

Synthèse

Septembre 2018

La voie d'eau, fédératrice de territoires dans les Hauts-de-France

La liaison Seine-Escaut
et ses opportunités
de développement local



Directeur de publication : **Didier DECOUPIGNY**
Rédacteur : **Edouard Dequeker (ESSEC)**
Photographie : **ADULM**
Document, traitement statistique et cartographie réalisés
par l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole
Impression : **AD Concept**

La voie d'eau, fédératrice de territoires dans les Hauts-de-France

La liaison Seine-Escaut
et ses opportunités
de développement local

SOMMAIRE

La relance du Canal Seine Nord Europe doit consacrer la position particulière des territoires de la région en Europe.....7

01. La voie d'eau doit devenir pour les territoires de la région un accélérateur de développement de leurs atouts propres11

Consolider des filières agricoles et industrielles du territoire par la voie d'eau.....11

L'attractivité des territoires et le développement urbain et paysager 14

02. Ce développement endogène permet de mieux capter les flux internationaux générés par le Canal Seine Nord Europe17

Nécessité mais incertitudes du report modal : vers une « optimisation des flux »...17

... pour construire l'Europe des échanges..... 18

03. Bâtir un écosystème de la voie d'eau sur les territoires métropolitains et régionaux des Hauts-de-France.....21

Ni isolé, ni simple lieu de passage : un « hub » agro-industriel et logistique..... 21

... appuyé sur les ports, pivots de la construction de cet écosystème de la voie d'eau..... 21

Un écosystème qui s'incarne aussi dans le développement du tourisme fluvial et des mobilités régionales..... 23

Se coordonner pour anticiper : de la maîtrise foncière à la stratégie d'aménagement et de développement partagée25

EUROPE DU NORD-OUEST : RÉSEAU FLUVIAL EN 2013



La perspective de la réalisation prochaine de la connexion fluviale à grand gabarit entre le Bassin de la Seine et celui de l'Escaut amène aujourd'hui à s'interroger sur la meilleure façon pour la Région et les territoires de saisir toutes les opportunités que peut offrir cette nouvelle infrastructure.

Le financement et la mise en chantier prochaine de 107 km d'une infrastructure nouvelle représentent un enjeu considérable pour lequel les collectivités se sont fortement mobilisées. Cependant, cette focalisation sur la réalisation du Canal Seine Nord Europe lui-même a un peu occulté le fait que, grâce à lui, c'est l'ensemble du réseau navigable de la Région Hauts-de-France qui acquiert une importance nouvelle pour le développement territorial.

Ce réseau de voie d'eau, le plus dense de France, met aujourd'hui déjà en connexion les principales villes de la région dont la métropole européenne de Lille avec les grands ports maritimes régionaux et ceux de la Belgique voisine. Avec la création de ce nouveau tronçon, ils seront également connectés au bassin parisien. Cela renforce considérablement la place de ce réseau dans le système urbain régional et en particulier de l'aire métropolitaine centrée sur Lille et le positionne comme un axe majeur du développement régional.

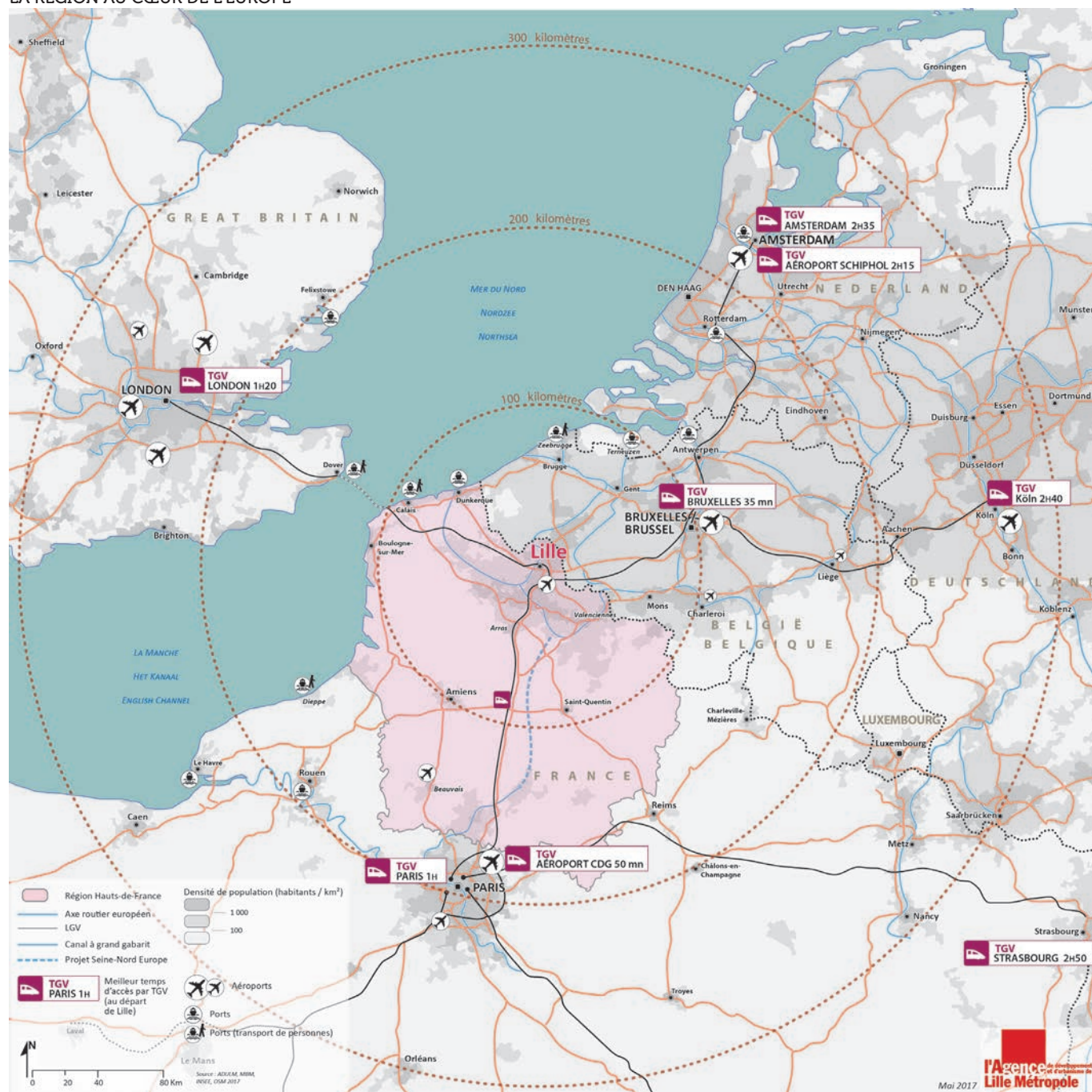
Dans ce contexte, l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole a souhaité s'adjoindre les compétences de la chaire d'économie urbaine de l'ESSEC afin de mener une réflexion commune sur les conditions requises pour bénéficier au mieux des avantages apportés par cette nouvelle infrastructure. Une équipe d'enseignants et d'étudiants a ainsi entrepris de recueillir les avis d'un large éventail d'experts des transports, de la logistique ou du développement territorial, mais aussi de responsables des stratégies des différents territoires concernés, dans les Hauts-de-France et en Belgique proche.

Une démarche collective de réflexion stratégique s'est ainsi mise en place qui a permis en particulier d'identifier différents axes stratégiques de ce développement :

- 1) La voie d'eau comme "boulevard industriel, logistique (et énergétique)" de la région
- 2) La voie d'eau et les stratégies portuaires, maritimes et fluviales
- 3) Le développement de la voie d'eau et l'articulation avec les mobilités métropolitaines et régionales
- 4) La voie d'eau et la politique de marketing territorial pour la région
- 5) La voie d'eau comme opportunité de développement du tourisme fluvial
- 6) La voie d'eau et l'évolution de la stratégie transfrontalière (jeux d'acteurs)
- 7) Comment développer une stratégie foncière et d'aménagement en bord à voie d'eau ?

Cette démarche partenariale a permis de dégager en commun quelques premières conclusions qui sont résumées dans le présent document.

LA RÉGION AU CŒUR DE L'EUROPE



LA RELANCE DU CANAL SEINE NORD EUROPE DOIT CONSACRER LA POSITION PARTICULIÈRE DES TERRITOIRES DE LA RÉGION EN EUROPE

Les évolutions macroéconomiques et technologiques des trente dernières années ont conduit à faire émerger les grandes métropoles comme acteurs de premier plan de l'accueil des échanges humains, économiques et informationnels de la mondialisation, tandis qu'était mis en évidence leur rôle dans la régulation politique, économique, sociale ou encore environnementale. Cette tendance s'est traduite en Europe occidentale par la montée en puissance de trois grands pôles de développement économique et urbain :

- › les deux grandes régions-capitales Paris et Londres, qui s'affichent largement en tête en termes de poids démographique et économique dans le classement des agglomérations européennes ;
- › un ensemble polycentrique dans le nord de l'Europe, creuset du développement du capitalisme en Europe entre le XIII^e et le XIX^e siècle, fonctionnant en réseau et affichant également, dès lors que pris dans son ensemble, un poids économique et démographique de premier plan ; cet ensemble est structuré autour des grands ports du Nord de l'Europe

