Vers une stratégie logistique pour notre aire métropolitaine : se saisir de toutes les opportunités du Canal Seine Nord Europe

l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

AULA Agence d'urbanisme de l'Artois

ESSEC Business School

AVEC LE SOUTIEN DE :

NORLINK

CCI Hauts-de-France

PROPOS INTRODUCTIFS

M. Philippe Hourdain
Président de la Fédération Norlink,
Président de la CCI de la Région Hauts-de-France

Mme Carole Bogaert
Directrice générale de l'AULA

M. Didier Decoupigny
Directeur général de l'ADULM

SAFFIRA

Les travaux des agences d'urbanisme sur la voie d'eau, la logistique et le report modal

Thierry Baert
Agence de développement et d'urbanisme de Lille métropole

Guillaume Lepers
Agence d'urbanisme de l'Artois

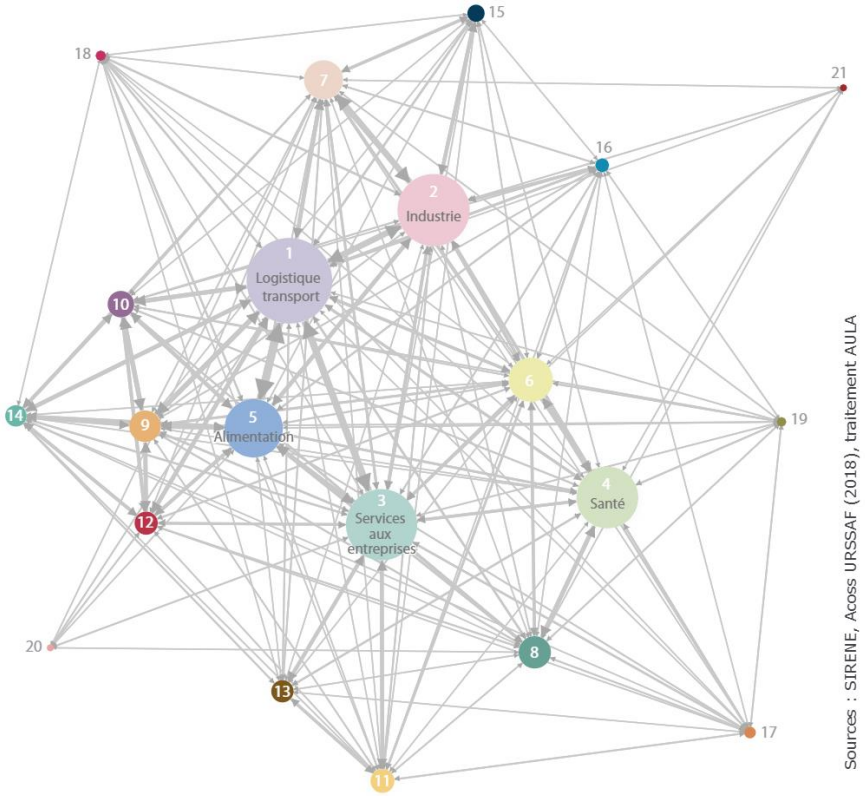
Observatoire économique

Observatoire du foncier à vocation économique :

- Qualification de l'occupation du foncier à vocation économique et identification des principales friches

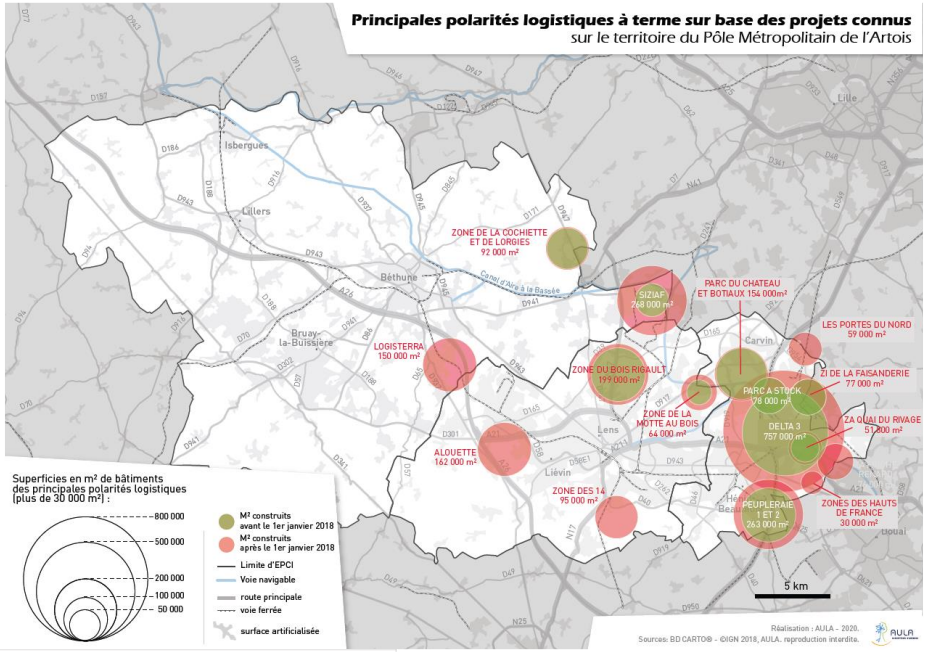
Approche par filières économiques :

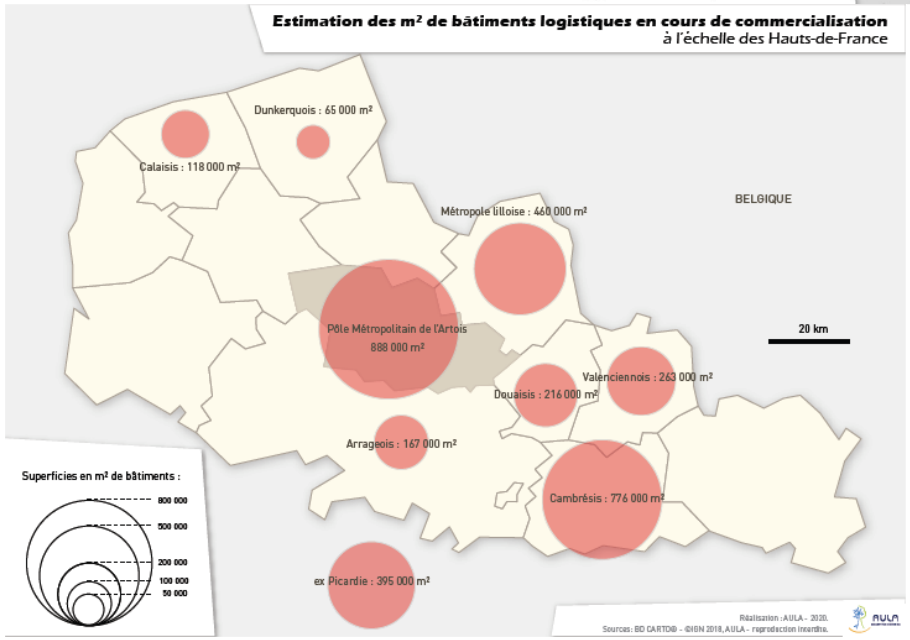
- Analyse de la structuration économique du territoire



