

CRCI Nord – Pas de Calais

## Evolution à 2030 des flux de transport au sein de l'Aire Métropolitaine de Lille

Eléments de réflexion sur les pistes d'actions



**Le développement économique engendre des échanges  
d'informations, de personnes et de marchandises**

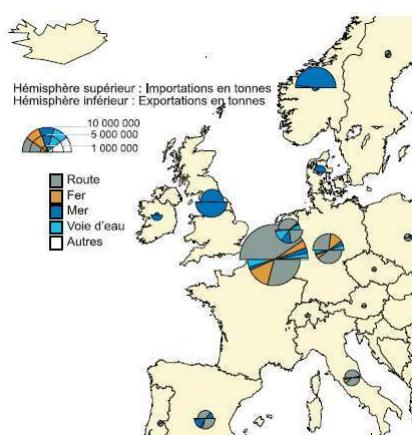
Une aire métropolitaine au PIB par habitant inférieur aux autres aires urbaines du Nord Ouest européen

Une aire métropolitaine fortement congestionnée

Une aire métropolitaine dont les choix stratégiques sont très fortement liés à l'accessibilité de ce territoire

## Partie 1: une aire métropolitaine en perte d'accessibilité

→ Constat



**5<sup>ème</sup> région française** en matière de flux de transports engendrés (hors transit) en tonnage avec 223 millions de tonnes.

**1<sup>ère</sup> région « exportatrice »** avec 65 millions de tonnes transportées à destination des autres régions françaises ou de l'étranger

**4<sup>ème</sup> région d'importation** avec 64 millions de tonnes

Source: MTETM – DAEI – SES - SitraM

→ La problématique de l'accessibilité de l'AML est centrale pour le développement de ce territoire



## 2 problématiques d'accessibilité :

- Améliorer l'accessibilité internationale de l'AML
- Améliorer l'accessibilité interne de l'AML



### Améliorer l'accessibilité internationale de l'AML



Un réseau de Ligne à Grande Vitesse offrant de nombreuses connexions aux aéroports internationaux (de Bruxelles et de Paris) et au principales agglomérations du Nord ouest européen (Paris, Londres, Bruxelles, Amsterdam, Cologne, etc.)

Saturation ferroviaire de la gare Lille Europe (pas de croissance des flux envisageable)

Risque pour l'AML de ne pouvoir valoriser les nouveaux flux Europe du Nord Ouest – Europe du Sud

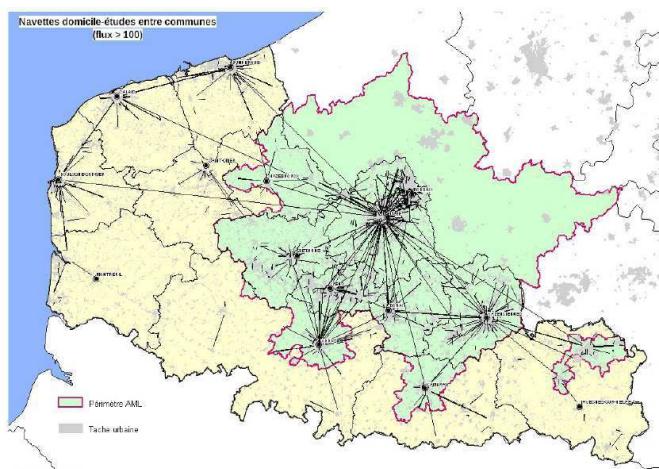
→ Nécessité d'une nouvelle gare TGV sur l'AML permettant de s'accaparer et de valoriser les nouveaux flux Europe du Nord – Europe du Sud Ouest



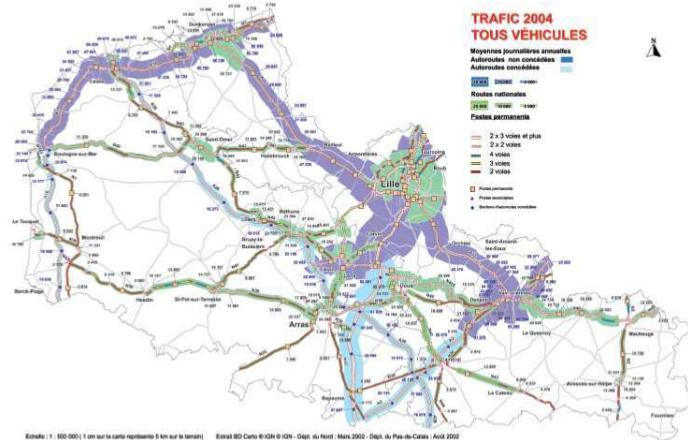
## Améliorer l'accessibilité interne de l'AML



Les liaisons bassins miniers – arrondissement de Lille sont une part majeure des flux de transports au sein de l'AML