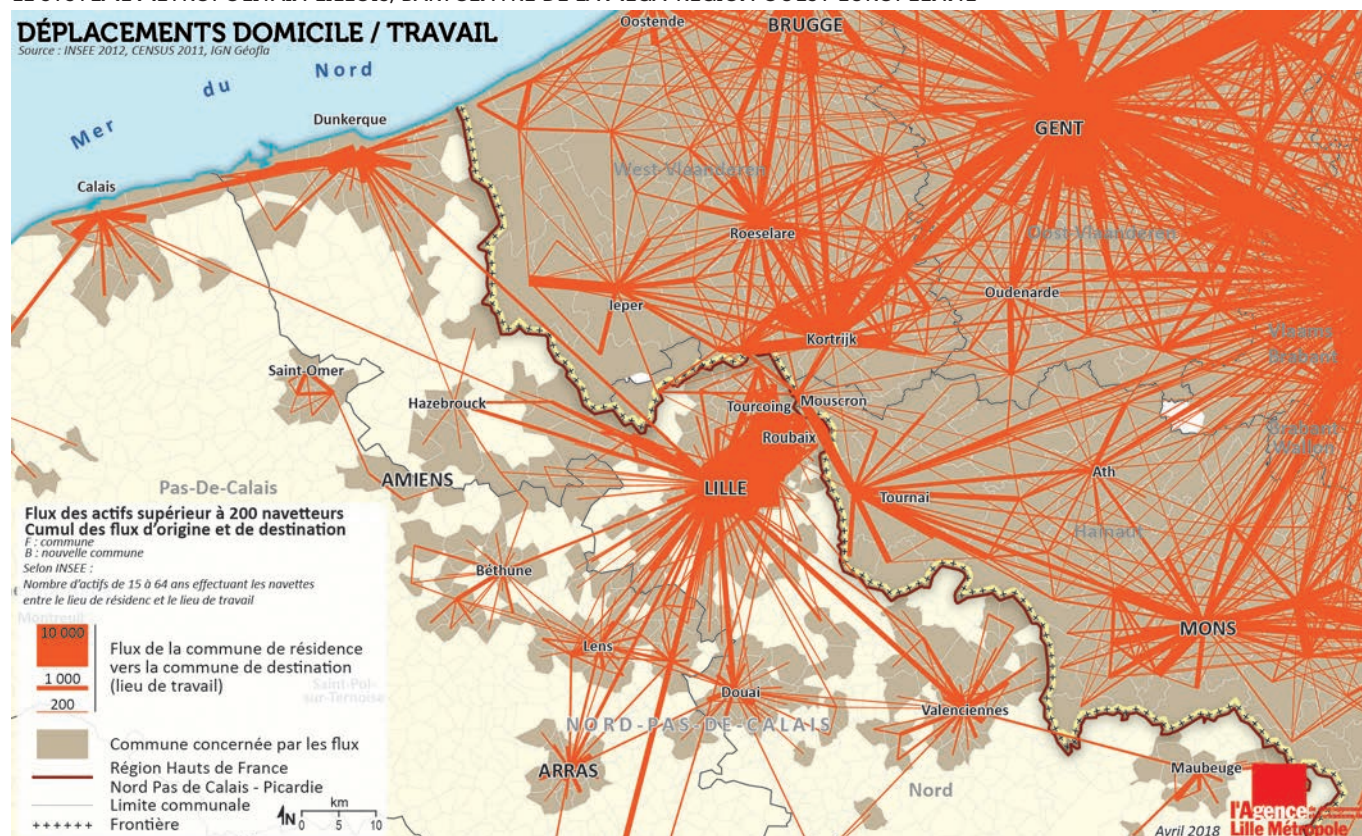
(Rotterdam, Anvers, Amsterdam, et Hambourg, en particulier) et de l'axe rhénan.

Ce tripôle Paris-Londres-Ports du Nord / Axe rhénan, que nous qualifions de « méga-région » ouest-européenne, au sein duquel la métropole de Lille et la région Hauts-de-France bénéficient d'une situation privilégiée, se distingue ainsi nettement du reste de l'Europe en termes :

- › démographiques et économiques ;
- › de densités de leurs infrastructures ferrées et routières ;
- › de l'importance de leurs grands aéroports (Roissy-Charles-de-Gaulle, Heathrow, Schiphol...) et des interactions entre eux ;
- › de rôle moteur dans le développement économique européen.

Dans la concurrence croissante des grandes mégapoles mondiales, **cet ensemble méga-régional est appelé à jouer un rôle de premier plan dans le développement européen.**

LE SYSTÈME MÉTROPOLITAIN LILLOIS, BARYCENTRE DE LA MÉGA-RÉGION OUEST EUROPÉENNE



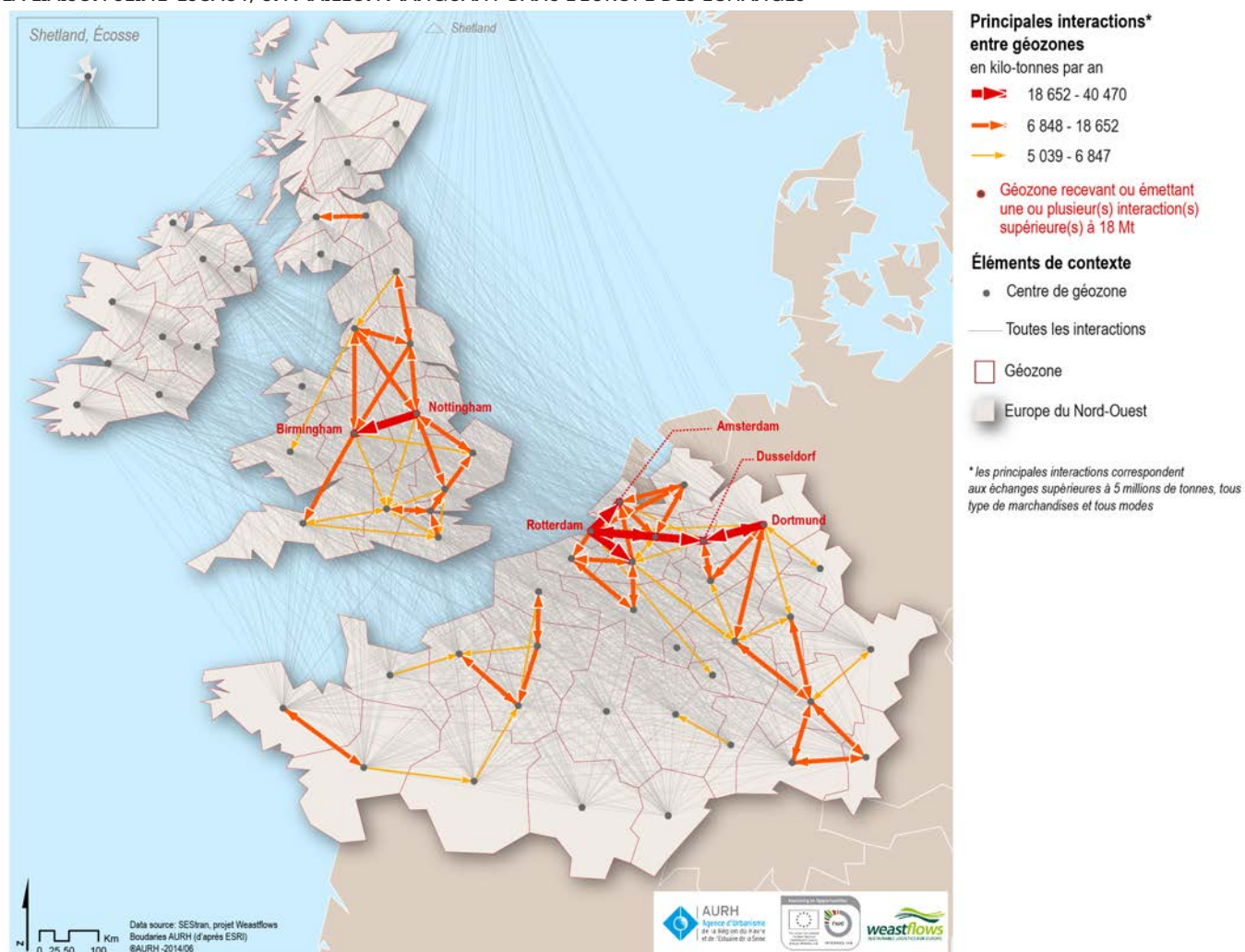
Force est de constater que **la concurrence prévaut aujourd'hui largement entre ces trois grands ensembles territoriaux**. Or, à l'heure de l'émergence massive et rapide de nouveaux acteurs « mégapolitains » à l'échelle mondiale - Shanghai ou Sao Paulo pour ne citer qu'eux -, **cette concurrence apparaît mortifère** pour l'ensemble de l'espace européen. **Alors que les moteurs économiques de ces trois grands ensembles sont différents et ainsi potentiellement complémentaires, ils demeurent peu connectés entre eux et peu transnationaux**. Dans cette perspective, le Canal Seine Nord Europe trouve toute sa dimension stratégique, comme unique liaison fluviale à grand gabarit entre la région parisienne et les Ports du Nord.

S'inscrivant dans une politique européenne de développement de neuf corridors prioritaires et d'un réseau central transeuropéen de transport multimodal à horizon 2030, ce projet apparaît véritablement comme **un maillon dans l'Europe des échanges**. Il doit en particulier permettre de :

- › contribuer fortement à la politique européenne de corridors multimodaux (Océan Atlantique, Mers du Nord et Baltique, Rhin-Alpes, Méditerranée) ;
- › renforcer les liens logistiques entre Paris, l'axe Seine et les Ports du Nord.

Il doit également permettre de pousser à un nécessaire report modal du routier vers le fluvial, en particulier pour le trafic

LA LIAISON SEINE-ESCAUT, UN MAILLON MANQUANT DANS L'EUROPE DES ÉCHANGES



massif de marchandises des Ports du Nord vers Paris. Ce dernier est d'autant plus nécessaire pour absorber la croissance du transport terrestre de marchandises que les axes routiers et jonctions urbaines du territoire sont aujourd'hui saturés en partie par le transport de marchandises par camions (A1, A2, A16, A25, A26, A29, etc.). Les coûts économiques et environnementaux de transport s'en trouveraient vraisemblablement diminués.

En permettant potentiellement de capter une hausse globale du trafic de marchandises, le projet repositionne ainsi les territoires de la Région Hauts-de-France en interface avec la région parisienne et les grands Ports du Nord :

- › **la métropole lilloise**, qui incarne historiquement cette logique d'interface politique, culturelle et territoriale ouest-européenne, en particulier avec la Belgique mais également avec les Îles britanniques avec lesquelles elle entretient des liens plus importants que le reste du territoire national ;
- › **les territoires transfrontaliers proches**, en particulier Courtrai et Tournai, avec lesquels les liens fonctionnels sont quotidiens (déplacements domicile-travail, déplacements domicile-loisirs, flux quotidiens de marchandises et d'informations, liens capitalistiques et économiques entretenus par les entreprises) ;
- › **le Bassin minier**, croissant est-ouest d'environ 1,2 millions d'habitants qui s'étend de Valenciennes à Béthune. S'il n'existe plus guère fonctionnellement en tant que tel, la gestion de son héritage industriel demeure un enjeu régional important. Il apparaît de plus en plus intégré à Lille, aussi bien en termes de déplacements domicile-travail, de relation sièges-établissements, d'éducation ou encore de déplacement domicile-loisirs. Ce positionnement n'est pas seulement centripète : si le Bassin minier constitue aujourd'hui un réservoir d'habitat et de main-d'œuvre pour la métropole, les échanges ne sont pas totalement déséquilibrés et nombre de cadres habitant dans la métropole lilloise y travaillent ;
- › **la façade littorale**, qui s'articule autour des ports de Calais et de Dunkerque. Si l'histoire de ces territoires est peu liée à la métropole lilloise et à leur hinterland, leur positionnement dans ce système métropolitain lillois se pose de manière croissante, à l'heure où ces deux ports affichent par exemple un trafic de marchandises supérieur au Havre et Rouen réunis (respectivement 90 millions de tonnes en 2016 contre 86 millions).