Analyse de l'implantation de la filière logistique sur le territoire du PMA

- Cartographie de l'évolution des implantations d'entrepôts logistiques : **Forte accélération au cours des dernières années**
- Analyse du marché de l'immobilier logistique local et régional
- Suivi de l'emploi au sein de cette filière

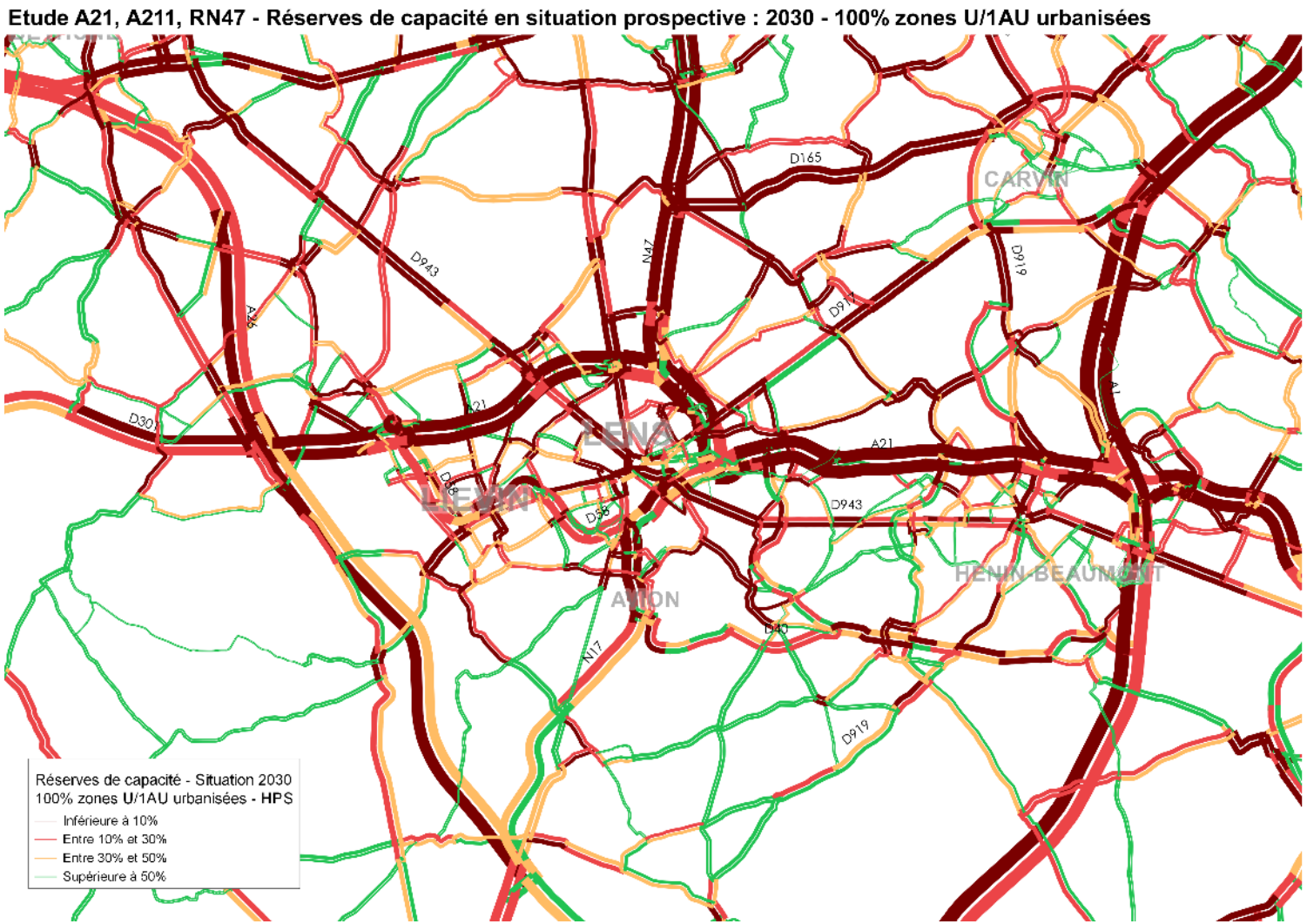




Etude sur le devenir de l'autoroute A21

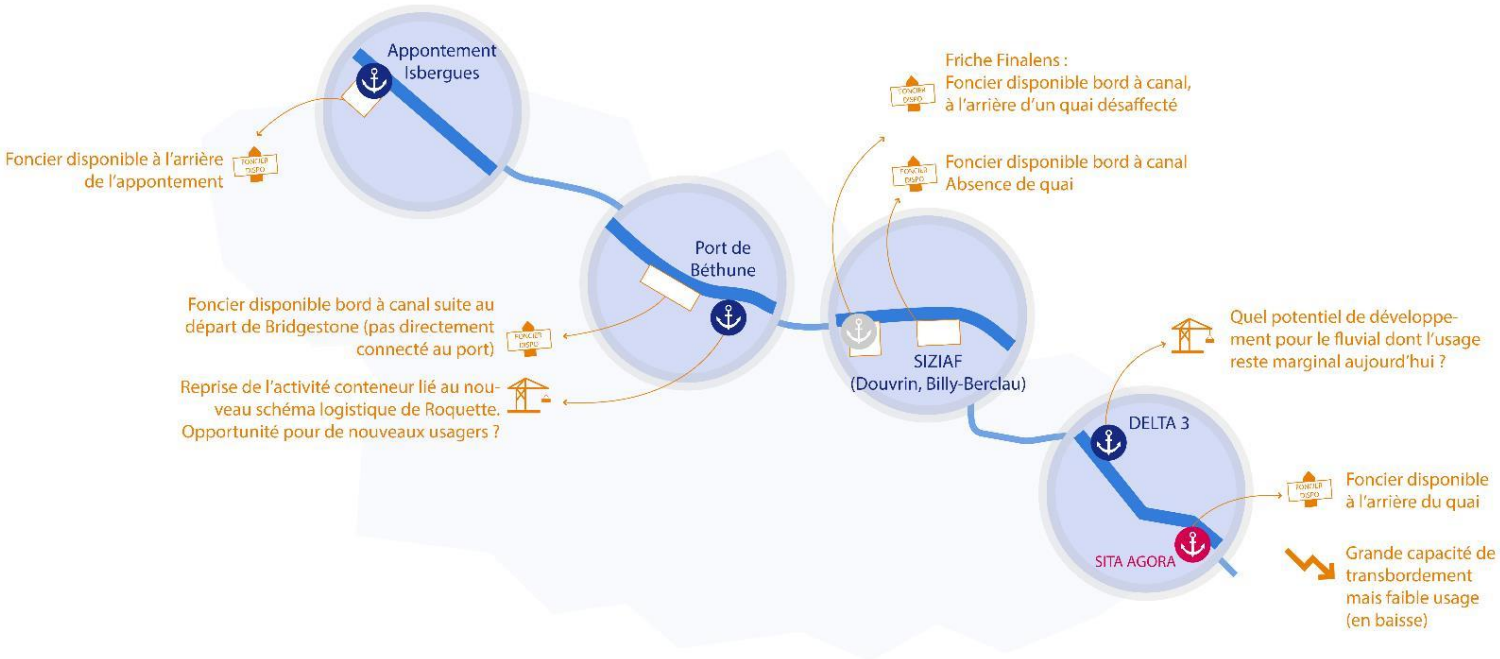
- Modélisation du trafic routier à horizon 2025 et 2030 : **Risque important de saturation de l'autoroute A21 à horizon 2030**, accompagné d'un report de trafic massif sur le réseau secondaire