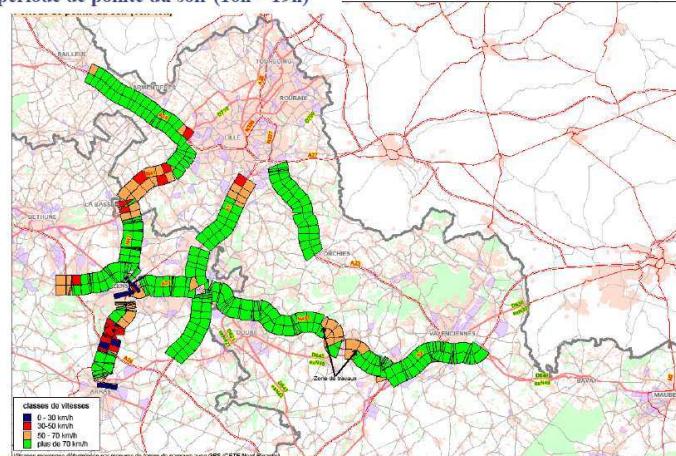


## Un trafic orienté très majoritairement vers l'arrondissement de Lille

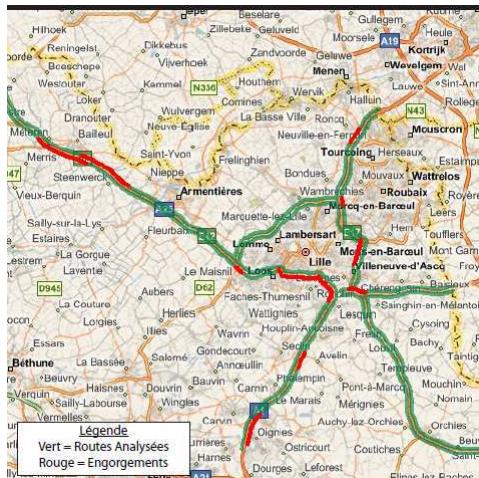


## Mais des infrastructures saturées sur de nombreux axes routiers situés en dehors de la partie centrale de l'AML

Vitesses moyennes sur autoroutes en période de pointe du soir (16h – 19h)



## La majorité des axes autoroutiers situés au sein et en entrée de l'agglomération lilloise est saturée



\*Source: INRIX, National Traffic Scorecard, France 2010

Etude INRIX\* : 3ème agglomération française en terme de congestion

Une congestion située sur la grande majorité des axes autoroutiers de la métropole



Engorgement - Classement				Direction	Tronçon / Carrefour	Longueur (km)	Heures d'Encombrement <sup>2</sup>	Vitesse Moyenne durant un Embouteillage <sup>2</sup> (km/h)
Region	France	UE	Route					
1	105	182	A25	Lille (A1 / N356)	Méteren - Hazebrouck	1,77	23	32,7
2	167	334	A25	Bergues (D916 - N225)	Bailleul	3,74	19	41,3
3	235	501	A25	Bergues (D916 - N225)	Aire de Steenwerck sud	1,87	13	42,0
4	264	576	A22	Frontière Belgique		1,00	10	32,9
5	271	590	A25	Lille (A1 / N356)	Haubourdin La-Bassée	0,77	10	37,6
6	277	609	A25	Lille (A1 / N356)	Centre Hospitalier Régional	1,13	11	38,0
7	285	625	A1	Lille-Ronchin (A22)	Lille Ronchin	0,50	10	34,8
8	294	651	L'Autoroute du Nord	Lille-Ronchin (A22)	Séclin	1,67	11	47,2
9	312	702	A25	Lille (A1 / N356)	Bailleul	3,70	10	46,4
10	334	766	A25	Lille (A1 / N356)	Lille sud	1,25	9	43,2

\*Source: INRIX, National Traffic Scorecard, France 2010

- L'A25 qui n'est pas l'axe le plus fréquenté, est l'infrastructure routière la plus saturée de la partie centrale de l'AML (travaux permanents).
- Les entrées sud de la métropole sont saturées et présentent les trafics les plus importants



## Le constat d'une aire métropole congestionnée

Certaines infrastructures routières ne sont pas adaptées aux flux de transport même peu importants.

Ex: route Lille – La Bassé – Béthune

Les flux peuvent être trop importants pour des infrastructures dont la capacité de charges s'avère cependant très élevée.

Ex: l'autoroute A1

La partie centrale de l'AML regroupe la très grande majorité des flux de transport.

L'axe Lille – Lens – Arras (autoroute A1) est l'axe central de transport de l'AML.



## Deux types de trafics circulent sur ces mêmes axes

		Véhicules légers	Poids lourds	Total
Interne	1998	1 942 000	87%	1 988 000
	2006	1 770 000	83 %	Pas de données
Echange	1998	286 000	13 %	320 000
	2007	350 000	16 %	388 000
Transit	1998	17 000	1 %	21 000
	2007	22 000	1 %	21 000
Total	1998	2 245 000	100 %	2 345 000
	2007	2 143 000	100 %	X

Source : DREAL, cadre de cohérence de l'AML, 2010

La part relativement faible des véhicules de transport de marchandise

La faible évolution du nombre de véhicule total



**Une augmentation des distances effectuées (kilomètre/véhicule)  
sur l'arrondissement de Lille**

(source : PDU de Lille métropole, 2010)

Une croissance de l'ordre de 12 % en kilomètre/véhicule du trafic routier de personnes entre 1998 et 2007

Une stabilité des trafics internes à l'arrondissement de Lille

Une croissance des trafics d'échange avec l'extérieur de l'arrondissement de Lille de l'ordre de 20 %

Une croissance des trafics de transit de l'ordre de 30 %

Une croissance de l'ordre de 15% en kilomètre/véhicule du trafic poids lourds entre 1998 et 2008

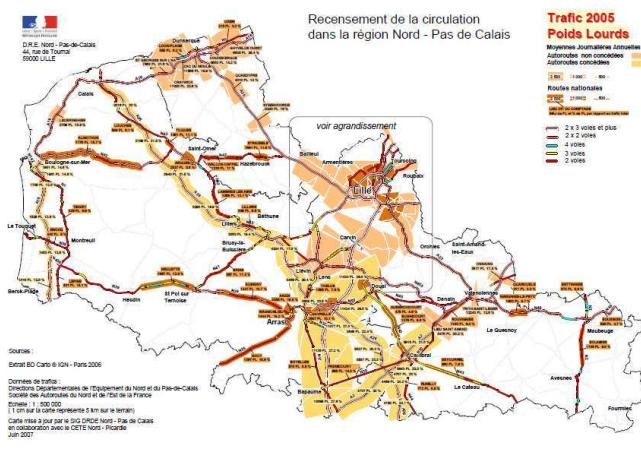
Une stabilité des trafics poids lourds interne à l'arrondissement