Pour autant, à l'heure où le projet Seine Escaut connaît un nouveau départ et voit son financement¹ relativement sécurisé, force est de constater aujourd'hui que **les territoires régionaux ne sont pas (encore) préparés à l'arrivée d'une infrastructure qui se distingue fortement par son caractère continu d'un projet de transport « classique » reliant un point à un autre**, et ce du fait de son caractère :

- › **multi-fonctionnel** : il est un projet de transport mais plus largement une infrastructure écologique et un projet d'aménagement et de développement territorial ;
- › **transfrontalier** : il est un objet géostratégique qui induit une dynamique de coopération interterritoriale à de multiples échelles (locale, métropolitaine, interrégionale, inter-métropolitaine). Relevant en effet de la gestion de l'eau et du développement de la voie d'eau, il n'existe pas sans l'ensemble de ses territoires amont et aval. Ses implications et les enjeux qu'ils portent vont donc bien au-delà des 107 kilomètres du nouveau tronçon.

Cette liaison Seine-Escaut invite donc les territoires régionaux à une projection dans le temps² et dans l'espace, légitime à plusieurs titres :

- › par leur position géographique au cœur de ces espaces ainsi mis en réseaux, ils ont une opportunité unique d'appuyer leur développement sur cet investissement de grande ampleur ;
- › en tant que co-financeurs du projet, ils doivent légitimement en capter une partie du retour sur investissement en termes de création de valeur territoriale sous toutes ses formes.

Or cette création de valeur ne saurait mécaniquement se produire du seul fait de cette connexion nouvelle, par un report modal massif sur la voie d'eau d'une part, et des effets d'entraînement supposément induits par ce dernier de l'autre³. Si le projet doit permettre de dépasser un fonctionnement « insulaire » des territoires régionaux dans l'Europe des échanges, ces derniers ne doivent pas pour

1- 4,5 milliards d'euros, dont 1,9 milliards par l'Union Européenne, un milliard d'euros par l'État, un milliard d'euros par les collectivités territoriales et 600 millions d'euros par emprunt.

2- Ces derniers peuvent aujourd'hui espérer une mise en service du Canal Seine Nord Europe autour de 2026 ou 2027.

3- La création de quatre plateformes multimodales sur le tronçon du Canal, dont le financement n'est à plus forte raison pas encore bouclé, ne constitue nullement une garantie de développement territorial autour de la voie d'eau, l'offre ne créant jamais mécaniquement sa propre demande.

autant devenir de simple « lieux de passage » pour des flux massifs de marchandises à grande échelle.

Le nouveau souffle que connaît le Canal Seine Nord Europe doit donc dès maintenant amener les territoires à se saisir des **opportunités offertes par la voie d'eau**. L'objet de cette synthèse est de leur proposer des **clefs d'appropriation de ces enjeux**, aussi bien à des fins de **réflexion stratégique** que de **mobilisation collective**.

Le travail documentaire, d'entretiens et d'échanges collectifs effectué dans le cadre de la collaboration ADULM/ESSEC nous a conduit à réaffirmer **le primat du développement territorial endogène** lié au projet, c'est-à-dire la capacité des territoires à fonder leur développement d'abord sur leurs atouts propres, contrairement aux analyses et discours qui souvent se fondent sur une approche essentiellement exogène de ses effets. A nos yeux, pour que le Canal Seine Nord Europe se greffe au mieux sur les territoires régionaux :

- › la voie d'eau doit prioritairement être appréhendée comme un levier de développement endogène pour les territoires (1) ;
- › de ce développement endogène dépendront la nature et le degré du report modal vers la voie d'eau et donc l'attractivité extérieure de ces territoires, c'est-à-dire la nature véritablement « européenne » du projet (2) ;
- › ces deux dimensions complémentaires appellent à la constitution progressive d'un écosystème de la voie d'eau (3), lequel suppose très en amont et donc dès maintenant des réflexions et actions aussi bien en termes de stratégie foncière et d'aménagement que de coordination à différentes échelles.

01.

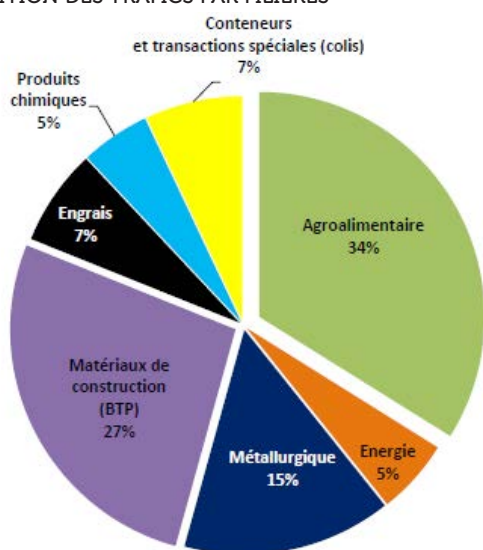
LA VOIE D'EAU DOIT DEVENIR POUR LES TERRITOIRES DE LA RÉGION UN ACCÉLÉRATEUR DE DÉVELOPPEMENT DE LEURS ATOUTS PROPRES

CONSOLIDER DES FILIÈRES AGRICOLES ET INDUSTRIELLES DU TERRITOIRE PAR LA VOIE D'EAU

La Région Hauts-de-France apparaît fortement marquée par des filières agricoles et industrielles qui se sont construites et structurées au XIX^e et au XX^e siècle, en particulier⁴ :

- › **le secteur agro-alimentaire** (50 000 emplois et 290 établissements de 20 salariés et plus), fortement représenté dans les zones d'emplois de Lille, Boulogne-sur-Mer, Péronne, Thiérache, et dans une moindre mesure d'Arras, Béthune-Bruay et Flandre-Lys ;
- › **le secteur de la chimie** (35 000 emplois, 260 établissements de 20 salariés et plus), principalement à Lille, Béthune-Bruay, et au sud autour d'Amiens, Beauvais, Compiègne et Roissy-Sud-Picardie) ;
- › **le secteur de l'énergie** (35 000 emplois, 1 000 établissements), principalement autour de Dunkerque ;
- › **le secteur de la sidérurgie-métallurgie** (16 800 salariés, 150 établissements), principalement autour de Dunkerque, Maubeuge et la Vallée de la Bresle-Vimeu ;
- › **le secteur du papier-carton** (8 000 salariés, plus de 180 établissements), historiquement concentré autour de Saint-Omer ;

RÉPARTITION DES TRAFICS PAR FILIÈRES



Source : Voies Navigables de France

4- Ces données de 2016 sont issues de l'Atlas économique des Hauts-de-France produit par la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie.

- › **le secteur nautique** (5 200 salariés, plus de 200 entreprises), marqué par une concentration dans l'aire urbaine de Lille, de Boulogne-sur-Mer, de Calais et de Dunkerque, et dans une moindre mesure à Amiens, Béthune-Bruay et Valenciennes) ;
- › **le secteur du BTP** (108 000 salariés, près de 300 établissements de plus de 50 salariés), en particulier à Lille, Cambrai, Arras, Flandre-Lys et Laon.

La plupart de ces filières ont connu des mutations et restructurations considérables ces trente dernières années, qui interrogent leur modèle économique actuel et futur, et leur ancrage sur le territoire. Or, la région Hauts-de-France possède **le réseau français de voies navigables le plus dense, maillant la majeure partie de son territoire et jonché par bon nombre d'implantations agricoles et industrielles qui n'intègrent aujourd'hui que très peu la voie d'eau dans leur processus de production**. Et ce, à la fois pour des raisons de :