Scénario avec 100% des zone U/1AU urbanisés à horizon 2030

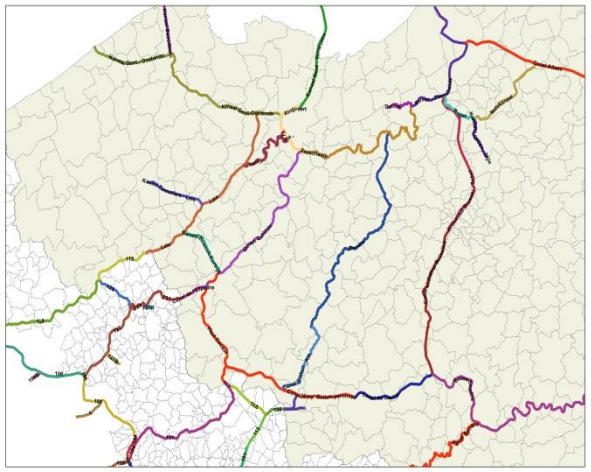


Etude prospective sur l'usage de la voie d'eau

- Evaluation des réserves de capacité des sites de transbordement existants : **Plusieurs sites sous-exploités**
- Identification de filières économiques dont un accroissement du recours à la voie d'eau est à étudier
- Identification des disponibilités foncières bord à voie d'eau et des principaux sites à enjeux (cf carte ci-contre)



Les enjeux du Canal sur le territoire de la MEL



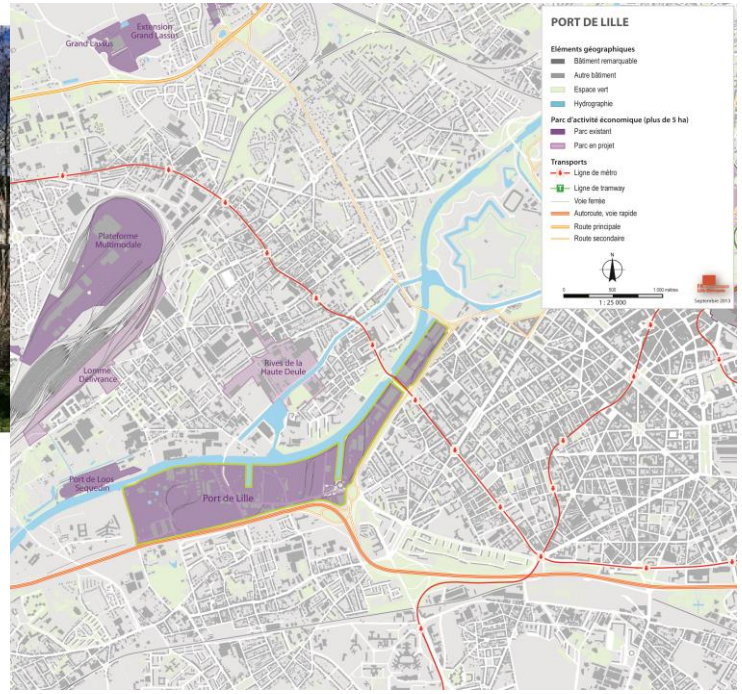
L'ATELIER PUBLIC DE PAYSAGE N°10

2017-2018 Partager la Deûle urbaine

Les enjeux d'un canal à grand gabarit dans un cœur métropolitain

École Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Lille, avec la participation de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole et de Ports de Lille.

PORTS DE LILLE



SOMMAIRE

Avant Propos 2
Conflits en bord de Deûle 3
Impact d'une mise à très grand gabarit 4

Diagnostic des paysages du canal de la Deûle
Perception sensible du canal de la Deûle 6
Le paysage du canal de la Deûle 8
...ons de la Deûle urbaine 10
...dustrialisée 11
...paysagère de la Deûle urbaine 12
...acteurs potentiellement en conflit 14
...ritages 16
...s lieux au Masterplan 19

Les principes du Masterplan
Le Masterplan 20
Le Strip 22
Les Sas urbains 23
Le Marais 24
Les Lucarnes urbaines 25

Les projets de l'atelier
Le Strip, des projets le long du canal 26
Les Sas urbains, des projets qui ouvrent la ville sur l'eau 28
Le Marais, des projets de grands paysages 30
Le Marais, un chapelet de parc 32
Le Marais, des linéaires de promenades 33
Les Lucarnes urbaines, des projets urbains au bord de l'eau 34
Le mot de la fin 36

Des réflexions et travaux menés en partenariat

- **avec la MEL et les communes:**

Projets de territoires

- **avec Ports de Lille :**

cartographie des emprises portuaires
enjeux de desserte et voisinage

- **avec VNF, la MEL et la ville**

projets de redéploiement du port,…

- **avec le monde universitaire**

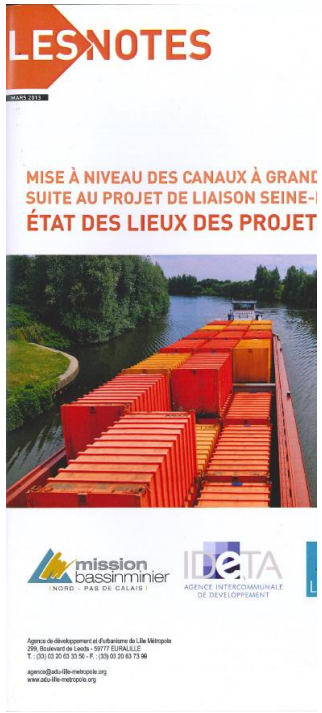
Atelier paysage ENSAPL,…

- **avec la société civile**

contribution aux initiatives de :

du Club gagnant
du Comité Grand Lille
du Conseil de développement

Les enjeux territoriaux du Canal Seine Escaut



Des réflexions partenariales menées avec les ingénieries territoriales voisines françaises et belges et pilotées par l'Agence:

identification des impacts territoriaux et des pistes de coopérations interterritoriales :

une stratégie commune pour l'aire métropolitaine:

- international
- structuration du territoire
- mixité des usages
- différences des échelles

prendre en compte les enjeux locaux de façon coordonnée :

- Mobilité
- Développement économique
- Reconquête écologique
- Et urbaine
- Lien interterritorial et identité

collecter et mettre en commun les projets d'aménagement et d'infrastructures

l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Les enjeux interterritoriaux du Canal Seine Escaut

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

Un premier travail mené avec l'ESSEC (2018)