Une croissance des trafics poids lourds d'échange de 10%

Une croissance des trafics poids lourds de transit de 30%

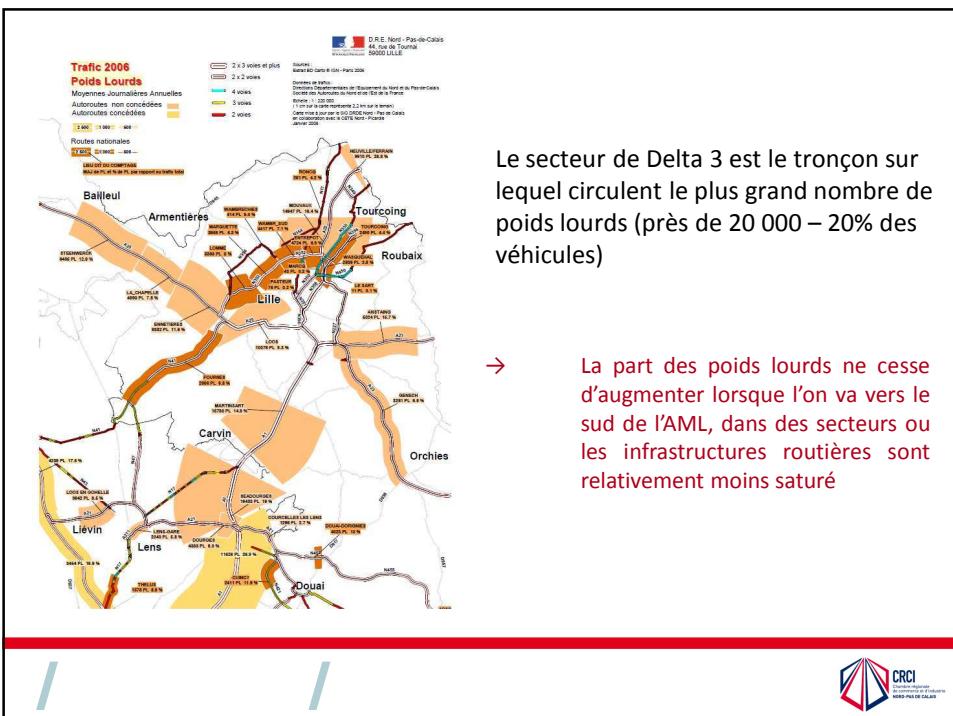


## Le trafic routier de marchandises



→ De 5 à 30 % du nombre de véhicule sur les axes autoroutiers de l'AML





## Les problématiques d'accessibilité de l'AML

La croissance du trafic provient principalement de l'augmentation du trafic d'échange individuel et plus particulièrement des échanges domicile travail (au sein de l'AML)

Le trafic routier de marchandises représente une part relativement faible de l'ensemble des flux de transport et ne semble pas être l'élément majeur nuisant à l'accessibilité routière de l'AML.

L'axe nord sud est le tronçon sur lequel circule le plus grand nombre de poids lourds

Les parts des trafics de transit (passagers et marchandises) sont faibles mais en fortes augmentations.

- Une augmentation de **10%** du trafic routier de passager correspond à un accroissement de l'ordre de **90%** du trafic de marchandises (en kilomètres parcourus)
- Des données à relativiser en raison des nuisances plus importantes que présentent les poids lourds par rapport aux voitures



## Partie 2 : une croissance attendue des flux de transport importante

→ Prospective



### Quels seront les flux en 2030 ?

Hypothèse nationale : prévision (1) de croissance des flux de transport du MEDAD pour l'ensemble de la France

Source : *Comment pourrait évoluer la demande de transport en France à l'horizon 2025*

Figure 3 - Croissance annuelle moyenne du transport intérieur interurbain de voyageurs : évolution 1980-2002, projection 2002-2025

	Croissance annuelle moyenne 1980-2002	en % (mesure en voy-km)	
		Fourchette	Moyenne
Transport routier sur le RRN*	3,5	[1,5 ; 2,1]	1,8
Transport ferroviaire sur le réseau national hors idF	1,5	[1,7 ; 2,3]	2,0
Transport aérien (intérieur)	4,4	[0,4 ; 1,6]	1,0
Voyageurs tous modes	3,1	[1,6 ; 2,0]	1,8

\* Réseau routier national dans sa configuration de 2002 complété par les nouvelles infrastructures prévues d'ici 2025.

Source : MEDAD/SESP

Entre 1,5% et 2,1% (moyenne 1,8%) par an jusqu'en 2025 pour une croissance en volume du PIB de l'ordre de 1,9% par an

→ Elasticité croissance économique / croissance des flux proche de 1

→ Prévision de croissance des flux sur l'ensemble de la période 2010 – 2030 : + 42%



## Quels seront les flux en 2030 ?

Hypothèse nationale : prévision (2) de croissance des flux de transport du MEDAD pour l'ensemble de la France

Source : *Scénarios de forte réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports et les bâtiments à l'horizon 2050*

Croissance du PIB en volume par an 2010 - 2050	Croissance du trafic passagers	Croissance du trafic marchandise
2%	1,04	1,3 %

- Elasticité croissance économique / croissance des flux de 0,55
- Prévision de croissance des flux sur l'ensemble de la période 2010 – 2030 : + 24%



- La croissance des flux se situerait entre 24 et 42 % sur la période 2010 – 2030 dans le cas d'une croissance en Nord-Pas de Calais similaire au prévision nationale.



## Quels seront les flux en 2030 ?

Hypothèse : continuité des évolutions observées durant la période  
1998 - 2007

Croissance du PIB en volume sur la période 1998 – 2007 : + 26 %  
Croissance des flux sur cette même période : + 13 %

Croissance annuelle moyenne du PIB en volume sur cette période en Nord-Pas de Calais : 2,3 %  
Croissance annuelle moyenne des flux sur cette période en Nord-Pas de Calais : 1,25%

- Elasticité croissance économique / croissance des flux proche de 0,55
- La croissance des flux serait de 28 % sur la période 2010 – 2030 dans l'hypothèse d'une croissance des flux (et de PIB) similaire à celle observée sur la période 1998-2007.