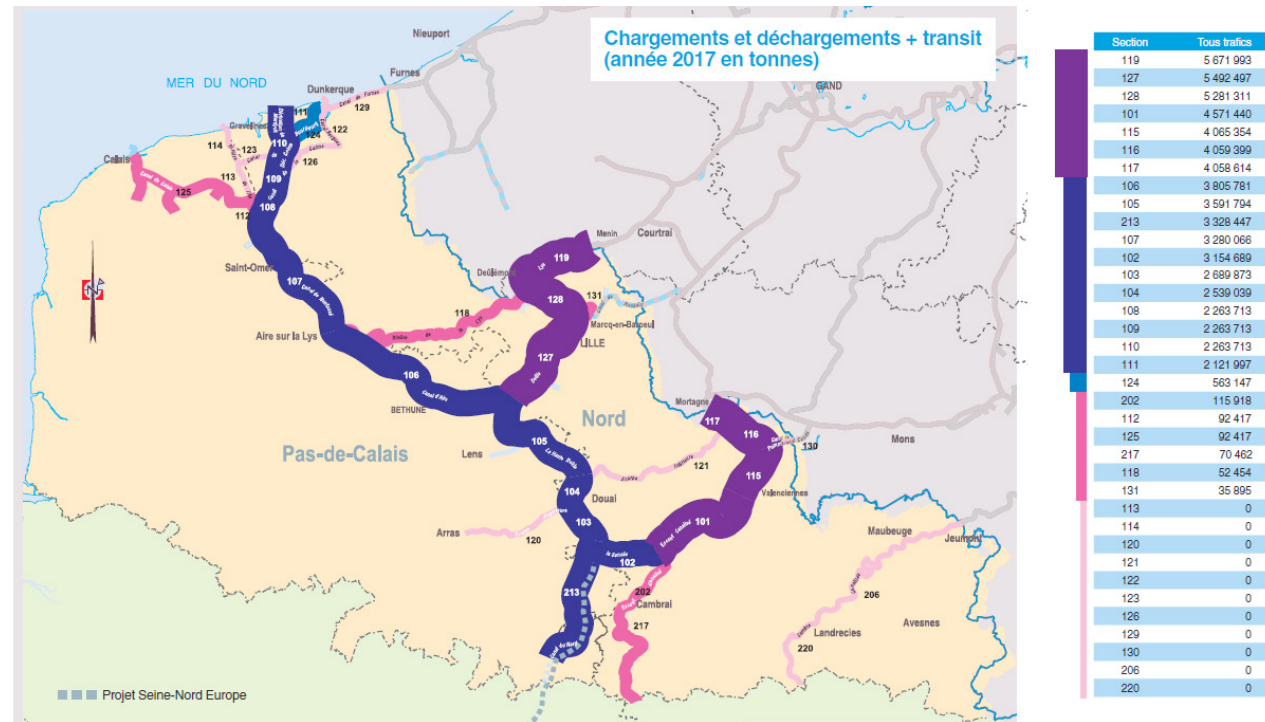
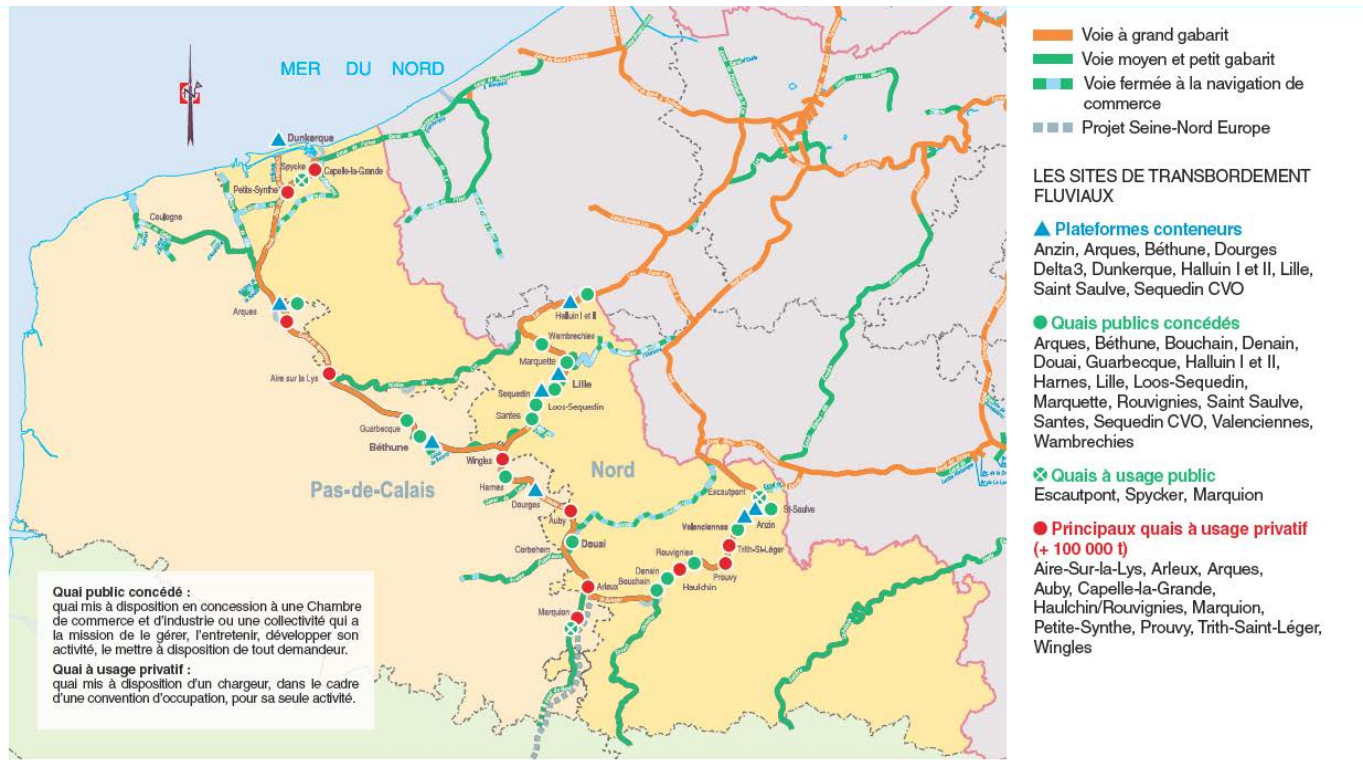
- › structuration dans la deuxième moitié du XX^e siècle de la filière logistique autour du réseau routier, à l'instar du reste du territoire national, contribuant à façonner certaines habitudes dans l'organisation géographique et modale de la production ;
- › ruptures de charges générées par des coupures physiques (axe routier par exemple) entre les implantations et la voie d'eau, en dépit parfois d'une proximité directe.

Ces freins à l'utilisation de la voie d'eau peuvent toutefois être dépassés ou en partie atténués par des politiques locales de réaménagement pour lesquelles les collectivités territoriales ont un rôle à jouer. Encore faut-il que cette utilisation **réponde à des besoins potentiels de la part des acteurs économiques**, utilisation qu'il est certes possible d'appuyer à grande échelle au travers d'incitations fiscales mais qui, pour être viable, doit se greffer sur une demande des entreprises.

Sans entrer dans une liste exhaustive des arguments qui plaident en faveur de l'utilisation de la voie d'eau par les différentes industries du territoire, certains exemples, effectifs aujourd'hui sur des secteurs et territoires variés, peuvent être évoqués à titre d'illustration :

- › l'industrie agro-alimentaire est fortement utilisatrice de la voie d'eau ;
- › le transport de matériaux de construction constitue déjà un important générateur de flux par la voie d'eau, qui est appelé à se renforcer du fait des grands projets d'infrastructures sur le territoire (le CSNE en premier lieu) et au-delà (le Grand Paris Express par exemple) ;

LE SYSTÈME RÉGIONAL DE VOIE D'EAU ET SON UTILISATION SELON LES DIFFÉRENTES FILIÈRES



Source : Voies Navigables de France

- › l'utilisation par la métallurgie/sidérurgie est également importante, en particulier sur le territoire du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) ;
- › le secteur énergétique, via notamment la raffinerie du GPMD ou le trafic de charbon, ainsi que de la chimie représentent tous deux 5% du trafic fluvial ;
- › certaines industries automobiles l'utilisent également, principalement pour le transport de pièces par conteneurs, à l'instar de Toyota Onnaing sur le port de Saint-Saulve.

Ces quelques cas peuvent constituer une base d'analyse pour décortiquer le modèle économique sous-jacent et les opportunités de gains issues de l'utilisation des différents modes de transport (route, fer, eau). **Ces éclairages sur l'actuelle « toile industrielle » du territoire, c'est-à-dire l'écosystème local, peuvent ensuite bénéficier à l'ensemble du tissu productif dans une logique de partage d'expérience et de bonnes pratiques.** La Région Hauts-de-France peut ici jouer un rôle crucial d'impulsion stratégique et d'interface entre acteurs publics et/ou économiques.

De fait, certaines opportunités stratégiques se dégagent clairement :

- › **favoriser des systèmes de collecte d'ordures ménagères et/ou industrielles par la voie d'eau**, tels qu'ils existent sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille, pour favoriser la structuration d'une filière régionale centrée sur le **traitement des déchets et les potentialités d'économie circulaire** induit par celui-ci ;
- › **améliorer le processus de production** des implantations agricoles et industrielles grâce à la **ressource en eau** : des dispositifs de pompage peuvent par exemple permettre de générer des économies sur la consommation d'eau potable. De tels dispositifs sont par exemple développés au Canada dans la région de Montréal ;
- › contribuer à la **sécurisation à terme de l'approvisionnement en eau**, enjeu important pour un territoire régional soumis à un risque de stress hydrique à horizon 20 ans. De surcroît, les voies d'eau constituent un exutoire pour les eaux de surface particulièrement important pour la zone littorale et pour le Bassin minier confronté aux séquelles hydrologiques de l'extraction houillère ;

› inscrire la voie d'eau dans la dynamique de transition énergétique du territoire en termes de :

- **production d'énergie** : la forte composante agricole du tissu régional constitue une opportunité de développement de la biomasse agricole en particulier pour la production de Gaz Naturel Liquéfié (GNL), appelé à alimenter de manière croissante les futurs bateaux. La ressource en eau est de surcroît elle-même une source de production locale et de **stockage d'énergie**⁵ ;
- **transport d'énergie**, la voie d'eau pouvant notamment être utilisée pour faire passer des gazoducs ou transporter de l'électricité. Même si aucun besoin de ce type n'apparaît aujourd'hui, la possibilité d'une telle utilisation à plus long terme dans des échanges à moyenne-longue distance ne peut être totalement écartée. Les exemples de ce type sont nombreux⁶. Une utilisation similaire pourrait aussi être envisagée à plus courte distance concernant des réseaux de chaleur ;
- › **inclure l'utilisation de la voie d'eau dans les stratégies de renouvellement du tissu économique**, qui est l'occasion d'expérimenter de nouvelles formes d'industries, le trafic de vrac jouant par exemple un rôle-clé dans le développement de l'impression 3D. Des modèles émergents comme les usines flottantes (de production, stockage et déchargement de gaz) doivent aussi sur ce point être envisagés. L'exemple le plus emblématique est le *Prelude FLNG*⁷, une usine qui recueille le gaz offshore et le transforme à bord en gaz naturel liquéfié (GNL). La voie d'eau pourrait également servir de support pour de futurs réseaux fibres⁸ et même répondre aux besoins d'opérateurs énergétiques ou numériques en sa qualité d'infrastructure continue.

5- Sur ce point, des dispositifs tels que les stations de transfert d'énergie par pompage (STEP) sont déjà développés en France, par exemple à Grand'Maison (Isère), ou à Revin (Ardennes).

6- La pose d'un câble électrique sous-marin de 280 kilomètres de long dans le Golfe de Gascogne, permettant de favoriser les échanges d'électricité entre la France et l'Espagne, est par exemple en cours. De nombreux exemples transfrontaliers qui plus est - existent déjà pour l'électricité (entre la Norvège et les Pays-Bas,) et le gaz (le North Stream entre la Russie et l'Allemagne) et d'autres sont en cours de réalisation (le projet Viking Link entre le Danemark et l'Angleterre pour l'électricité ; le pipeline trans-adriatique, de la frontière gréco-turque à l'Italie).

7- Réalisé pour la Royal Dutch Shell par le consortium Samsung Heavy Industries - Technip et inauguré en 2017 au large des côtes australiennes.

8- Rappelons ici que la quasi-totalité du trafic internet intercontinental transite via plusieurs centaines de câbles sous-marins.

Au-delà d'une seule ré-industrialisation du territoire, **c'est toute une « révolution industrielle »⁹ qui est en jeu aujourd'hui sur les territoires régionaux et pour laquelle l'eau constitue un levier majeur.**

Se saisir de toutes ces opportunités implique de **partir des besoins actuels et futurs des acteurs économiques afin de générer de la demande**. Quatre plateformes multimodales sont aujourd'hui prévues sur le tronçon¹⁰ et offrent des potentialités sans doute inégales de développement. D'autres sites à fort potentiel pourraient également être proposés :

- › Douai, ville batelière historique qui semble présenter de réelles opportunités d'implantation d'une plateforme logistique ;
- › Ribécourt, qui abrite un véritable tissu industriel avec un accès routier et ferré, et notamment pour ce dernier mode une capacité de liaison avec la gare de triage de Tergnier, aujourd'hui sous-exploitée et stratégiquement reliée au système ferroviaire du Grand Paris ;
- › Compiègne, qui présente des potentialités d'autant plus importantes pour la constitution d'un pôle naval que la ville constitue le point de départ du percement du Canal, dont la construction se fera du sud vers le nord.

