

**GROUPE DE TRAVAIL**  
**SOCIETE ET ECONOMIE**  
**TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS**

Mardi 07 avril 2009

Monsieur PARENTY ouvre la séance et se félicite de cette réunion conjointe avec le groupe économie en présence de son Président, Jean Loup Lesaffre.

Cette réunion mixte est justifiée par le fait que seront abordés à la fois les déplacements de personnes et les déplacements de fret.

Monsieur PARENTY passe la parole à Christel ROMULLUS de Boulogne Développement Côte d'Opale. Celle-ci précise qu'après avoir abordé l'accessibilité du territoire, les présentations seront concentrées sur les flux, d'une part liés à l'activité économique, d'autre part aux déplacements de personnes.

Le territoire dispose de plusieurs infrastructures de transport, autoroutières, ferrées et maritimes. Il lui manque une infrastructure aéroportuaire ainsi que fluviale. L'A16 est un véritable atout avec cet échangeur autoroutier, l'accessibilité ferrée est limitée par un temps d'accès important à certaines villes européennes d'où la nécessité de préserver des arrêts Eurostar à Calais Fréthun et d'avoir des horaires adaptés pour les TERGV. Boulogne-sur-Mer dispose d'une liaison transmanche.

Les infrastructures ont accru leur présence sur le sol du SCOT puisqu'elles occupaient 106 hectares en 1963 et qu'elles en occupent 387 en 2005.

Les flux liés aux activités économiques : cette présentation se fonde sur l'étude transport de marchandises du Pays Boulonnais réalisée par le CETE en 2007. Trois types de flux ont été recensés : les flux liés à la logistique urbaine, le trafic d'échanges, le trafic de marchandises généré par le port et les zones d'activités, et le trafic des marchandises de transit.

Les flux liés à la logistique urbaine sont estimés à 8.900 opérations de livraisons et enlèvements par jour. Cela touche surtout la proximité de Boulogne sur Mer. Les petits véhicules assurent 56% des opérations. Cela peut poser des problèmes de cohabitation avec la circulation voitures et piétons avec notamment les arrêts illicites sur la voirie pendant de courtes périodes.

Le trafic de marchandises généré par le port et les zones d'activités est estimé à 4.100 opérations de livraisons et enlèvements par jour. Il faut citer, même si c'est en dehors du territoire du SCOT, les carrières du Boulonnais, puis la zone industrie halio portuaire et la zone industrielle de la Liane, 72% des opérations sont effectuées par des poids lourds.

Le trafic des marchandises de transit, qui lui est estimé à 4.850 déplacements par jour, se fait surtout bien entendu sur l'A16 et la RN 42.

Les implantations nouvelles d'activités sont en moyenne de 107 demandes de permis de construire par an depuis 20 ans, mais seules Boulogne sur Mer et Saint Martin les Boulogne intègrent plus de 10 implantations nouvelles par an.

Il y a donc une forte dispersion des activités qui diminue le potentiel de densification et porte atteinte à l'optimisation du taux de remplissage des camions de transporteurs, à la réactivation du transport ferroviaire et à la mise en commun de services logistiques aux entreprises.

Les facteurs influençant les trafics futurs ; ce sont aujourd'hui les flux liés à l'évolution de l'emploi, un actif génère 0.97 mouvements de marchandises et aux habitudes avec le développement du e.commerce et la livraison à domicile.

Le trafic poids lourds sera impacté par le taux de remplissage des zones d'activités et le développement du hub port.

La prévision de l'augmentation du trafic poids lourds est de 3% par an.

Quels sont les enjeux dans ce domaine ?

Rechercher des alternatives « au tout routier », préserver le patrimoine naturel, les nappes phréatiques, et les points de captage, réduire les nuisances sonores, les impacts en termes d'accidentologie au niveau du trafic, favoriser la desserte des entreprises locales pour soutenir la dynamique et l'attractivité économique, veiller à un développement équilibré entre les territoires et promouvoir la spécificité de chaque territoire.

Les pistes d'actions sont de promouvoir une multi modalité et un service logistique aux entreprises, de veiller à la complémentarité des territoires, notamment le Boulonnais, les secteurs de Desvres, Samer et Marquise.

Il faut réfléchir sur le devenir de la voie ferrée sur le Boulonnais, une étude va être lancée par le Pays sur ce point. Il faut savoir que le SCOT de l'Audomarois réalisera également une étude de ce type entre Saint Omer et Desvres.