## Quels seront les flux en 2030 ?

Hypothèse : le rattrapage en terme du PIB par habitant de la région Nord-Pas de Calais

### En 2010 au niveau national

PIB national : 1 950 milliards d'euros  
Population nationale : 64 500 000 d'habitants  
PIB par habitant en 2010 : 29 800 euros

Croissance prévisionnelle de la France 2010 – 2030 : 1,9 % par an, soit une croissance sur cette période de 46%

### En 2030 au niveau régional

PIB en 2030 : 2840 milliards d'euros 2010  
Population nationale en 2030 : 67,2 millions de personnes  
PIB par habitant en 2030 : 42 281 euros 2010



## Quels seront les flux en 2030 ?

Hypothèse : le rattrapage en terme du PIB par habitant de la région Nord-Pas de Calais

### Situation en 2010

PIB Nord-Pas de Calais : 96,5 milliards d'euros

Population du Nord Pas de Calais : 4 012 000 d'habitants

PIB par habitant en Nord-Pas de Calais : 23 800 euros (soit 70 % du niveau national)

- Croissance nécessaire pour rattraper le PIB par habitant national : une croissance annuelle de l'ordre de 2,9% soit une augmentation sur l'ensemble de cette période de l'ordre de 77 %.
- Pour rattraper son retard en matière de PIB par habitant, le Nord-Pas de Calais a besoin d'une croissance supérieure de 1 % à celle observée au niveau national.



## Quels seront les flux en 2030 ?

Hypothèse : le rattrapage en terme du PIB par habitant de la région Nord-Pas de Calais

Si l'on se restreint au PIB par emploi, le Nord-Pas de Calais est actuellement à 89 % de la moyenne nationale

- Pour rattraper le retard en matière de PIB par emploi en 2030, la croissance économique régionale doit être supérieure de 0,5 % à celle observée au niveau national.



## Quels seront les flux en 2030 ?

Hypothèse centrale : le rattrapage en terme du PIB par habitant de la région Nord-Pas de Calais

### Croissance des flux de transport selon différentes hypothèses en Nord-pas de Calais sur la période 2010 - 2030

	Croissance PIB national 2%	Croissance PIB national 1,5%	Croissance PIB national 2%	Croissance PIB national 1,5%
	Elasticité 0,55		Elasticité 1	
Croissance similaire à la moyenne nationale	+ 24,5 %	+ 17,9 %	+ 48,6 %	+ 34,7 %
Rattrapage PIB par emploi (+0,5 % par rapport à la moyenne nationale)	+ 31,5 %	+ 24,5 %	+ 63,8 %	+ 49,0 %
Rattrapage PIB par personne (+1 % par rapport à la moyenne nationale)	+ 38,0 %	+ 31,5 %	+ 81,0 %	+ 63,8 %



Selon les différentes hypothèses (croissance proche de la moyenne nationale, continuité, rattrapage économique), les flux de transport augmenteraient de 17,9 % à 81,0 %

- Au regard des infrastructures existantes, ces accroissements des flux semblent délicats (voire franchement impossibles dès lors que la croissance est supérieure à 10%)
- Facteur limitant pour le développement de l'aire métropolitaine de Lille



- Pour toutes ces hypothèses (croissance niveau national, continuité des tendances, rattrapage économique) il existera un problème accru en matière d'accessibilité de l'AML.



Partie 3 : Quelles solutions pour répondre à ces enjeux?

→ Les scénarii



### Trois types de piste d'action :

1. Limiter les flux de transport de personnes et de marchandises
2. Accroître les modes de transports alternatifs à la route
3. Accroître et optimiser l'accessibilité routière



### 1. Limiter les flux de transport de personnes et de marchandises

**Option 1** : réduire la distance des déplacements et les échanges entre le bassin minier et la métropole lilloise

**Option 2** : favoriser le développement d'activité faiblement utilisatrice en échange de marchandises (société de la connaissance – économie résidentielle)

**Option 3** : limiter le développement économique de l'aire métropolitaine de Lille



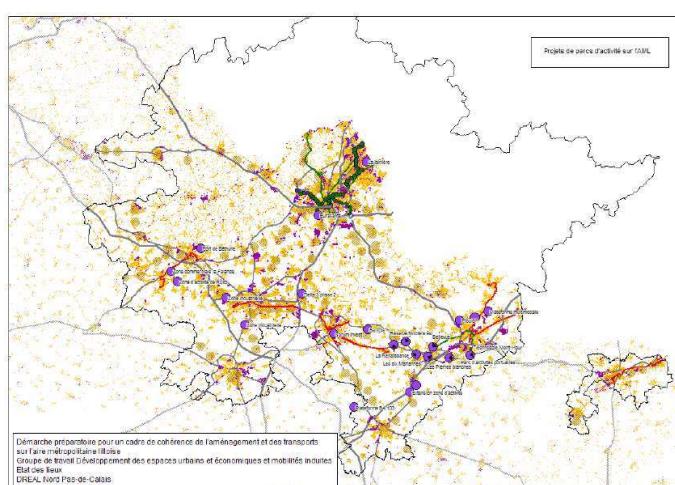
### 1. Limiter les flux de transport de personnes et de marchandises

#### Option 1 : réduire la distance des déplacements et les échanges entre le bassin minier et la métropole lilloise

Projets identifiés :	Problématiques :
Favoriser toutes les actions pouvant être un moteur de développement pour le bassin minier	Investissements très élevés Incertitude sur le fait que les nouveaux emplois créés soient pourvus par des résidents du bassin minier



#### Les zones d'activité économique actuellement en projet dans l'AML



La majeure partie des projets de zones d'activités sont situées dans le bassin minier