Cette approche prioritairement endogène offre à chaque territoire la possibilité de trouver sa place dans ce futur système de voie d'eau, de manière à dépasser des postures concurrentielles destinées à capter des ressources externes.

L'ATTRACTIVITÉ DES TERRITOIRES ET LE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET PAYSAGER

Le rôle stratégique de la voie d'eau dans le développement endogène des territoires passe également par **une stratégie de requalification urbaine et paysagère**. Il s'agit de mettre en œuvre une stratégie de **reconquête des bords à voie d'eau**, dans une logique de valorisation de leur rôle de voie de communication. Les rives sont trop souvent utilisées pour des usages qui en sont indépendants, qu'ils soient routiers (lorsqu'un axe longe la voie d'eau et en coupe l'accès, mais aussi



lorsque ces espaces servent à l'aménagement de parkings) ou reconquis à des fins exclusivement résidentielles.

Cette stratégie doit **articuler de manière harmonieuse la diversité des usages le long de la voie d'eau dans une logique de partage des fonctions économiques, urbaines et paysagères**. Il faut ici d'une part souligner l'ampleur des opportunités foncières offertes en bord à voie d'eau dans de nombreux territoires régionaux - dans le Bassin minier et dans la métropole lilloise en particulier où les nombreuses friches industrielles sont autant de territoires appelés à muter à court et moyen terme - en particulier pour des projets de **(re)développement de zones d'activités économiques**.

Ce sont également des espaces privilégiés pour **accueillir des usages récréatifs**, répondant à une forte demande des usagers et des habitants. De nombreux succès sur le territoire belge comme également sur celui de la métropole lilloise peuvent en témoigner.

Dans cette perspective, à ces opportunités de développement sur certains secteurs doivent répondre des stratégies de **réaménagement urbain, requalification et préservation** du territoire :

- › assurant la **continuité des parcours doux**, allant des promenades à pied à un réseau maillé de pistes cyclables. Ces dernières peuvent venir proposer de nouvelles offres de mobilité venant optimiser les flux de personnes et ce également dans une logique environnementale ;
- › pensant de manière harmonieuse les coupures et les franchissements de la voie d'eau, ainsi que la signalétique et le mobilier urbain à proximité ;

9- Dans cette perspective le Canal Seine Nord Europe pourrait tout à fait être intégré au dispositif REV3.

10- Noyon, Nesle, Marquion et Péronne.

- › préservant et revalorisant la **dimension écologique** du territoire, à savoir les espaces naturels les plus remarquables, les biotopes spécifiques, ainsi que les activités agricoles et la biodiversité ;
- › limitant autant que possible l'artificialisation des berges ;
- › atténuant les effets territoriaux néfastes d'éventuelles **prises à gabarit de la voie d'eau**. Les efforts effectués en la matière par les régions belges méritent l'attention, en raison de la complexité des procédés utilisés et des enjeux patrimoniaux induits¹¹ ;
- › positionnant la voie d'eau comme l'un des marqueurs du territoire, aussi bien en termes d'attractivité résidentielle que paysagère et touristique.

A cette requalification du territoire par la voie d'eau s'ajoute un enjeu central de **gestion et de préservation de la ressource en eau**, parfois sous-estimé en raison de l'apparente pluviosité du territoire, et notamment le fait de :

- › Reconquérir la qualité des eaux de surface ;
- › Améliorer l'approvisionnement en eau du territoire ;
- › Diminuer les risques d'inondation.

Notons qu'il s'agit là d'un enjeu intrinsèquement transfrontalier. A ce titre, il n'est pas anodin que le GECT de l'Eurométropole se soit saisi du sujet pour impulser une dynamique de co-construction de projets transfrontaliers au travers du **Parc Bleu de l'Eurométropole**, qui insiste sur le rôle joué par l'eau dans la qualité de vie sur le territoire, ses dimensions environnementales et paysagères mais aussi ses usages récréatifs. Les acteurs flamands du GECT ont par exemple proposé la mise en place d'une « fête de l'eau » qui aurait lieu sur l'ensemble des territoires de l'Eurométropole. Il pourrait s'agir là d'un premier élément fondateur d'une unité métropolitaine transfrontalière vécue et incarnée.

**AMIENS ET SES HORTILLONNAGES :
À LA FOIS RECONQUÊTE URBAINE,
PRÉSERVATION ENVIRONNEMENTALE, EXPLOITATION
AGRICOLE ET MARQUEUR DU TERRITOIRE**

Un exemple-type de développement de l'attractivité de canaux et voie fluviale est la ville d'Amiens et ses Hortillonnages. Ces derniers, situés à quelques centaines de mètres de la cathédrale gothique de la ville, constituent un ensemble de jardins flottants se déployant sur 65 kilomètres de canaux au cœur de la ville. Aujourd'hui envisagée par les autorités locales pour un classement comme site d'intérêt mondial, cette zone marécageuse avait été longtemps délaissée après son passé d'exploitation potagère et maraîchère, avant que les acteurs locaux n'envisagent ce nouveau positionnement en jardins au cœur de la ville. Le site joue aujourd'hui d'un rôle majeur pour la Ville, le Département comme la Région à la fois dans le champ touristique, avec un minimum de 150 000 visites par an, mais aussi dans le champ agricole et écologique.

¹¹- L'exemple tournaisien du fameux « Pont des Trous » incarne l'ambition et l'intérêt des Belges, Wallons comme Flamands, pour l'arrivée de la nouvelle voie d'eau, dans la mesure où il fallut pour ce faire rivaliser d'ingénierie pour modifier une porte d'eau d'origine médiévale à laquelle les habitants sont particulièrement attachés.

Trafic des principaux ports maritimes

Trafic portuaire global
En millions de tonnes

461
200
100
50

Type de trafic

- Vrac liquide
- Vrac solide
- Trafic Ro/Ro
- Trafic conteneurs
- Autres
- Pas d'information

Réseau fluvial : niveau de navigabilité en 2013
Selon la classification CEMT

- CEMT V et supérieur
- CEMT III et IV
- CEMT I et II
- Non navigable
- Projet de Canal Seine Nord Europe

Infrastructures portuaires

- Port maritime
- Port fluvial

0 5 10 15 20 km

Source : ADJLM, OpenStreetMap contributors, ODBL, AURH, Woadflows Project

Avril 2018

Lille Métropole

The map displays the Hauts-de-France region, highlighting its maritime and inland waterway infrastructure. A legend in the top left corner defines the types of port traffic (liquid bulk, solid bulk, Ro/Ro, containers, others, and no information) and the levels of river navigability according to the CEMT classification (CEMT V and above, CEMT III and IV, CEMT I and II, non-navigable, and the Canal Seine Nord Europe project). A scale bar indicates distances up to 20 km. The map shows major ports such as Dunkerque, Calais, and Lille, each with a pie chart representing its traffic composition. The Canal Seine Nord Europe project is also indicated on the map.

Port	Trafic total (mt)
Rotterdam	461,18
Antwerpen	214,17
Gent	124,1
Bruxelles/Brussel	6,95
Lille	110
Dunkerque	46,74
Calais	43,30
Dover	27,60
Le Havre	65,41
Rouen	21,70

02.

CE DÉVELOPPEMENT ENDOGÈNE PERMET DE MIEUX CAPTER LES FLUX INTERNATIONAUX GÉNÉRÉS PAR LE CANAL SEINE NORD EUROPE

Le Canal Seine Nord est un projet intrinsèquement européen, l'ensemble du réseau étant de ce fait éligible, à hauteur de 40%, aux financements de l'Union européenne. Affirmer le rôle de la voie d'eau dans le développement endogène des territoires ne conduit nullement à en ignorer la dimension de grande échelle : les deux volets sont étroitement complémentaires.

NÉCESSITÉ MAIS INCERTITUDES DU REPORT MODAL : VERS UNE « OPTIMISATION DES FLUX »...

La France se distingue de la plupart de ses voisins nord-européens par une prédominance du mode routier dans le transport de marchandises (environ 80% des flux) et par un retard en termes de report modal.

On constate ici des **trajectoires différenciées** en termes d'évolution modale :

- › la Belgique et les Pays-Bas ont connu un important report modal depuis le début des années 2000, avec un effet de rattrapage particulièrement notable pour la Belgique (la part du routier étant en 2002 comparable à la France, alors qu'elle n'est plus que de 58% en 2012) ;
- › l'Allemagne a sur la période renforcé la place du fer, qui était comparable à la France en 2002 (19%) avant d'augmenter à 23% en 2012 (alors qu'elle baisse dans le même temps de 4 points en France) ;
- › la France, qui a vu la part déjà importante en 2002 du mode routier se renforcer encore sur la période au détriment surtout du ferroviaire.

S'en suivent d'importants phénomènes de congestion des **grands axes de transport à l'échelle ouest-européenne** (les corridors historiques Nord-Sud et Est-Ouest depuis les ports du Range Nord, Anvers et Rotterdam en particulier, eux-mêmes saturés en raison de la congestion de leur hinterland) **mais aussi sur le territoire régional**, qui s'expliquent en partie par le transport de marchandises par camions (A1, A2, A16, A25, A26, A29 etc.). Ce report modal vers la voie d'eau (et le fer) est aujourd'hui d'autant plus crucial que :

- › le **trafic global de marchandises se massifie dans l'ensemble du Range Nord**, qui accueille aujourd'hui deux tiers des marchandises qui arrivent en Europe soit 900 millions de tonnes en 2012. A horizon 2050, la Commission européenne y prévoit en outre une augmentation de 80% du trafic de marchandises et de 50% du trafic de voyageurs ;
- › nous assistons à une véritable **révolution du trafic de marchandises à l'échelle intercontinentale**, issue d'une complexification de la géographie de la production et donc des flux, qui induit une diversification des possibilités de trajets et de modes utilisés (y compris le trafic aérien) ;
- › le mode routier génère aujourd'hui des **surcoûts économiques et environnementaux de transport**. En effet, avec un litre de carburant, une tonne de marchandises se déplace sur 20 km par la route, 80 km par le fer et 100 km par le fluvial à grand gabarit. Un seul convoi fluvial de 4 500 tonnes (du type de ceux qui circuleront sur le Canal Seine Nord) transporte autant de marchandises que 250 camions ou 125 wagons (soit 4 trains complets) ;
- › la congestion des grands axes routiers, à plus forte raison quand ceux-ci traversent des territoires densément peuplés, contribue à **dégrader la qualité de l'air** et engendrer des problèmes sans cesse croissants de **santé publique**.