Principales conclusions - largement partagées au niveau régional

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

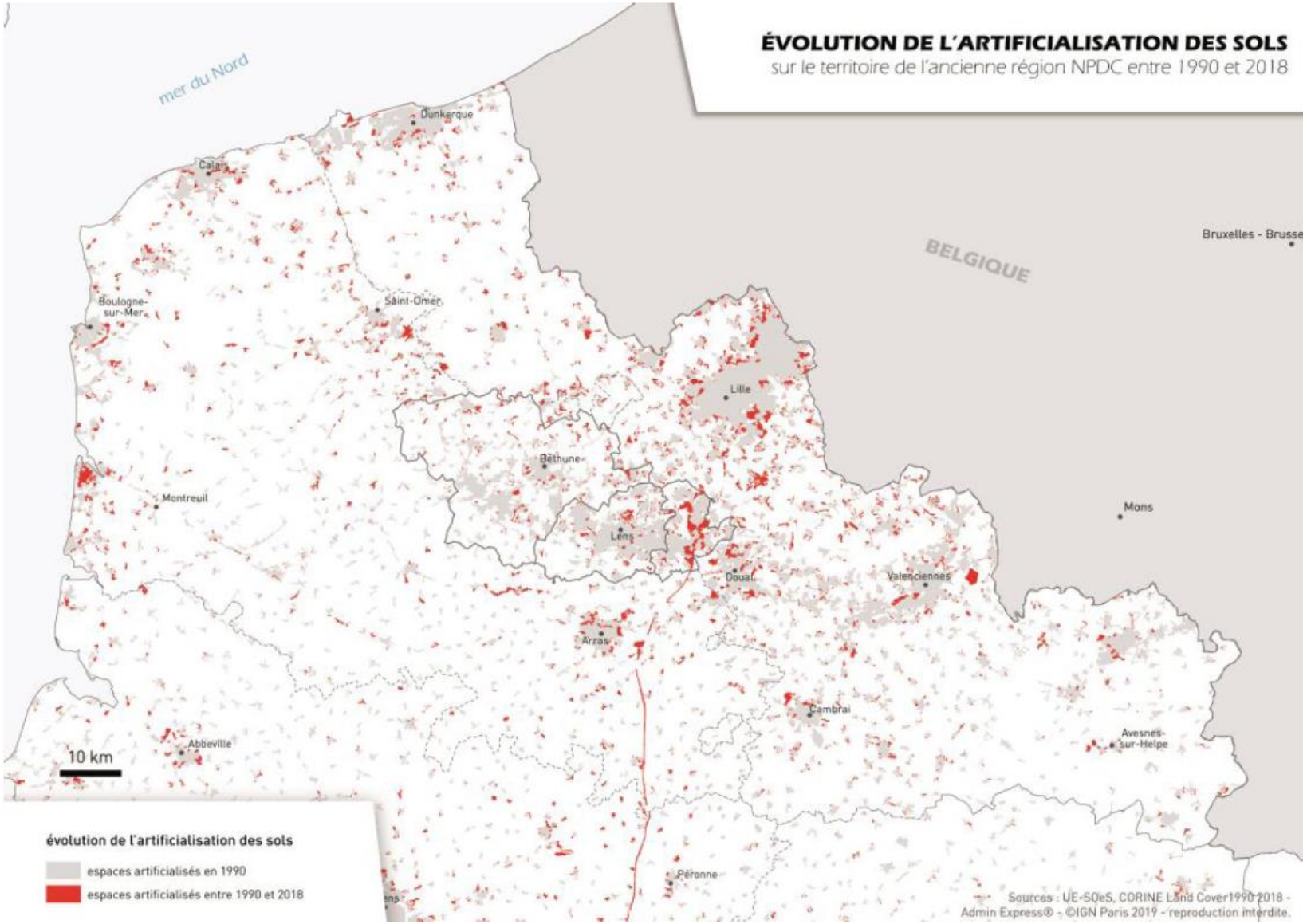
Ce développement endogène permet de mieux capter les flux internationaux générés par le Canal Seine Nord Europe

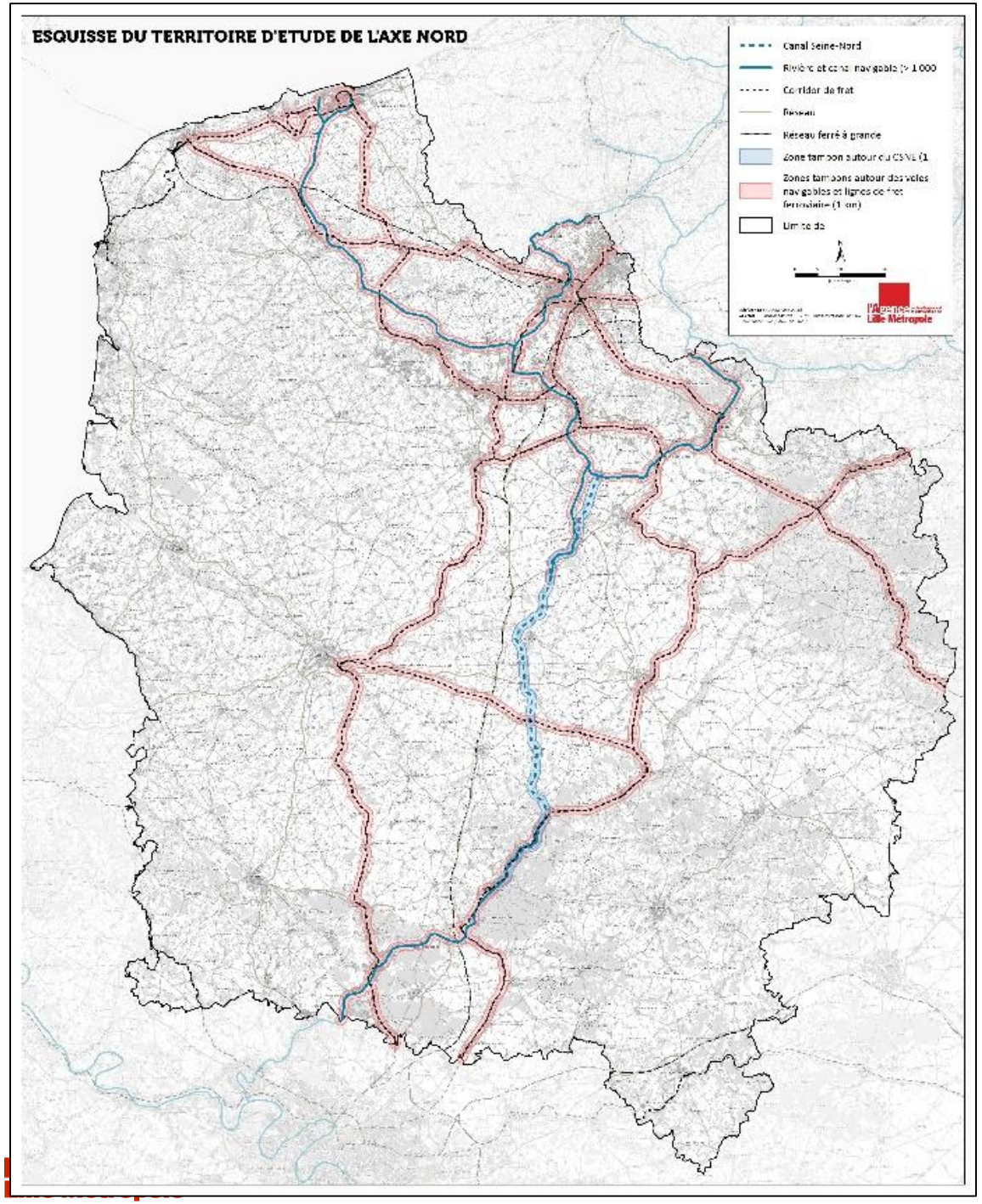
Bâtir un écosystème de la voie d'eau sur les territoires métropolitains et régionaux des Hauts-de-France