Il faut densifier le tissu d'entreprises autour des nœuds routes-fer, mettre en place une plateforme logistique en vu de devenir un point de massification, maîtriser évidemment l'implantation des zones d'activités.

Pour assurer un développement du cadre naturel et urbain, il est proposé de maîtriser les effets de coupure, de protéger les nappes pour le captage en eau, et de traiter les entrées de ville et les traversées d'agglomération.

Sur ce point lié aux flux de déplacement de marchandises, Monsieur PARENTY ouvre le débat.

Il est constaté que l'offre alternative représentée par le réseau ferré est faible, et la voie d'eau n'est pas utilisable. Il y a peu d'entreprises embranchées fer.

Monsieur BERTELOOT estime que le ferroviaire est intéressant pour les industries lourdes, mais l'avenir du Boulonnais n'est pas dans l'industrie lourde. Il constate que l'e.commerce favorise des colis de plus en plus petits. Il faudra donc plutôt veiller à disposer d'une plateforme d'affrètement.

Monsieur DELBECQ insiste sur la nécessité de préserver les faisceaux ferroviaires, il souligne également qu'il faut mailler les études pour que les conclusions puissent être portées ensemble.

Monsieur FACQ fait part de l'important enjeu pour les Carrières du Boulonnais que représente la liaison avec le canal de Calais qui permettrait d'utiliser la voie d'eau plutôt que le ferroviaire.

Monsieur LESAFFRE rappelle que Garromanche a été créé pour traiter les transports de fruits provenant d'Espagne et qu'il n'y a jamais eu de train convoyant ces denrées.

Monsieur TERNISISEN souligne l'importance de l'électrification du rail vers Rang du Fliers.

Monsieur OTURBON du Conseil Général du Pas-de-Calais regrette que l'étude ne mentionne pas les routes départementales. Il précise que le Conseil Général a des comptages.

Monsieur BAILLY souligne l'importance de la RD 201 sur le plan économique.

Monsieur OTURBON précise les différentes catégories de voies départementales.

Monsieur HARLE souligne que certains d'entre eux auraient besoin d'être élargies.

Après la présentation de ces catégories, Monsieur FLAHAUT soulève le risque que les RD de 3<sup>ème</sup> catégorie soient un jour transférées aux communes ou aux EPCI.

Monsieur TERNISIEN attire l'attention sur le fait qu'il n'a pas été fait allusion au projet de ligne TGV Paris-Amiens-Londres.

Monsieur LESAFFRE précise que ce TGV risque fort de ne pas s'arrêter sur le territoire, ce qui dès lors n'apporterait pas d'avantages.

Le tracé de ce futur TGV n'est pas encore connu.

Monsieur DELBECQ précise que le trafic de poids lourds diminue de 17% sur la partie concédée de l'A16 actuellement.

Monsieur FACQ précise que l'utilisation du ferroviaire peut être rentable si la massification est organisée, il cite l'exemple des déchets ménagers où les secteurs de Boulogne sur Mer et de Calais pourraient se grouper.

Monsieur PARENTY considère qu'il est difficile d'opérer la massification à partir de zones d'activités qui sont actuellement éclatées.

Il serait important de développer une zone à embranchement ferroviaire.

Monsieur LESAFFRE souligne que compte tenu des exigences des futures zones d'activités, les opportunités ne sont pas légion.

Monsieur FLAHAUT souligne que le foncier est dans le secteur rural et que par conséquent, il faut s'entendre, et pour cela que les fiscalités se rapprochent.

A la suite de ce débat, Christel ROMULLUS poursuit son exposé sur les flux liés aux déplacements de personnes.

Elle précise qu'elle utilise les chiffres de l'enquête ménages-déplacement qui vient d'être fournie par le Pays, et qui n'est pas encore complète à ce jour.

Selon celle-ci, le nombre de moyens de déplacement par jour et par personne est de 4.4.

Il est intéressant de noter les modes de déplacement, c'est la voiture qui arrive largement en tête avec 63.3%, la marche suivant avec 29.9%.

C'est dire que les autres modes sont peu utilisés.

C'est dans le périurbain que la voiture est la plus plébiscitée.

Au niveau national, on constate une baisse de déplacement des pendulaires, et une augmentation des déplacements loisirs et affaires.

Rejoindre son domicile est le motif de déplacement le plus fréquent, 38%, alors que 13% des déplacements concernent la destination travail.

Les flux au sein de la zone urbaine sont très importants. Ces flux diminuent plus on s'éloigne de l'agglomération.

Il est à noter que les ménages du SCOT se déplacent peu hors du territoire du SCOT.