Dans l'état actuel des infrastructures de transport, la situation apparaît **intenable au regard des prévisions de massification du transport de marchandises et de personnes**.

LE RETARD FRANÇAIS EN TERMES DE REPORT MODAL

	2002			2012			Évolution (%)		
	Route	Fer	Fleuve	Route	Fer	Fleuve	Route	Fer	Fleuve
UE 28	75,5	18,3	6,2	75,1	18,2	6,7	-0,4	-0,1	0,5
Allemagne	66,3	18,8	14,9	64,6	23,1	12,3	-1,7	4,3	-2,6
Belgique	77,5	10,7	11,8	58,3	17,5	24,3	-19,2	6,8	12,5
France	77,7	19,1	3,1	80,6	15,2	4,2	2,9	-3,9	1,1
Luxembourg	90,7	5,6	3,7	93,2	3,4	3,4	2,5	-2,2	-0,3
Pays-Bas	63,3	3,3	33,4	56,2	5,1	38,7	-7,1	1,8	5,3
Royaume-Uni	89,7	10,2	0,1	87,8	12,1	0,1	-1,9	1,9	0

Source : Eurostat

Pour autant, la nature et le degré de ce report modal sont soumis à de très nombreux aléas dont il est impossible d'apprécier l'évolution à horizon 10 ans :

- › il peut ainsi être **favorisé** par la politique européenne des corridors, l'état de congestion et de pollution des territoires néerlandais et flamands, le développement croissant du « just-in-time » dans le trafic logistique - qui implique d'éviter les aléas du trafic routier - ou encore l'évolution des politiques de charges environnementales (taxe eurovignette par exemple) ;
- › mais il peut également être **freiné** par le développement (plus rapide ?) du transport routier propre, la capacité insuffisante de la batellerie française à passer au Gaz Naturel Liquéfié (GNL), les ruptures de charges induites par le transport fluvial, ou encore le raccourcissement (ou la baisse) des flux du fait du développement de l'autonomie énergétique ;
- › enfin, d'autres facteurs comme l'évolution du trafic aérien ou les fluctuations du coût du pétrole pourront peser dans un sens comme dans l'autre.

Le report modal, et donc potentiellement le modèle économique du Canal Seine Nord en phase d'exploitation, dépendra de manière générale des opportunités que présentera la voie d'eau et donc de ce que les territoires eux-mêmes en auront fait d'ici-là. Il convient donc à nos yeux de plutôt parler d'une « optimisation des flux » permise par le Canal Seine Nord et favorisée par les territoires.

... POUR CONSTRUIRE L'EUROPE DES ÉCHANGES

La **concurrence prévaut largement entre les trois grands ensembles territoriaux ouest-européens** (Paris, Londres, Ports du Nord). En témoignent les inquiétudes que suscite encore le projet de liaison Seine Escaut chez certains acteurs qui redoutent la concurrence des grands Ports du Nord. La croissance accélérée du trafic du port d'Anvers par rapport aux ports français depuis les années 1990 est une réalité. En 1990, le trafic conteneurs d'Anvers était équivalent à l'ensemble du trafic des ports français, et qu'il est aujourd'hui 2,5 fois supérieur à ces derniers. Le port belge a en effet trouvé dans les infrastructures existantes les moyens de se connecter à l'Île-de-France.

Ainsi sur la période 1990-2016, les **ports français ont certes augmenté leur trafic mais continué à perdre des parts de marché** par rapport à leurs homologues belges, néerlandais et allemands, qui ont connu une progression spectaculaire de leur trafic et ainsi renforcé leur position déjà dominante. Les phénomènes de saturation que nous évoquions n'ont donc pas modifié de façon sensible les stratégies de localisation - de concentration - des chargeurs. Inscrire les ports français dans une posture de concurrence frontale par rapport aux Ports du Nord ne semble pas une stratégie pertinente.

ÉVOLUTION DES PARTS DE MARCHÉ DES PRINCIPAUX PORTS MARITIMES OUEST-EUROPÉENS SUR LES CONTENEURS

	Rouen	Le Havre	Dunkerque	Anvers	Zeebrugge	Rotterdam	Brème	Hambourg	Total
1990									
Conteneurs (en EVP)	0,1	0,8	0,1	1,6	0,3	3,7	1,1	2	9,7
Parts de marché (%)	1	8,2	1	16,5	3,1	38,1	11,3	20,6	100
2010									
Conteneurs (en EVP)	0,1	2,4	0,2	8,5	2,5	11,1	4,9	7,9	37,6
Parts de marché (%)	0,3	6,4	0,5	22,6	6,6	29,5	13	21	100
2016									
Conteneurs (en EVP)	0,1	2,5	0,3	10	1,4	12,38	5,5	8,9	41,1
Parts de marché (%)	0,2	6,1	0,7	24,3	3,4	30,1	13,4	21,7	100
Taux de croissance annuel moyen (1990-2016)	0%	4%	4%	7%	6%	5%	6%	6%	6%
Évolution des parts de marché (%)	-0,8	-2,1	-0,3	7,8	0,3	-8,0	2,1	1,1	0

Source : Sites Internet des Autorités Portuaires. Les Equivalents Vingt-Pieds ou « EVP » désignent une unité de mesure simplifiée du trafic de conteneurs regroupant à la fois ceux de 20 et 40 pieds.

L'arrivée des **mégaprojets d'infrastructure** tels que les Nouvelles Routes de la Soie ou encore la Route de l'Arctique, qui connecteront directement l'Asie au système rhénan (Duisbourg en particulier) sans passer via la voie maritime par le Range Sud puis Nord de l'Europe, peuvent de surcroît bouleverser les schémas classiques de trafic intercontinentaux de marchandises et ainsi renforcer ces déséquilibres. Dans cette perspective, il apparaît d'autant plus nécessaire pour les territoires de la Région Hauts-de-France - tout comme ceux grand-parisiens et normands - de se connecter aux systèmes d'échanges néerlandais et rhénans plutôt que d'envisager de les concurrencer frontalement.

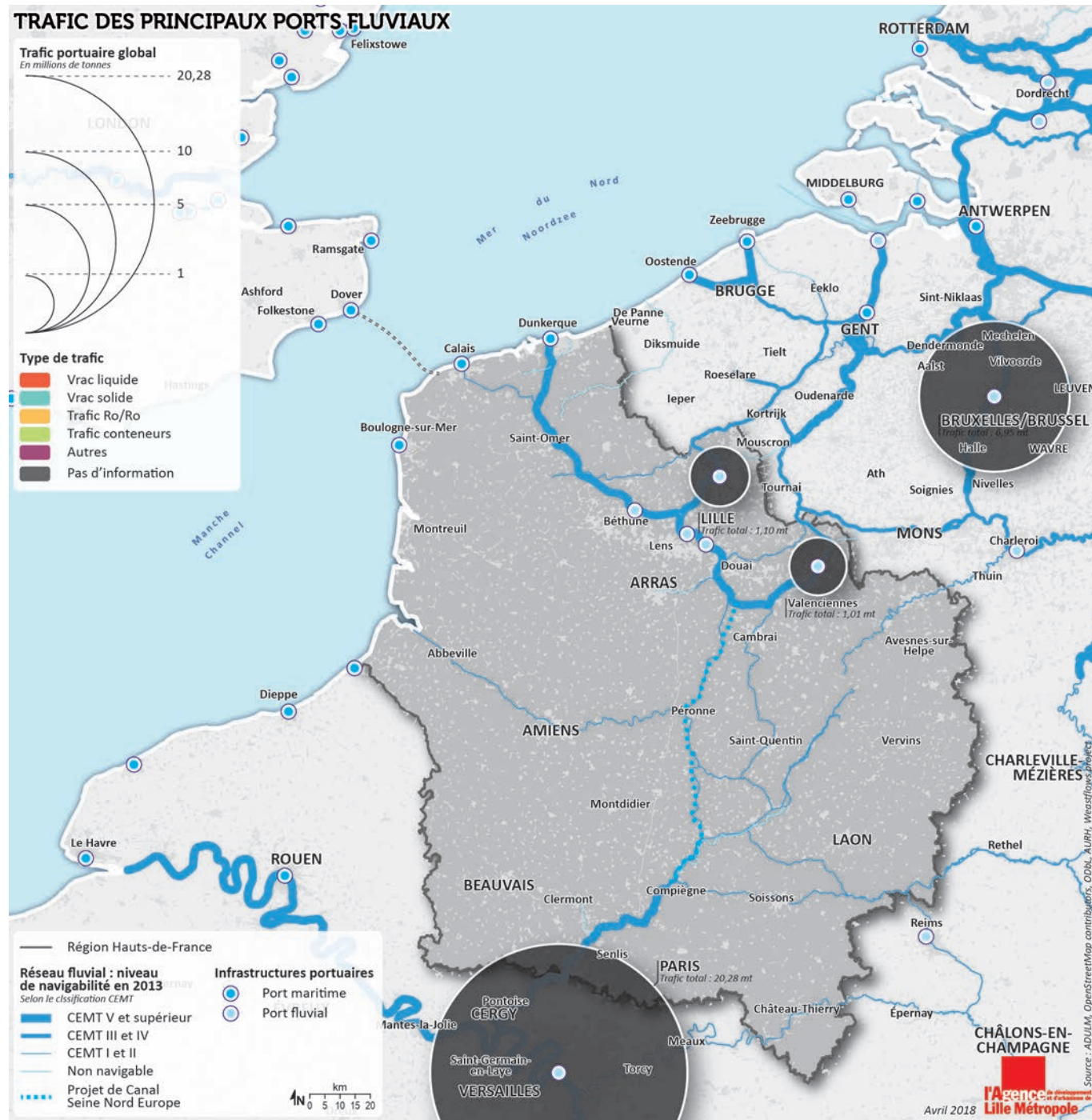
Le Canal Seine Nord va de fait renforcer la **mise en réseau de systèmes portuaires déjà très hiérarchisés avec des spécialisations très différentes** :

- › **dont les effets sont difficiles à anticiper¹²** : le CSNE va générer un hinterland commun entre Le Havre et les Ports du Nord mais au profit de qui ? Si une légère redistribution des parts de marchés se produit, à quelle condition Dunkerque peut-il capter du trafic de Rotterdam et/ou du Havre ? Quel est l'avenir du vrac liquide et des hydrocarbures ?
- › mais qui doivent à terme plutôt relever d'une recherche de **complémentarités et de synergies à l'échelle méga-régionale**. Qu'il s'agisse de stratégies partenariales ou au contraire de recherche de spécialisations (petits bateaux, short-sea shipping...), celles-ci découleront de manière progressive de l'appropriation de ces enjeux par les territoires.