Source : DREAL , démarche préparatoire pour le cadre de cohérence de l'AML, 2010



## Evolution démographique de l'AML

	Recensement 1999	Projections de population (scénario principal)				Evolution projetée de 2005 à 2020		
		2005	2010	2015	2020	Effectif	Taux d'évolution de 2005 à 2020 (en %)	Taux d'évolution annuel moyen ( en %)
Aire métropolitaine de Lille	2 821 154	2 831 000	2 833 000	2 826 000	2 810 000	- 21 000	- 0.7	- 0.05
Bassin d'habitat de Lille Métropole	1 314 261	1 335 000	1 350 000	1 360 000	1 366 000	+ 31 000	+ 2.3	+ 0.15

Source : DREAL, démarche préparatoire cadre de cohérence, 2010

Une aire métropolitaine connaissant un recul démographique avec cependant un territoire central en croissance

- Territoire de croissance démographique différent des ensembles sur lesquels sont localisés les projets de ZA



Des projets de ZA situées principalement dans le bassin minier, au sein des ensembles connaissant un déclin démographique (prévision)

- Politique de rejet des activités nécessitant de large parcelle (logistique et industrielle) en dehors de l'arrondissement de Lille ?
- Politique engendrant un accroissement des flux de transport domicile – travail (flux de transport de personnes représentant une part très importante des déplacements engendrés par les zones d'activité)



1. Limiter les flux de transport de personnes et de marchandises

Option 2 : favoriser le développement d'activité faiblement utilisatrice en échange de marchandises (société de la connaissance – économie résidentielle)

Projets identifiés :	Problématiques :
Favoriser toutes les actions pouvant participer au développement des activités dans ces deux secteurs	Politiques complexes à mettre en place notamment pour ce qui est d'accroître les activités résidentielles



La part du PIB investi en matière de recherche et de développement est de 0,7% contre 2,1% en moyenne nationale.

Investissement R&D du secteur privé proche de 0,3 %

- Une région qui reste très ancrée dans une économie de production industrielle plus que de la connaissance
- Nécessité d'une croissance exponentielle de ces secteurs pour limiter les déplacements



1. Limiter les flux de transport de personnes et de marchandises

**Option 3 : limiter le développement économique de l'aire métropolitaine de Lille**

Projets identifiés :	Problématiques :
Mettre en place une politique de gestion du territoire et non d'attractivité	Ne résout pas les problèmes du territoire (chômage – pauvreté – etc.) Le territoire sera de plus en plus soumis aux effets des flux de transit



L'aire métropolitaine de Lille dans sa partie française présente un taux de chômage supérieur à la moyenne nationale.

Le PIB par habitant du Nord-Pas de Calais est près de 30% inférieur à la moyenne nationale.

→ Solution pouvant engendrer des désastres sociaux



### Constat des options visant à :

#### Limiter les flux de transport de personnes et de marchandises

La limitation de la croissance économique (solution la plus simple) engendrerait des désastre sociaux

Les projets d'aménagement ZA actuels ne vont pas dans le sens d'une réduction des distances des déplacements et des échanges

Au regard du profil économique de la région, une diminution des flux tout en soutenant une croissance nécessiterait une transformation total du tissu économique régional

- Aucune de ces solutions ne semblent répondre aux problématiques d'accessibilité de l'aire métropolitaine de Lille pour les raisons suivantes:
- Une meilleure localisation des projets de ZA (proximité des tissus urbains en croissance démographique) et une évolution du tissu économique (vers la société de la connaissance) reste des pistes de travail à prendre en compte pour répondre au problème de congestion routière de l'AML.



## 2. Accroître les modes de transports alternatifs à la route

**Option 4 :** valoriser les infrastructures de transport alternatif à la route existantes

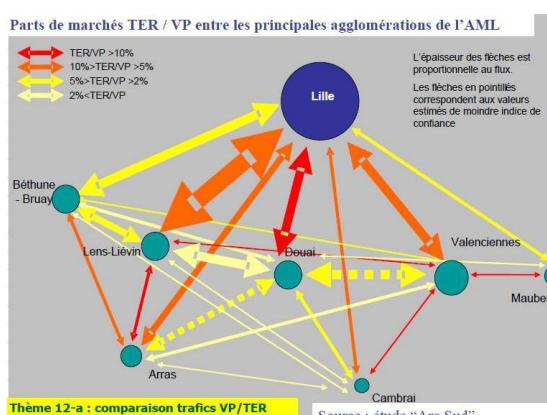
**Option 5 :** construire de nouvelles infrastructures de transports alternatifs à la route



## 2. Accroître les modes de transports alternatifs à la route

### Option 4 : valoriser les infrastructures de transport alternatif à la route existante

Projets identifiés :	Problématiques :
<p>Création de nouveaux services en utilisant les infrastructures existantes (tram train)</p> <p>Améliorer les réseaux de bus (LIANES, etc.)</p> <p>Coordonner l'ensemble des réseaux de transport collectif</p>	<p>Choix dans les infrastructures et les projets à mettre en place</p>



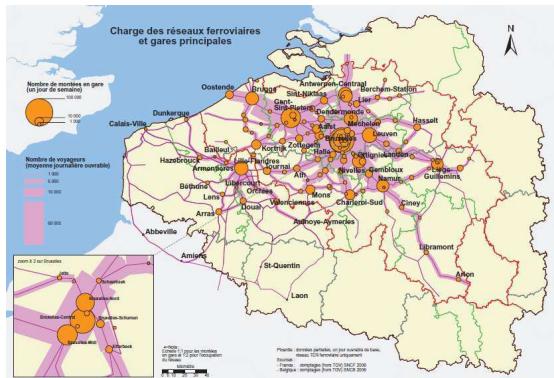
### Situation actuelle

Des parts modales des transports collectifs allant de 5 à 10%

57 000 voyageurs journaliers sur l'ensemble du réseau TER en Nord-Pas-de-Calais

Des parts modales inter-agglomérations pouvant atteindre 10%

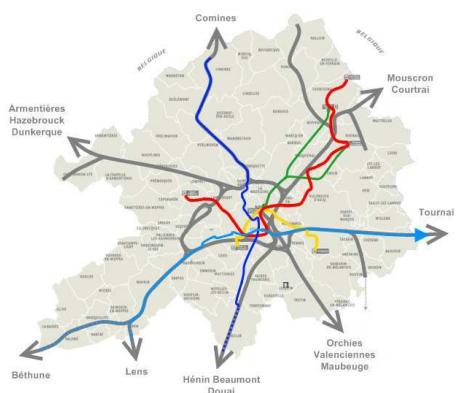




Au regard des flux observés en Belgique, les infrastructures de transport existantes peuvent considérablement accroître les trafics présents sans avoir recours à des investissements lourds.