Sur le temps, on constate, à la faveur des déménagements, que le temps de déplacement par jour est resté identique mais que les distances augmentent.

Le taux de motorisation des ménages du territoire du SCOT varie de 1.078 à 1.549 en périurbain et à 1.594 en rural.

Le territoire est également affecté par les flux estivaux. Cette motorisation produit des saturations aux heures de pointe, notamment au giratoire de la RN 42 ou au giratoire de Leclerc.

Faut-il limiter l'usage de la voiture ? Jouer sur l'offre des transports en commun ? sur les coûts du stationnement ? sur l'urbanisme ? sur les contraintes en matière de stationnement des véhicules ?

5% des déplacements sur le territoire se font en transports en commun, l'offre est représentée par le réseau TER et par les réseaux d'autobus TCRB et d'autocars COLVERT.

Ce sont les lignes Boulogne-sur-Mer - Calais, Boulogne-sur-Mer - Lille qui sont les plus empruntées, à deux tiers par des scolaires ou étudiants.

Les communes sont inégalement desservies en autobus.

Les Transports en Commun de la Région Boulonnaise sont utilisés à 48% par des personnes âgées et à 25% par des scolaires et abonnements scolaires.

On observe une diminution de la fréquentation du réseau qui passe de 8.600.000 à 8.370.000 de 2007 à 2008 compte tenu de la réorganisation de ce réseau.

Il faut noter que le nombre de voyages par habitant est très élevé dans le périmètre des transports urbains du Boulonnais, puisque c'est le deuxième de la Région après le réseau des villes.

L'offre en kilomètre par habitant est la troisième des réseaux des transports urbains de la Région.

Le temps de transport en bus est évidemment moins compétitif que la voiture en matière d'inter modalité, c'est-à-dire d'utilisation combinée de plusieurs modes de transport sans rupture, il reste évidemment à faire. Un pôle d'échanges est en projet dans le secteur de la gare.

Par ailleurs, la Région commence à travailler sur un schéma directeur régional de l'information.

Il pourrait également y avoir à terme une billettique commune, par exemple pour le train et le bus.

Il faut rappeler que le secteur des transports représente 26% des gaz à effet de serre, ces gaz à effet de serre qui ont augmenté de 22% entre 1990 et 2005.

On voit que ces trajets entre le secteur rural et l'agglomération sont coûteux en émission de gaz à effet de serre. Les transports sont également générateurs de nuisances sonores. Ils créent également des accidents.

Enfin, il faut rappeler qu'une voiture est garée en stationnement 95 à 98% de son temps d'utilisation.

Les incidences des modes de transport sur le budget des ménages sont sans commune mesure, selon que l'on utilise le car ou la voiture individuelle.

Plus on est loin de l'agglomération, plus le transport pèse sur les charges globalement affectées au logement et au transport.

Le coût de l'énergie peut évidemment influencer la mobilité du futur avec un prix du baril de pétrole qui pourrait augmenter.

Le coût du foncier est également déterminant.

En matière d'urbanisation, deux scénarios sont envisageables :

- l'expansion de l'urbanisation liée aux infrastructures de transport individuelles,
- le développement des constructions à l'intérieur du milieu bâti avec la concentration de ces nouveaux logements aux arrêts des transports publics, le deuxième scénarii étant beaucoup plus vertueux en matière d'environnement.

Les différents textes législatifs successifs ont favorisé le développement des modes de déplacement doux et la réalisation de plans de déplacement urbain.

Sur le territoire, c'est véritablement la marche qui constitue le mode déplacement de loin le plus utilisé.

Les modes nouveaux peuvent apparaître, comme le co-voiturage ou l'auto partage. Il est rappelé que le plan de déplacement urbain doit être compatible avec le futur SCOT et que les entreprises ou administrations peuvent établir des plans de déplacement d'entreprises, notamment pour favoriser le co-voiturage.

A l'issue de cet exposé, Monsieur PARENTY ouvre le débat.

Monsieur DELBECQ précise que la méthode utilisée pour l'enquête déplacements est celle du CERTU, il s'agit de la méthode la plus fiable actuellement. Il indique que le développement du co-voiturage doit aller de pair avec l'organisation de parkings relais et précise encore que des urbanisations autour des gares comme celles qui sont prévues autour de la gare de Marquise-Rinxent ou de Wimille-Wimereux contribuent à favoriser l'usage des transports en commun.