Une construction par les territoires d'une projection européenne commune doit prévaloir, pour que les dynamiques endogènes favorisent les effets exogènes attendus du projet. A termes, c'est un « écosystème de la voie d'eau » qui doit se constituer par ce dialogue interterritorial.

12- Des événements politiques conjoncturels comme le Brexit peuvent par exemple avoir des effets notables, Calais ayant, en grande partie pour cette raison, dépassé en 2017 Dunkerque en terme de tonnages.

LE TRAFIC GLOBAL DE MARCHANDISES DES PRINCIPAUX PORTS INTÉRIEURS DU RANGE NORD



BÂTIR UN ÉCOSYSTÈME DE LA VOIE D'EAU SUR LES TERRITOIRES MÉTROPOLITAINS ET RÉGIONAUX DES HAUTS-DE-FRANCE

Nous esquissons ici les quelques enjeux stratégiques qui nous paraissent découler des deux grandes approches précédemment évoquées pour l'appropriation du projet de Canal Seine Nord Europe.

NI ISOLÉ, NI SIMPLE LIEU DE PASSAGE : UN « HUB » AGRO-INDUSTRIEL ET LOGISTIQUE...

Dans cette perspective d'ensemble, le positionnement de « hub » agro-industriel et logistique à l'échelle ouest-européenne affiché par la Région Hauts-de-France trouve tout son sens, dès lors qu'il est pris dans ses dimensions endogènes et exogènes. Cette rencontre peut par exemple s'incarner dans :

- › l'optimisation des flux de marchandises sur la voie d'eau :

Le développement des outils numériques et du e-commerce renforce en effet l'importance de la réactivité et de la fluidité dans la création de valeur ajoutée. Avec le développement croissant des dispositifs de géolocalisation des marchandises en temps réel, des péniches utilisant la voie d'eau pour de grands trajets pourront ainsi optimiser leur chargement

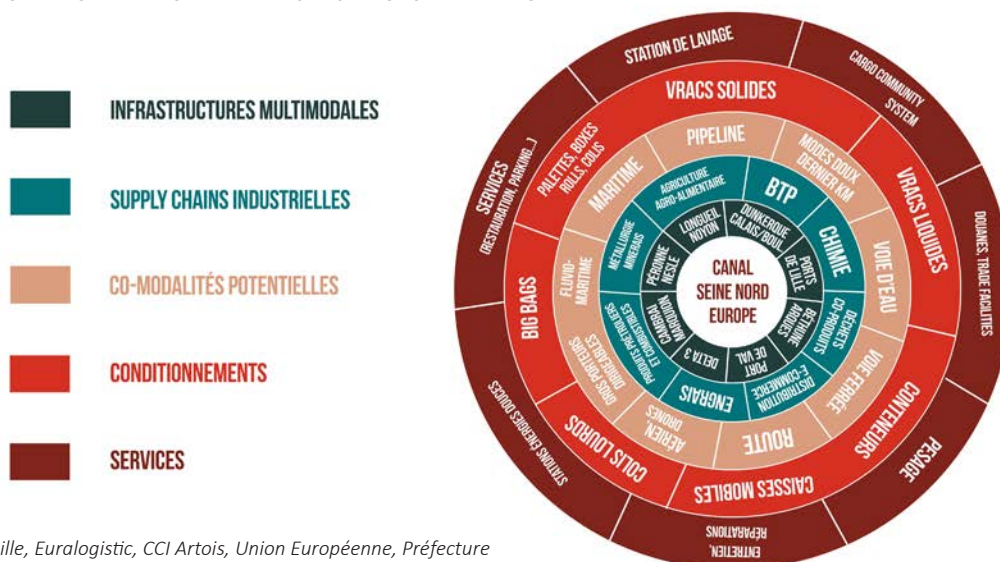
en s'arrêtant ici et là, liant de ce fait petit et grand gabarit¹³ :

- › **le renforcement des savoir-faire locaux sur les métiers de la logistique et leur évolution ;**
- › **la constitution d'un pôle de compétence autour des métiers de la batellerie,** pour préparer la filière française à une concurrence belge et néerlandaise aujourd'hui plus armée pour répondre aux futurs enjeux.

... APPUYÉ SUR LES PORTS, PIVOTS DE LA CONSTRUCTION DE CET ÉCOSYSTÈME DE LA VOIE D'EAU

Dans cette perspective, en dépit de leur image souvent réduite à des espaces et infrastructures consommatrices de foncier et génératrices de nuisance, mais également à leur seule dimension importatrice, les **ports fluviaux comme maritimes jouent un rôle considérable d'interface entre leurs territoires et le monde extérieur à toutes ses échelles. Ils constituent donc l'un des pivots majeurs de la constitution progressive de cet écosystème et du dialogue interterritorial qu'il appelle.**

SCHÉMA DE LA SUPPLY CHAIN FLUVIALE DANS LES HAUTS-DE-FRANCE



Sources : Ports de Lille, Euralogistic, CCI Artois, Union Européenne, Préfecture de la Région Hauts-de-France. Région Hauts-de-France

13- Bien qu'il faille avoir en tête la question du coût du nettoyage de cale pour changer le type de bien transportable, les cales des péniches étant aujourd'hui spécialisées selon le type de bien transporté, cette fluidité des trafics reste aujourd'hui valable pour le vrac.

Or ces ports sont souvent perçus comme des équipements fonctionnant avec une finalité propre alors qu'ils constituent des outils au service du développement de leur territoire. Du même coup, la préparation à l'arrivée du Canal Seine Nord est l'occasion d'insister sur certains enjeux cruciaux en la matière :

- les ports maritimes doivent impérativement **dépasser une simple logique de gestion d'infrastructure** pour développer à l'instar de leurs homologues belges et hollandais :
 - une **culture économique et commerciale** pour conquérir des parts de marchés et appuyer leur tissu économique local ;
 - une **démarche partenariale** avec leurs territoires ;
- la performance de l'outil portuaire dépend très directement de son hinterland et donc de ses partenaires locaux aussi bien en termes :
 - d'**efficacité de son activité** : des dysfonctionnements sur les territoires environnants (congestion par exemple) se répercutant directement sur leur fonctionnement ;
 - de **potentialités foncières de développement** : à ce titre, donner des terrains en bord à voie d'eau non-dédiés à la voie fluviale, c'est en appauvrir le potentiel ;
 - de **capacité à répondre à des demandes de clients actuels et potentiels** ;
 - d'**équilibre des flux d'imports et exports**, pour les ports maritimes comme fluviaux.

Ce sont donc moins les ports que les **corridors dans leur ensemble** qui sont aujourd'hui en concurrence pour attirer de nouvelles activités et ainsi offrir un panel de services à leurs clients.

Cette représentation révèle par exemple, à l'import mais aussi à l'export, la variété des **paramètres que doit intégrer un terminal portuaire pour être compétitif ; beaucoup d'entre eux dépendent étroitement de leur hinterland et donc de leur coordination avec les autres acteurs du territoire** : des infrastructures, des *supply chains*, des modes de transport variés, des capacités de conditionnement, et des services appropriés. Seule une telle coordination peut permettre d'équilibrer les flux d'imports et d'exports pour les ports maritimes et fluviaux.

PORTS DE LILLE ET L'IMPLANTATION DE ROQUETTE : LA PROMOTION D'UN ÉCOSYSTÈME

Leader mondial des ingrédients innovants d'origine végétale à destination des marchés de l'alimentation, de la nutrition et de la santé, la société vient de s'implanter dans le Port de Santes, dans un entrepôt de 42 000 m². Comme elle est basée à Lestrem, elle pourra profiter de la voie fluviale de la Lys, puis de la Deûle, pour mettre en communication ses deux installations ; mais le chimiste est également présent près d'Amiens, un site qu'il pourrait rejoindre aussi en empruntant la voie d'eau. L'entreprise s'est laissée convaincre par les potentialités à grande échelle que pourrait lui offrir la Lys, en lien avec le Port de Santes et la voie ferrée qui le dessert.

Ports de Lille, en alliant une stratégie pensée non seulement à l'échelle de l'immédiat hinterland, mais à l'échelle régionale - en intégrant par exemple le site d'Amiens - avec les potentialités de développement du territoire - avec l'avènement du Canal Seine Nord - est parvenu à convaincre la société de s'implanter sur du foncier stratégique, générant ainsi un important trafic pour le territoire. C'est donc aujourd'hui la capacité d'un port et de son territoire à penser et offrir une stratégie logistique de grande échelle pour ses entreprises clientes qui détermine sa capacité à conquérir des marchés : ce contrat remporté par Ports de Lille face à la concurrence de Gand et d'Anvers qui étaient eux aussi en discussion avec l'entreprise de chimie verte en est une très bonne illustration.

La nécessité de mise en synergie des ports maritimes et fluviaux des Hauts-de-France s'est traduite par la création de l'association Norlink Ports en janvier 2017¹⁴, destinée à renforcer les synergies entre les ports de la façade maritime régionale et des ports intérieurs de la région afin de valoriser collectivement les opportunités logistiques des Hauts-de-France. Cette initiative s'inscrit pleinement dans la volonté d'assembler, d'accompagner et de valoriser l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur logistique régionale auprès des entreprises, afin de contribuer à relocaliser des activités sur le territoire régional. **Ces modèles de coopérations doivent se poursuivre pour à terme être déclinés à une échelle**

¹⁴- Créée par l'ensemble des Chambres consulaires, du Grand Port Maritime de Dunkerque, de la Société d'Exploitation des Ports du Détroit et du Syndicat Mixte Docks Seine Nord Europe-Escaut, elle rassemble une vingtaine de ports et de sites portuaires de la région.

inter-régionale. De l'autre côté de la frontière, la récente création de North Sea Port, issue de la fusion des ports de Gand (Belgique), de Flessingue (Pays-Bas) et de Terneuzen (Pays-Bas) illustre cette nécessité. L'ensemble ainsi formé constitue un véritable port industriel et diversifié (avec des activités à la fois de chimie lourde, légère et organique par exemple), de surcroît assis sur des infrastructures et un fonctionnement véritablement multimodal. A noter que si cette fusion place le nouveau port dans le Top 10 en matière de tonnage, les échelles de développement en question demeurent relativement comparables aux principaux ports maritimes et fluviaux de la Région Hauts-de-France, en tout cas davantage qu'Anvers ou Rotterdam. Il y a donc sans doute là un exemple intéressant - transfrontalier qui plus est - à analyser plus en avant pour renforcer les coopérations et synergies portuaires sur le territoire.