### Le projet de réseau de Tram Train porté par Lille Métropole



**Échéance :** 2015 - 2020

**Cout estimé :** 800 millions d'euros

**Fréquentation estimée :** à définir

**Services offerts :** des lignes de tramway prolongés vers les principales agglomérations frontalières et du bassin minier.

- Un équipement offrant des services de grande qualité, à la capacité de décongestion élevée



Les infrastructures de transport alternatifs à la route existantes présentent des opportunités de développement très importantes.

Par l'apport de nouveau services, les réseaux existants (en étoile) peuvent très largement contribuer à une meilleure accessibilité de la zone centrale de l'AML.

Un doublement du trafic sur les infrastructures inter agglomérations pourrait compenser une croissance des trafics de l'ordre de 5 à 10 % des flux sur les principaux axes routiers.

- Nécessité d'une politique visant le développement de ces modes de transport alternatif (les rendre compétitif par rapport à l'automobile)
- La valorisation des infrastructures existantes est une piste de travail ne pouvant répondre au problématique d'accessibilité de l'AML mais contribuer de manière importante à une décongestion de circulation routière.

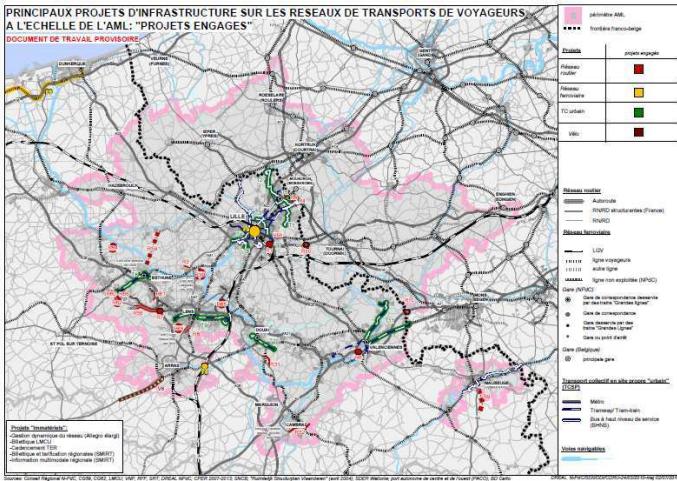


## 2. Accroître les modes de transports alternatifs à la route

### Option 5 : construire de nouvelles infrastructures de transports alternatifs à la route

Projets identifiés :	Problématiques :
Mise en lien de nouvelles infrastructures de transport offrant des services de très haute qualité (supérieurs en matière de temps et de confort à la route)	Choix dans les infrastructures et les projets à mettre en place  Couts très élevés





Source : DREAL , démarche préparatoire pour le cadre de cohérence de l'AML, 2010

→ Capacité de report important mais nécessitant la mise en place de nombreuses infrastructures de transport à définir et/ou à coordonner

## Les projets actuels

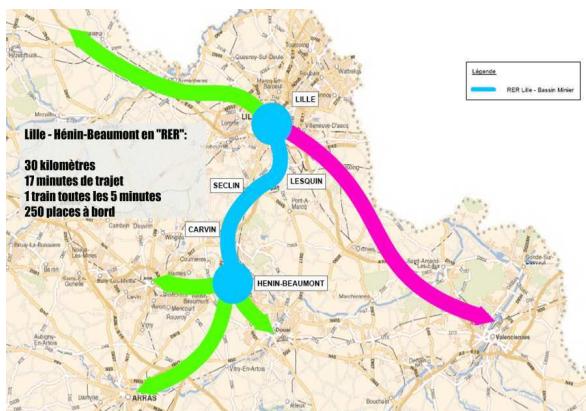
Nombreux projets en cours  
mais peu coordonnés

Majorité des projets de types intra agglomérations

Deux projets inter  
agglomération à  
coordonner : RER  
métropolitain, Tram Train,



RER métropolitain (projet porté par la Région)



Échéance : 2020

**Cout estimé : de 700 millions à un milliard d'euros**

**Fréquentation estimée : 25 000 à 30 000 voyageurs par jour**

**Services offerts :**  
17 minutes pour effectuer 30 km  
1 train toutes les 5 minutes



### Un impact conséquent sur le trafic de l'autoroute A1

L'A1 connaît une fréquentation pouvant atteindre entre 150 000 et 200 000 véhicules par jour.  
Une automobile ne transporte en moyenne que 1 à 2 personnes

Capacité maximal de transfert de l'A1 vers le RER métropolitain :  
**15 000 à 25 000 véhicules soit 10 % des flux actuels sur l'A1.**

### Un coût par passager transporté élevé

30 000 euros de coût d'infrastructure par passagers transférés de la route à ce mode de transport

→ Un équipement offrant des services de grande qualité, à la capacité de décongestion élevée mais au coût élevée.