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

développement économique & consommation foncière

nécessité de se coordonner entre territoires pour un développement en phase avec les enjeux partagés économiques, sociaux et environnementaux





Les enjeux territoriaux du Canal Seine Escaut

les travaux menés par Urba 8

UN CADRE PARTENARIAL

Un protocole d'intention

signé en juillet 2020 entre:

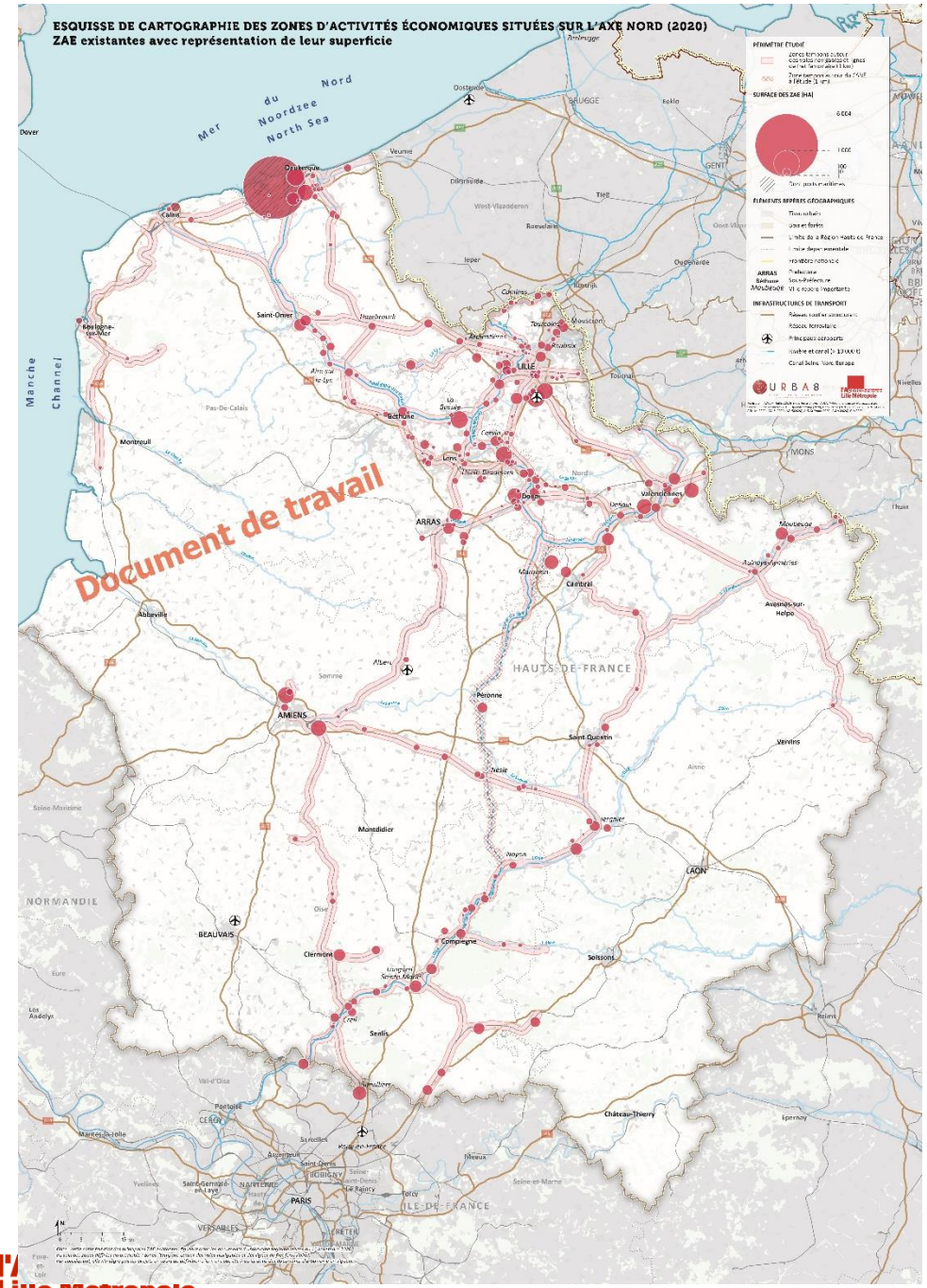
- Urba 8
- la conférence de coopération interportuaire et logistique
- La Fédération Norlink

Et ouvert à d'autres partenaires

Des conventions opérationnelles

Conclues en juillet 2020 et juillet 2021 pour 18 mois entre :

- Urba 8
- La délégation axe nord



DÉLÉGATION GÉNÉRALE AU DÉVELOPPEMENT de l'Axe Nord

URBA8
LE RÉSEAU DES AGENCES D'URBANISME DES HAUTS-DE-FRANCE

Un travail (toujours en cours) qui repose sur :

- Une base de donnée cartographiée détaillée des grandes ZAE existantes le long des voies majeures : eau et fer
- Un outil interactif de connaissance partagée des ZAE mettant en évidence 4 enjeux thématiques principaux :
  - **importance réelle de la logistique dans la ZAE**
  - **Etat apparent d'occupation / de vacance dans la ZAE**
  - **Etat effectif du raccordement aux infrastructures fer et eau**
  - **État des enjeux environnementaux et risques technologiques**

Permet un premier constat :

- la moitié des ZAE recensées (soit 150) sont situées sur la MEL et l'Artois.
- ce qui représente environ 10 000 ha.