Monsieur BERTELOOT se pose la question de savoir s'il ne faudrait pas installer des prises de courant en ville de manière à ce que des petits véhicules électriques puissent s'y brancher et prendre le relais de véhicules plus encombrants.

Monsieur COLOMBEL insiste sur l'importance des pistes cyclables à développer.

A une question de Monsieur LABIT, il est précisé qu'un réseau en site propre est une voie de métro, tramway, trolleybus ou autobus qui est entièrement dédiée à ce mode.

Monsieur BAILLY relève que dans le rural, il y a très peu de fréquences, et il souhaiterait qu'un accord puisse être passé avec la Communauté d'agglomération de manière à ce que des bus puissent desservir Samer quitte à payer.

Monsieur DELBECQ rappelle l'obligation depuis le 1<sup>er</sup> avril pour les employeurs de payer la moitié de l'abonnement transports en commun lorsque le salarié le demande.

Monsieur BERTELOOT souligne que pour éviter la dispersion, il faut récupérer des friches en ville, pas seulement pour y faire de l'habitat, mais également de l'activité.

Monsieur PARENTY estime que cette question devrait donner lieu à des débats plus importants. Il pense qu'il faut que des débats aient lieu à l'intérieur des intercommunalités, enrichis dans le futur par l'étude ferroviaire et le plan climat, tous deux lancés par le Pays.

Monsieur LESAFFRE estime que la vraie question est de savoir si l'on a le courage d'anticiper sur les évolutions à venir, notamment en terme d'énergie. Il y a une vraie responsabilité à prendre car les gens aujourd'hui peu fortunés qui vont s'installer en milieu périurbain ou rural, risquent demain d'avoir de grosses difficultés financières pour faire face aux dépenses de transport.

A l'issue de ce débat, Monsieur PARENTY clôt la séance.

**Etaient présents :**

Monsieur Jean-Loup LESAFFRE	Vice-Président de la Communauté d'agglomération du Boulonnais
Monsieur Daniel PARENTY	Vice-Président de la Communauté d'agglomération du Boulonnais
Monsieur Hervé HENON	Vice-Président de la Communauté d'agglomération du Boulonnais
Monsieur Kaddour-Jean DERRAR	Vice-Président de la Communauté d'agglomération du Boulonnais
Monsieur Jean COLOMBEL	Vice-Président de la Communauté d'agglomération du Boulonnais
Monsieur David FLAHAUT	Vice-Président Communauté de communes de Desvres et Samer
Monsieur Claude BAILLY	Maire de Samer
Monsieur Jacques BERTELOOT	Maire de Pernes-les-Boulogne
Monsieur Christian HARLE	Maire de Verlincthun
Monsieur Henri MAILLARD	Maire de Lacres
Monsieur Aimé HERDUIN	Maire de Carly
Monsieur Joël FARRANDS	Adjoint au Maire de Saint Etienne au Mont
Monsieur Patrick GUCHE	Adjoint au Maire d'Isques
Monsieur Etienne MAES	Adjoint au Maire de Colembert
Monsieur Philippe BEAUJARD	Conseiller municipal à Boulogne sur Mer
Madame Lucette MERLOT	Conseillère municipale à Neufchâtel-Hardelot
Monsieur Philippe BLANGY	Conseiller municipal délégué à Wimereux
Madame Nathalie PIERRU	Conseillère municipale à Boulogne-sur-Mer
Madame Frédérique BIGOT	Conseillère municipale à Boulogne-sur-Mer
Monsieur Jean FIEVET	Mairie de Camiers
Monsieur Jean-Pierre DESCHARLES	Mairie de Camiers
Monsieur Jean-Claude LEDEZ	Mairie de Doudeauville
Monsieur Gérard FACQ	DDE – Coordination Territoriale Littoral
Monsieur Gérard MARMIN	Vice-Président de la Chambre des Métiers
Monsieur Olivier DELBECQ	Boulogne Développement Côte d'Opale
Mademoiselle Jeanne KOSTRZ	Boulogne Développement Côte d'Opale
Monsieur Alain TERNISIEN	Directeur des services aux entreprises Chambre de Commerce et d'Industrie
Monsieur Paul LABIT	Conseiller technique Chambre de Commerce et d'Industrie
Madame Mélanie HUGUET	Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale
Monsieur Christophe OTURBON	Conseil Général du Pas de Calais
Monsieur Thierry CAZIN	Communauté de communes de Desvres et Samer
Monsieur Sébastien DESOMER	Communauté d'agglomération du Boulonnais



Madame Marion TISON

Communauté d'agglomération du  
Boulonnais