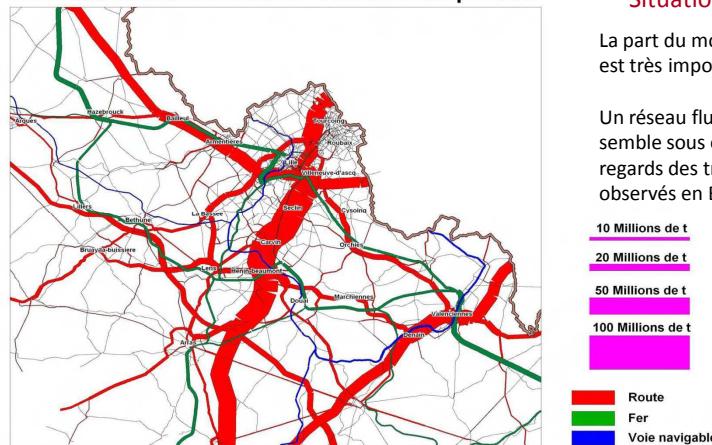
## 2. Accroître les modes de transports alternatifs à la route

### Option 6 : accroître la part des transports de marchandise alternatifs à la route

Projets identifiés :	Problématiques :
Développer de nouveaux services de transport alternatif à la route Relèvement des ponts à 7 m 50 Canal Seine Nord Europe Autoroutes ferroviaires Relocalisation des disponibilités foncières	Couts des infrastructures très élevés Les ZA ne sont pas desservis par des infrastructures de transport alternatifs à la route



### Trafic marchandises annuel - Tonnes transportées



Source : DREAL , démarche préparatoire pour le cadre de cohérence de l'AML, 2010

### Situation actuelle

La part du mode routier est très importante (89 %)

Un réseau fluvial qui semble sous exploité (aux regards des trafics observés en Belgique)



### Le Canal Seine Nord Europe



Échéance : 2017

Cout estimé : 3,7 milliards d'euros

Fréquentation estimée : 170 millions de tonnes par an

Services offerts : liaison fluviale entre les canaux du nord ouest européen et le bassin parisien



En 2020, selon les estimations de VNF, 45% du trafic du canal est un report modal de la route, soit 5,8 MT.

La diminution engendrée par le canal Seine-Nord a donc pour effet de réduire de **3,5% le trafic de poids lourds sur l'axe Nord-Sud (500 000 poids lourds par an soit 1350 par jour)**.

Le cout par véhicule transféré extrêmement élevée mais à inscrire dans un cadrage territorial vaste (nord européen).

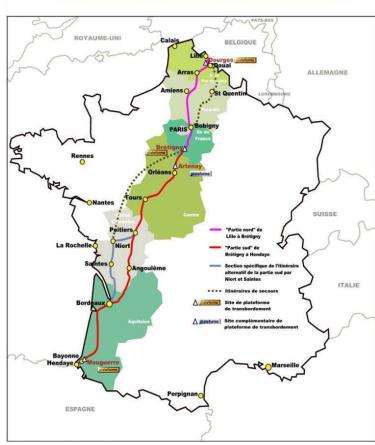
Le canal aurait pour effet de réduire la circulation sur cet axe **en 2020 d'environ 0,7%**.

- Un projet inscrit dans un cadrage territorial vaste (européen) et offrant des opportunités de développement économique importantes
- L'impact sur la congestion et l'augmentation des vitesses serait faible et probablement négligeable.



## Les autoroutes ferroviaires en Nord-Pas de Calais

Projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique  
Eco - Fret



Échéance : 2011

Cout estimé : 161 M€ (15 millions d'euros en Nord-Pas de Calais)

### Fréquentation estimée :

En 2011 - 320 poids lourds par jour, soit 1,5 million de tonnes de fret par an.

En 2020 - 2 000 poids lourds par jour, captant près de 10 millions de tonnes de fret par an.

Services offerts : 30 allers-retours de train de marchandise



Impact faible sur le désengorgement des infrastructures routières :

- Un maximum de 1 % du nombre de véhicules si uniquement du report.
- Sur le modèle VNF (45% de report modale sur le canal Seine Nord) le désengorgement sur les axes routiers nord-sud serait de l'ordre de 0,45 %.

Un faible coût au regard des reports potentiels :

- en 2020, 7500 euros en prenant en compte le budget investi en région.
- en 2020, 80 000 euros en se basant sur le budget total de l'autoroute ferroviaire

- Un projet inscrit sur un cadrage territorial vaste (national, européen) et offrant des opportunités de développement économique pouvant être important (plateforme logistique de départ).
- L'impact sur la congestion et l'augmentation des vitesses serait faible et probablement négligeable.



Problématique de la localisation des zones d'activités historiques non connectées au réseau de transport alternatif à la route

Nécessité pour le développement des modes de transport alternatif à la route d'une localisation des nouvelles ZA à proximité de ces infrastructures (ce qui ne semble pas être actuellement le cas)



### Constat des options visant à :

#### Accroître les modes de transports alternatifs à la route (1/2)

Les infrastructures de transport alternatif à la route sont actuellement sous exploitées en Nord-Pas de Calais et peuvent être très largement valorisées par le développement de nouveaux services.

La création d'infrastructures de transport collectif passagers présente un impact nettement plus important (en nombre de véhicule) sur les flux que celle spécifique au transport de marchandise.

- En nombre de véhicule, pour **1 %** de croissance du trafic de passager sur les axes routiers de la partie centrale de l'AML nécessite d'une croissance de l'ordre de **85 %** du trafic sur les modes de transport alternatifs à la route.

Les projets d'infrastructure de marchandise alternatif peuvent être moteur de développement pour le territoire et sont à inscrire dans un cadrage territorial plus large (européen).

- Les reports modaux ne peuvent qu'en partie répondre aux problèmes d'accessibilité



### Constat des options visant à :

#### Accroître les modes de transports alternatifs à la route (2/2)

Les infrastructures de transport ne suffisent pas à la réussite de ces projets:

- Nécessité d'une politique d'accompagnement (service)
- Nécessité d'une politique aménagement du territoire cohérente

Le développement du transport modale de marchandise ne peut être important que si les opérateurs et les chargeurs y trouvent un intérêt en terme de service et de coût.

Le transport de marchandise sur des modes alternatifs à la route ne peut être compétitif que si celui-ci est massifié.