Lille Metropole

Premiers éléments d'analyse territoriale :

DÉLÉGATION GÉNÉRALE AU DÉVELOPPEMENT

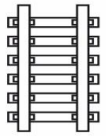
URBA 8
LE RÉSEAU DES AGENCES D'URBANISME DES HAUTS-DE-FRANCE

298 zones d'activité économique recensées
29 695 ha

Données consolidées au niveau régional

NORLINK

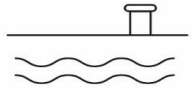
CONNEXION AU RESEAU FERRE



123 ZAE embranchées fer
soit 41%

- 64 ZAE possèdent un ITE actif
  soit 21%
- 12 ZAE possèdent un ITE inactif en bon état
  soit 4%
- 22 ZAE possèdent un ITE inactif en mauvais état
  soit 7%
- 24 ZAE possèdent un ITE inactif inutilisable
  soit 8%

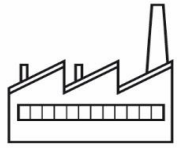
CONNEXION A LA VOIE D'EAU



89 ZAE directement bord à voie d'eau
soit 30%

- 60 ZAE possèdent un site de transbordement actif
  soit 20%
- 7 ZAE possèdent un site de transbordement inactif
  soit 2%

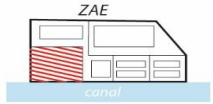
TYPOLOGIE D'ACTIVITE



152 ZAE à dominante industrielle
soit 51%

35 ZAE à dominante logistique
soit 11%

VACANCE FONCIERE



44 ZAE disposant d'une vacance foncière de grande superficie (> à 20 ha)
soit 14%

127 ZAE disposant d'une vacance foncière de moyenne ou faible superficie (> à 20 ha)
soit 42%

127 ZAE ne disposant d'aucune vacance foncière
soit 42%

La Fédération Norlink :
son rôle, ses initiatives et les études en cours

Bruno FONTAINE,
Président de Norlink Ports

La Fédération Norlink

Une fédération d'acteurs présentant pour objectif de faire des Hauts-de-France, le hub portuaire logistique et multimodal de l'Europe du Nord Ouest

Une Fédération organisée autour de 4 entités indépendantes mais toutes rassemblées dans une même dynamique :

- **Norlink Ports (gestionnaires d'infrastructures)**
- **Norlink Ferroviaire (acteurs du fret ferroviaire)**
- **Norlink Fluvial (acteurs du fret fluvial)**
- **Euralogistic (acteurs de la logistique)**

Prés de 100 acteurs directement ou indirectement impactés par le Canal Seine Nord Europe

Des acteurs en demande de connaissance en matière de développement portuaire et de développement multimodal dans les Hauts-de-France

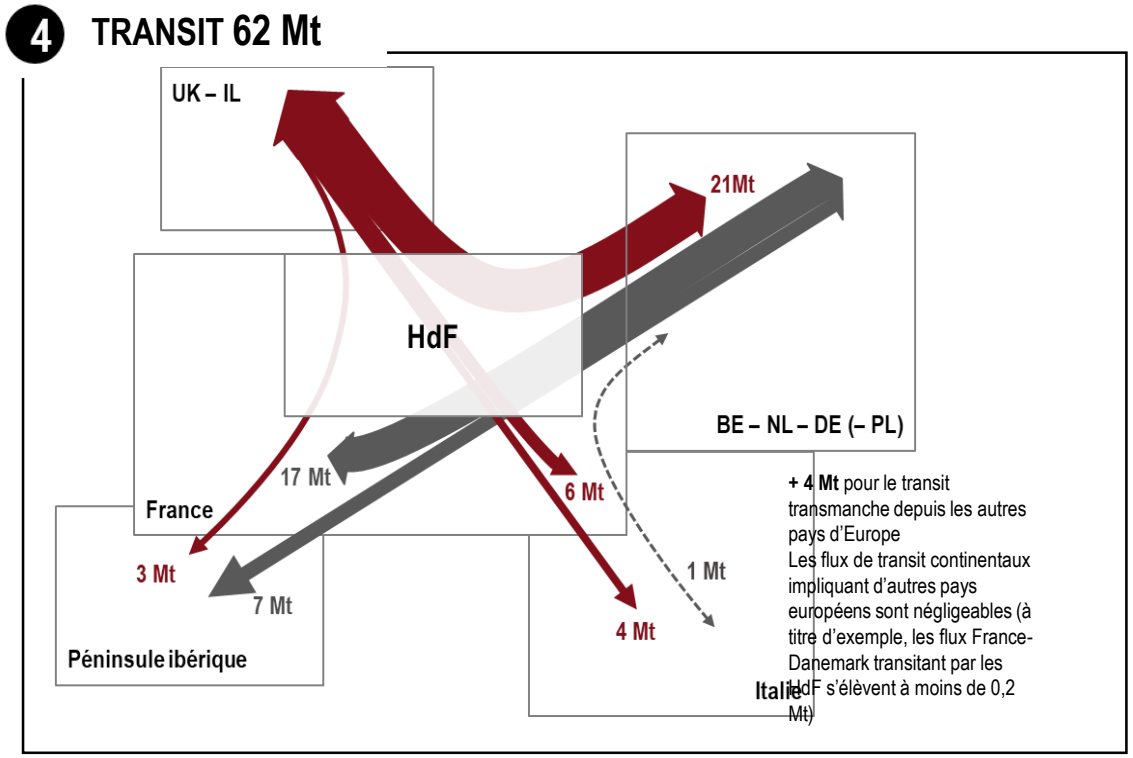
Etude des flux internationaux dans les Hauts-de-France