UN ÉCOSYSTÈME QUI S'INCARNE AUSSI DANS LE DÉVELOPPEMENT DU TOURISME FLUVIAL ET DES MOBILITÉS RÉGIONALES

Enfin, cette logique d'écosystème de la voie d'eau mêlant développement endogène et exogène peut s'incarner au travers du développement du **tourisme fluvial**. Déjà fortement développé en Allemagne (via l'interconnexion Rhin-Danube), autour de Bordeaux (Garonne, Dordogne et estuaire de la Gironde), sur le Canal du Midi et expérimenté sur l'Axe Seine, le tourisme fluvial au long-cours peut ainsi trouver dans ce nouveau système mis en réseau de nouvelles offres de croisières à l'échelle ouest-européenne, sur lesquels les territoires régionaux et métropolitains lillois peuvent se greffer.

S'il reste historiquement peu développé en France au regard de ses voisins nord-européens, le **marché est aujourd'hui en hausse** avec plus de 10 millions de passagers par an à l'échelle nationale. Sa clientèle tend par ailleurs légèrement à se diversifier. Si l'on note une très forte proportion structurelle de clients étrangers et seniors à fort pouvoir d'achat sur les paquebots fluviaux en France, un léger rajeunissement de la clientèle semble en effet à l'œuvre¹⁵, qui pousse à adapter l'offre de ce type de croisière à des jeunes couples ou familles

en intégrant par exemple des activités sportives comme le vélo ou la randonnée. Les territoires régionaux ont ici une opportunité à saisir pour capter ces demandes structurelles et émergentes.

Ceci implique de **faire des principaux centres urbains du système métropolitain et régional des escales régulières des bateaux de croisière** et ainsi :

- › créer et valoriser en commun un réseau d'embarcadères pour passagers ;
- › créer des ports de plaisance ;
- › favoriser l'implantation de loueurs de bateaux ;
- › développer l'activité de bateaux promenades ;
- › développer le tourisme « fluvestre ».

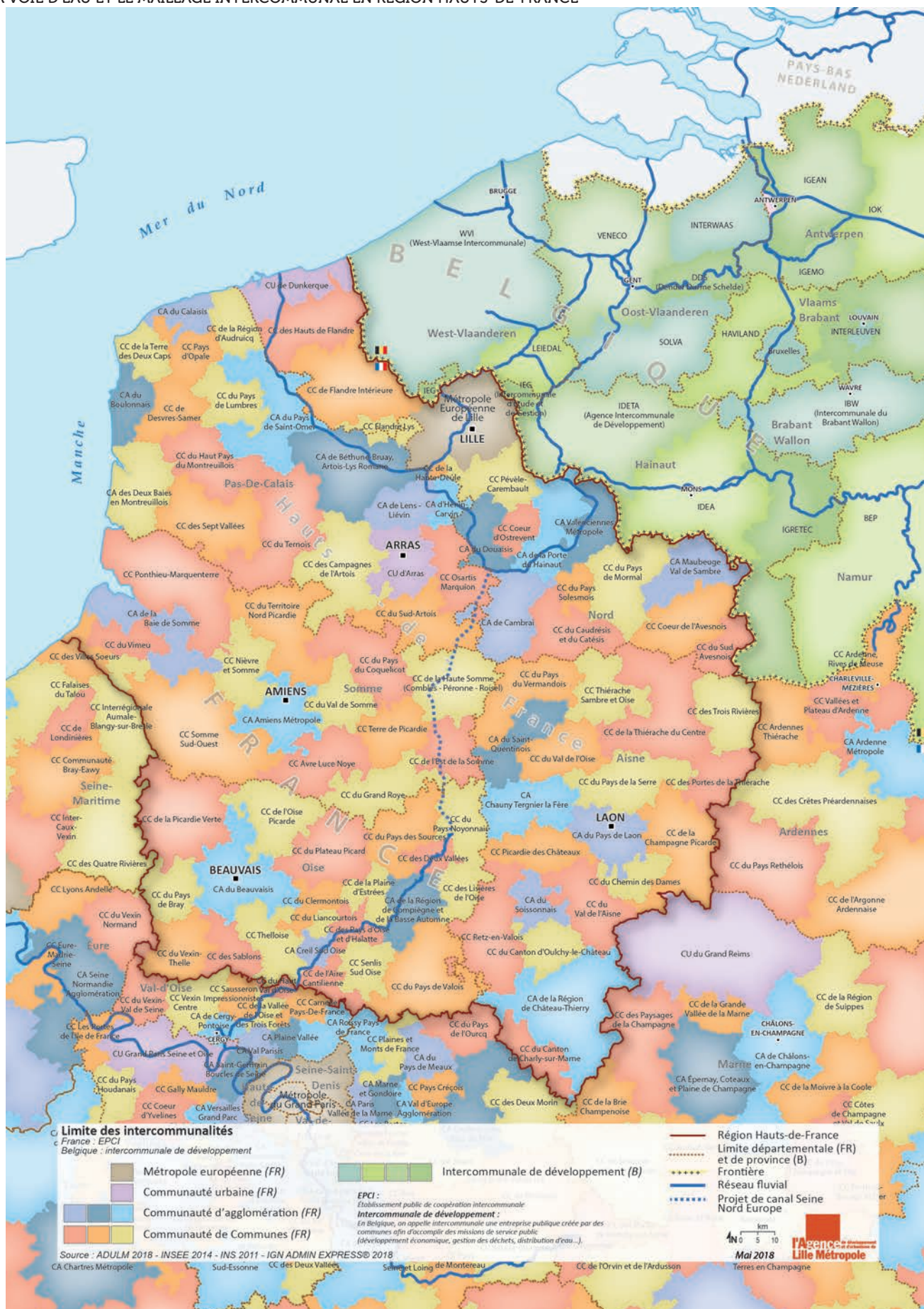
Si cette activité ne représente sans doute pas un enjeu aussi directement stratégique que les autres, il présente l'avantage d'être potentiellement **fédérateur pour impulser une dynamique partenariale entre les ports et leurs territoires**.

Enfin, l'un des enjeux stratégiques pour la voie d'eau induit par le Canal Seine Nord Europe est la capacité à **connecter les aménagements qui seront effectués dans les prochaines années à une stratégie régionale et métropolitaine sur les mobilités des personnes. Cette stratégie pourrait participer à la réponse aux saturations actuelles et futures des autres tronçons et modes de déplacement**. A titre d'exemple :

- › s'il ne saurait répondre à une demande massive et quotidienne de déplacements, le **développement des navettes fluviales**¹⁶ peut constituer une offre alternative et écologique pour certains types de déplacements, potentiellement coordonnable avec des usages touristiques de proximité ;
- › le développement des **mobilités douces** le long de la voie d'eau, comme les promenades et les pistes cyclables, participe à cet effort d'évolution future des mobilités, tout en permettant également d'animer tout un écosystème de la voie d'eau - commerces de proximité, magasins de locations de vélos, ou encore divers usages récréatifs. On peut même envisager à terme que d'autres formes de mobilités, véhicules autonomes par exemple, puissent être développées le long de la voie d'eau.

15- Ces éléments proviennent du rapport de 2018 « Analyses des meilleures pratiques internationales du tourisme fluvial » par la DGE, le CGET et les Ministères de la Cohésion des Territoires et de l'Economie et des Finances.

16- La France possède d'ailleurs une expertise reconnue en la matière, comme par exemple Transdev et son service de ferry-boat en Australie.



SE COORDONNER POUR ANTICIPER : DE LA MAÎTRISE FONCIÈRE À LA STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT PARTAGÉE

Le projet de Canal Seine Nord est une chance historique pour les territoires de la Région Hauts-de-France. La nature et l'ampleur de ses effets bénéfiques dépendront très directement de leur capacité **dès maintenant à se l'approprier**. Se l'approprier, c'est à la fois :

- › apprécier toutes les potentialités offertes dès aujourd'hui par la voie d'eau ;
- › projeter son territoire à plus grande échelle :
 - les effets les plus locaux étant ici indissociables des évolutions qui se produiront à des échelles plus larges ;
 - une coordination entre acteurs à de multiples échelles étant de fait indispensable ;
- › anticiper enfin le caractère stratégique de la voie d'eau et de ses abords au travers d'une véritable **stratégie foncière**, sans laquelle ces territoires pourraient manquer les opportunités de création de valeur territoriale induites par un projet qui les concernent au premier chef.

Cette maîtrise foncière doit aboutir de manière progressive à une **politique d'aménagement transversale et coordonnée**. Qu'il s'agisse de mutation et de développement de zones d'activités et d'infrastructures économiques, de programmes résidentiels, de mise en valeur patrimoniale, paysagère et touristique, de politique de mobilités douces, encore de gestion de ressources naturelles et énergétiques, chaque territoire est certes responsable de ses choix de valorisation et de développement de son territoire. **Cependant, il est dans**

l'intérêt de tous que ces derniers s'opèrent dans un cadre stratégique commun à construire, à toutes les échelles. A titre d'exemple, l'élaboration de son SRADDET ou encore le Schéma de Coopération Transfrontalière (SCT) sont autant d'occasions pour clarifier et réaffirmer le rôle de chacun. Un tel cadre stratégique partagé constitue le socle indispensable pour cette projection commune et de fait pour une politique de **marketing territorial**, fondamentale pour des territoires qui pâtissent encore d'un **déficit d'image et d'attractivité**. On ne saurait trop rappeler le rôle historique joué par la voie d'eau pour les territoires belges, néerlandais comme pour les principales villes des Hauts-de-France aussi bien dans leur construction politique et culturelle d'une part que dans leur développement socio-économique et démographique de l'autre. Compte-tenu de la densité d'un réseau d'eau qui maille la plupart des territoires régionaux, il s'agit là de surcroît d'un facteur considérable d'ancrage de la nouvelle Région Hauts-de-France. **La voie d'eau apparaît dans l'ensemble comme un levier central de structuration d'un positionnement économique pour les territoires régionaux et de renforcement de leur compétitivité**.

Si les défis posés par une telle coopération interterritoriale sont à la mesure de la pluralité des acteurs concernés, ils offrent cependant aux territoires une possibilité rare d'expérimenter, d'incarner et peut-être de revendiquer ce faisant une véritable construction européenne « en acte ».



Centre Europe Azur
323 Avenue du Président Hoover
59000 LILLE

+33 (0)3 20 63 33 50
agence@adu-lille-metropole.org
www.adu-lille-metropole.org