- Nécessité d'incitation (subvention) dans un premier temps pour permettre le développement de service de transport de marchandise alternatif à la route



### 3. Accroître et optimiser l'accessibilité routière

**Option 6 :** orienter le développement économique en dehors des espaces congestionnés de l'aire métropolitaine

**Option 7 :** optimiser par des solutions techniques et organisationnelles les capacités de charges des axes routiers de l'aire métropolitaine de Lille

**Option 8 :** mettre en place de nouvelles infrastructures de transports routiers



#### 3. Accroître et optimiser l'accessibilité routière

**Option 6 : orienter le développement économique en dehors des espaces congestionnés de l'aire métropolitaine**

Projets identifiés :	Problématiques :
Développement d'une nouvelle offre foncière située et de services associées sur les axes encore peu congestionnés (Douai – Valenciennes, Douai Cambrai, Arras – Cambrai, Cambrai - Hénin Beaumont, Valenciennes Cambrai, etc.)	Aucune certitude sur le développement de ces zones situées en dehors de l'aire urbaine centrale



Majorité des projets de ZA localisée dans le bassin minier

Quid des lieux de résidences des personnes allant travailler dans ces nouvelles zones

Au regard des prévisions d'évolutions démographique, les nouveaux flux domicile travail de la métropole lilloise vers le bassin minier risquent de ne pas permettre d'importante réduction de la congestion routière.

Incertitude sur la réussite d'une politique de cette nature (relocalisation des entreprises?)

→ Politique allant dans la continuité des actions actuellement identifiées par les territoires

→ Politique dont la réussite et l'impact en matière de congestion des flux sont très incertains



### 3. Accroître et optimiser l'accessibilité routière

Option 7 : optimiser par des solutions techniques et organisationnelles les capacités de charges des axes routiers de l'aire métropolitaine de Lille

Projets identifiés :	Problématiques :
<b>Solutions organisationnelles :</b> Etaler dans le temps les flux Régulations innovantes des vitesses de circulation Péages urbains Développer le covoiturage  <b>Solution technique :</b> Accroître les capacités de charges des camions	Action de nature très diverse souvent difficile à mettre en place



#### **Solution organisationnelle**

Impact difficile à définir pour chacune des actions

Actions très diverse dont la réussite dépend en partie des changements de comportement des individus

Des solutions techniques à définir

#### **Solution technique**

Un accroissement de la charge autorisée des camions (de 40 à 44 tonnes) peut réduire le nombre de véhicule en circulation (soit théoriquement et techniquement de 5% du nombre de poids lourds, et de 1% le nombre de véhicule).

- Des solutions organisationnelles pertinentes et incertaine mais dont l'effet ne semble pouvoir répondre au problème de congestion
- L'impact d'un accroissement de la charge des camions sur la congestion et l'augmentation des vitesses serait faible.



### 3. Accroître et optimiser l'accessibilité routière

#### Option 8 : mettre en place de nouvelles infrastructures de transports routiers

Projets identifiés :	Problématiques :
Contournement Sud Est de Lille Aménagement à 2X3 voies A25 entre la Chapelle d'Armentières et Nieppe Etc.	Possibilité d'un effet de développement pour le transport routier de personnes engendrant une nouvelle saturation de ces axes



## Contournement Sud-Est de Lille



**Échéance :** 2020?

**Fréquentation estimée :**

22 000 vél/j dont 23% de PL en moyenne  
17 150 vél/j dont 28%PL (A1-diffuseur)  
30 350 vél/j dont 19%PL (diffuseur-A23)

**Cout estimé :** 350 M€ (12 000 à 15 000 euros par véhicule)

**Services offerts :**

Décongestion du principale nœud autoroutier de l'AML

- Un report de près de 10 à 15% du trafic sur ce tronçon
- Une infrastructure permettant de fluidifier la circulation sur l'un des tronçons les plus congestionnés de l'AML



### Capacité de décongestion importante

Actuellement peu de projets de nature routière soutenus les institutions locales de l'AML (notamment dans sa partie centrale)

De nombreux projets visant à fluidifier les trafics sur quelques point noirs (entrées des agglomérations) à mener prioritairement

- La résorption des quelques points noirs routiers de l'AML peut très largement fluidifier le trafic
- Le cout de ces projets est relativement faible au regard des effets escomptés
- La résorption seules des points noirs ne suffira pas à répondre à l'ensemble des problèmes d'accessibilité de l'AML



## **Constat des options visant à : Accroître et optimiser l'accessibilité routière**

Des solutions « organisations - optimisation» dont l'impact semblent aléatoire.

Des solutions « aménagement du territoire » nécessitant une refonte complète de la planification actuelle (rapprocher les lieux de résidences et les lieux de travail).

Des solutions « infrastructures» dont l'impact direct est extrêmement important et les coûts relativement faibles aux regards des effets escomptés.

- La résorption des points noirs peut très largement contribué à l'amélioration de l'accessibilité de l'AML mais ne répondra pas à l'ensemble des problématique de ce territoire



Aucune des solutions ne permet seule de répondre au problématiques d'accessibilité de l'aire métropolitaine de Lille

- Nécessité d'une politique pertinente, ambitieuse et cohérence en matière de transport et de logistique (opportunité de la démarche de cadre de cohérence)



Valorisation des réseaux de transport de passagers alternatifs à la route par l'apport de services performants

Localisation des ZA à proximité des lieux de résidences et connectés aux réseaux de transports passagers et de marchandises

Incitation à l'usage des modes de transport alternatifs à la route pour les passagers et les marchandises.

Valorisation des infrastructures de transport routier par la mise en place de solutions innovantes en matière de gestion des flux (covoiturage, gestion différencier des vitesses de circulation, etc.) et le développement et l'acceptation de nouveaux matériels roulants (camion long, 44 tonnes, etc.).

Résorption prioritaire des points noirs routiers

Réalisation et coordination des nouvelles infrastructures de transport passagers et marchandises routières et alternatives à la route.