Plus de 60 millions de tonnes de marchandises conteneurisables en transit

20 millions de tonnes de vrac en transit

80 millions de tonnes

de marchandises non valorisées économiquement dans les Hauts-de-France



Etude des flux internationaux dans les Hauts-de-France

Hypothèse de croissance du fret ferroviaire

SCÉNARIO 1
Maintien de la part de marché

Croissance de 0% à l'horizon 2030

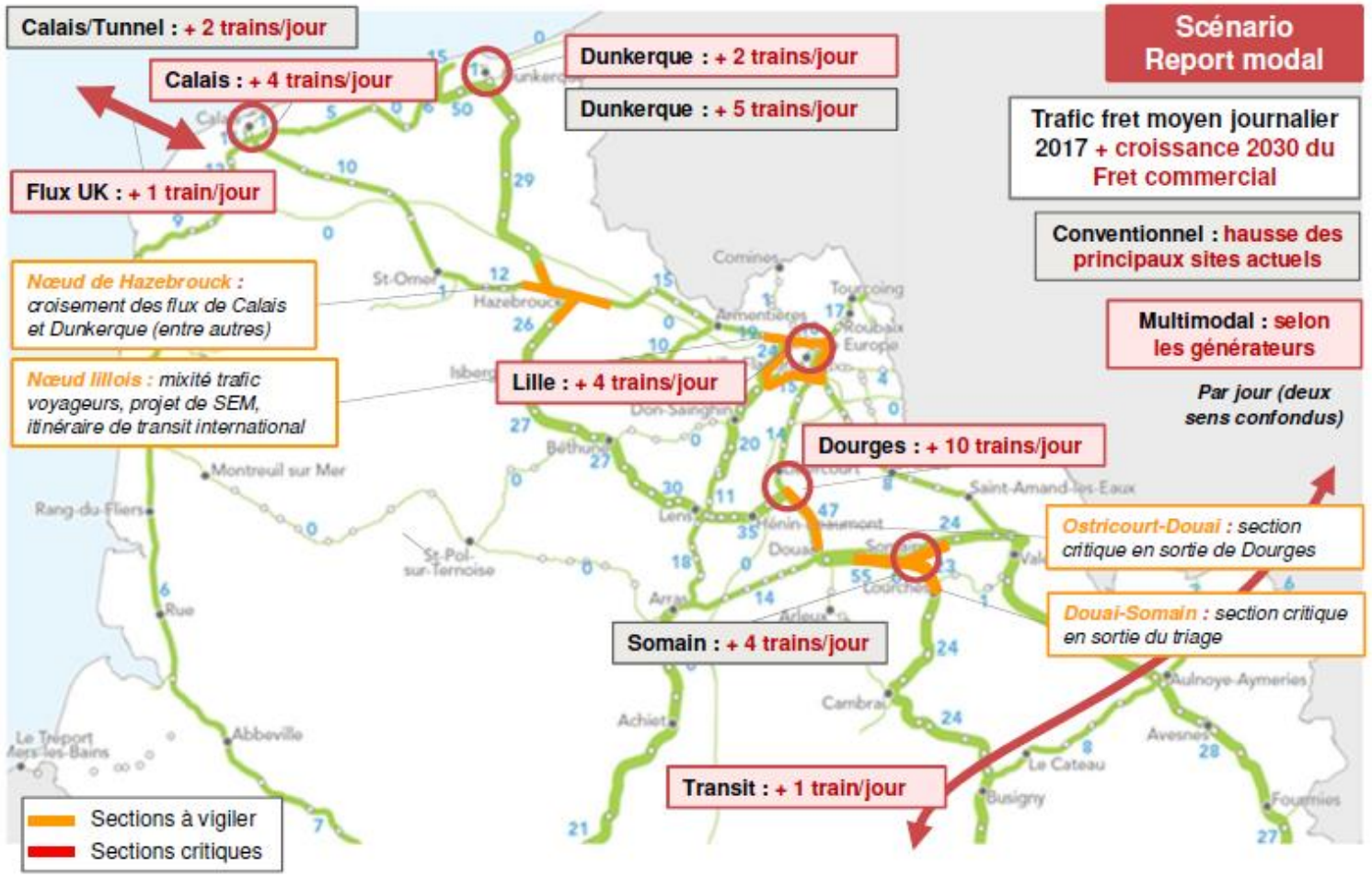
SCÉNARIO 2
Développement du report modale

Croissance de 30% à l'horizon 2030

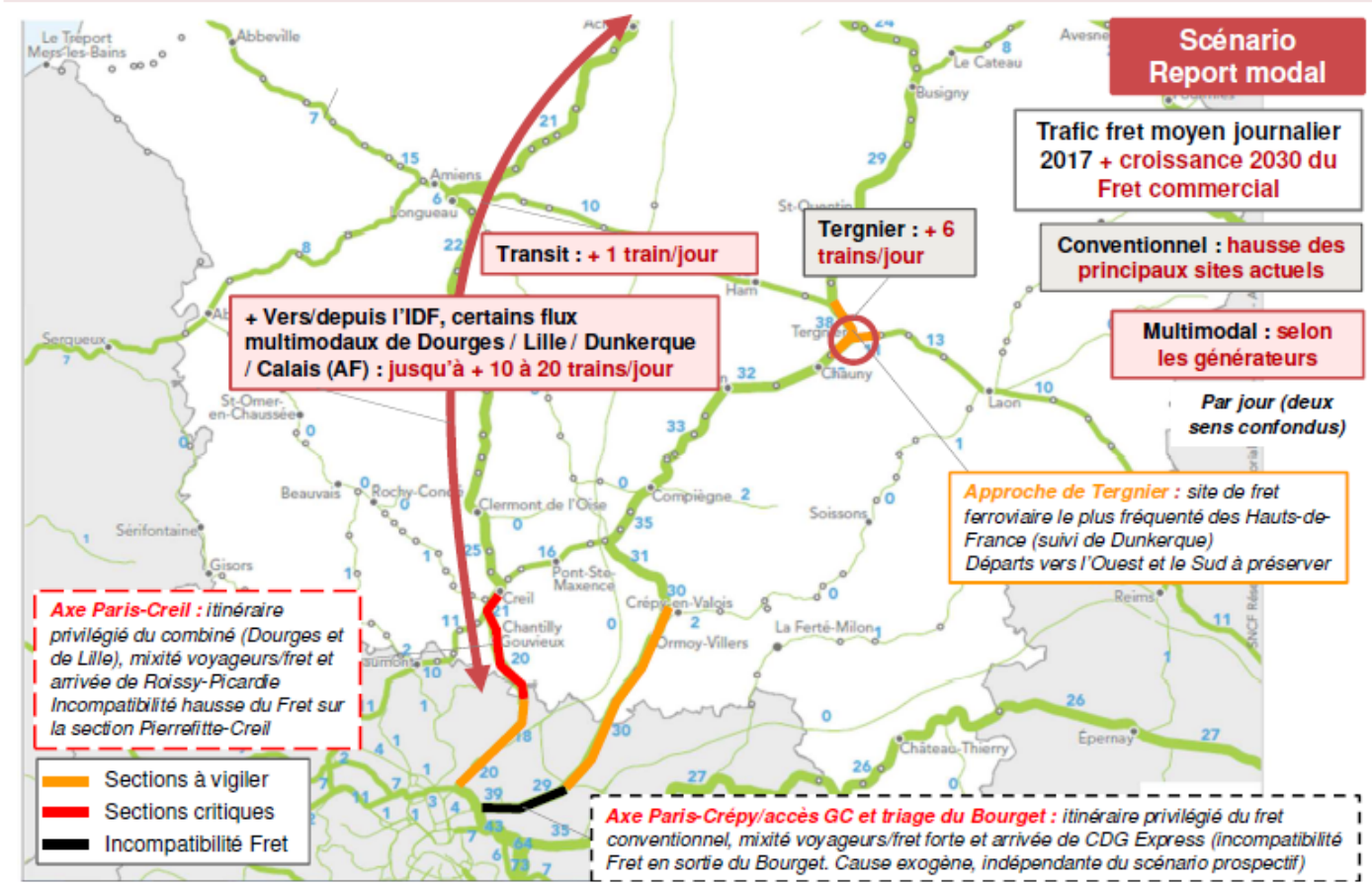
SCÉNARIO 3
Reconquête du fret ferroviaire

Doublement de la part modale (ambition de l'Etat français) à l'horizon 2030

Des points de blocage infrastructurels



Des points de blocage infrastructurels



Deux missions en cours

Etude de valorisation de l'opportunité short sea

Une mission co-pilotée par la Délégation Axe Nord et Norlink

Un travail visant à définir pour les ports maritimes, les opportunités de marché sur les flux de transport maritime européen « short sea »

Un exercice finalisé pour la fin de l'année 2021

Etude de valorisation des flux transit dans les Hauts-de-France

Une mission co-pilotée par la Délégation Axe Nord et Norlink

Un objectif d'identification d'actions concrètes pour valoriser économiquement les 80 millions de tonnes transitant actuellement dans les Hauts-de-France

Un exercice finalisé pour la fin de l'année 2021

Vers une stratégie logistique multimodale pour l'aire métropolitaine lilloise : freins et leviers du report modal

Restitution de l'étude menée par la Chaire d'Economie urbaine pour l'ADULM et l'AULA

Edouard Dequeker

Professeur à la Chaire d'Economie urbaine de l'ESSEC

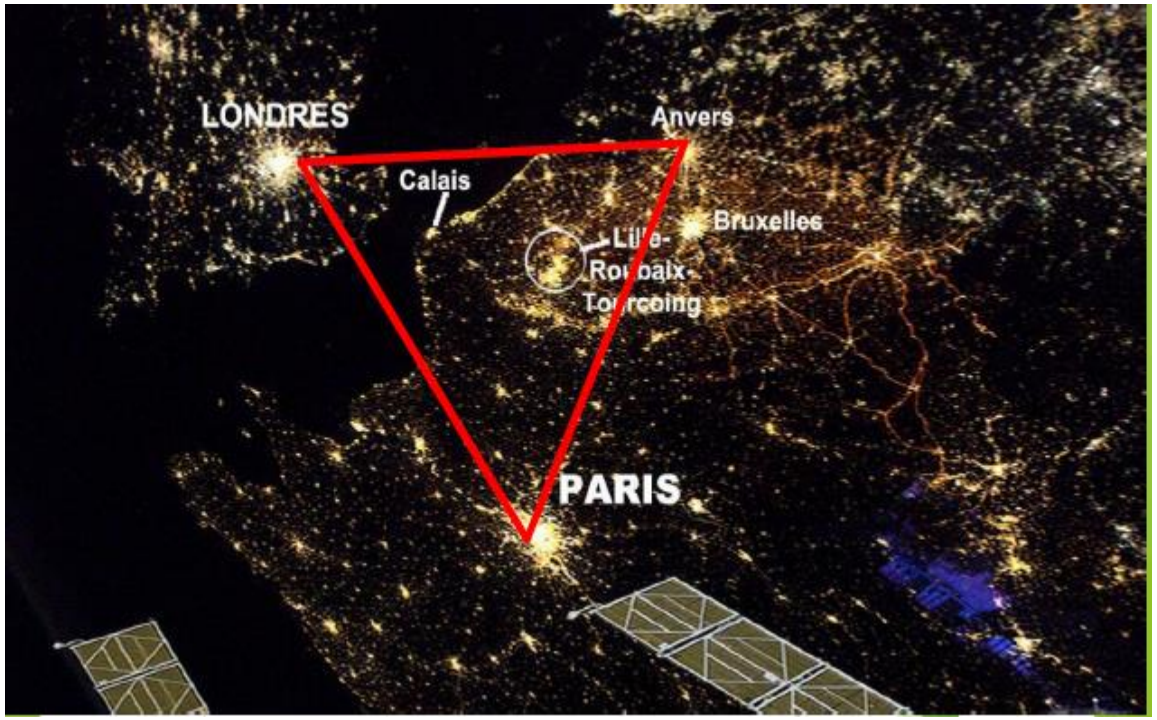
l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

AULA Agence d'urbanisme de l'Artois

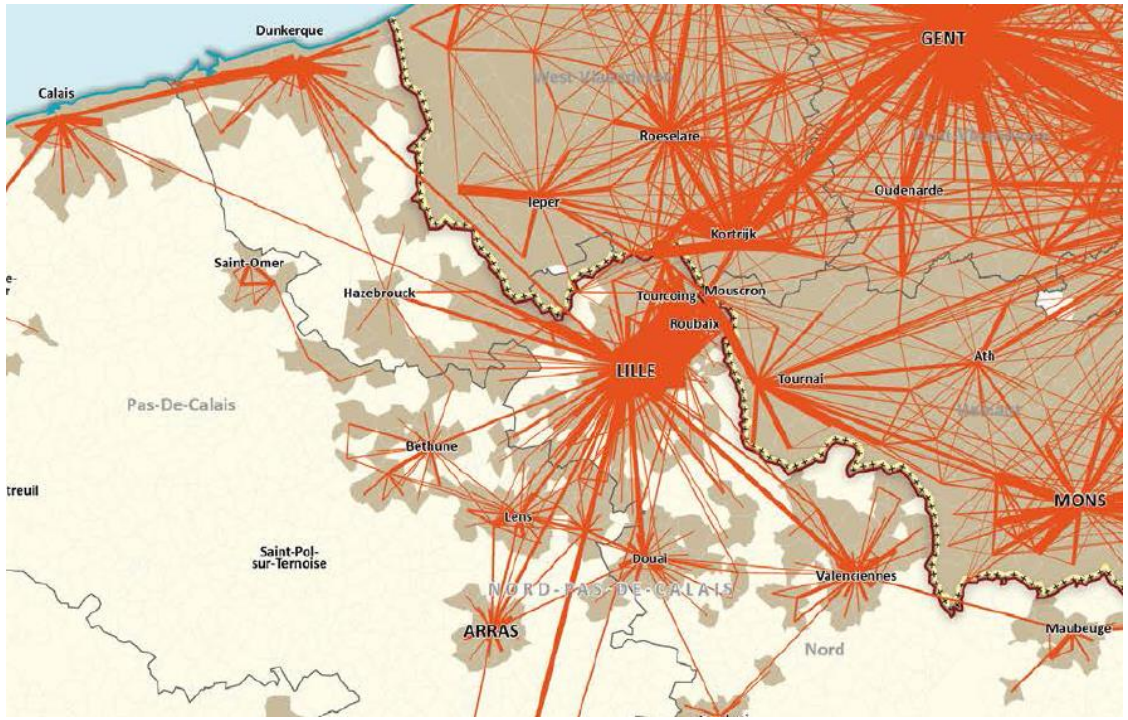
ESSEC Business School

L’aire métropolitaine lilloise, une double centralité stratégique

au cœur d’une méga-région ouest-européenne



au cœur d’un système métropolitain et régional



Source : ADULM

L’enjeu crucial du report modal

Le retard français en matière de report modal (répartition du transport de marchandises par mode en %)

	2002			2012			2019			Évolution 2002-2019 (%)		
	Route	Fer	Fleuve	Route	Fer	Fleuve	Route	Fer	Fleuve	Route	Fer	Fleuve
UE 28	75,5	18,3	6,2	74,6	18,5	6,8	77,4	17	5,6	1,9	-1,3	-0,6
Allemagne	66,3	18,8	14,9	70,8	19,1	10,1	73,4	18,7	8	7,1	-0,1	-6,9
Belgique	77,5	10,7	11,8	72,2	11,4	16,4	76,6	12	11,4	-0,9	1,3	-0,4
France	77,7	19,1	3,1	86,2	10,8	3	87,9	9,7	2,4	10,2	-9,4	-0,7
Luxembourg	90,7	5,6	3,7	84	7,1	8,9	85	6,9	8,2	-5,7	1,3	4,5
Pays-Bas	63,3	3,3	33,4	46,7	6,1	47,2	50,9	6,3	42,7	-12,4	3	9,3
Royaume-Uni	89,7	10,2	0,1	87,8	12,1	0,1	90,8	9,1	0,1	1,1	-1,1	0

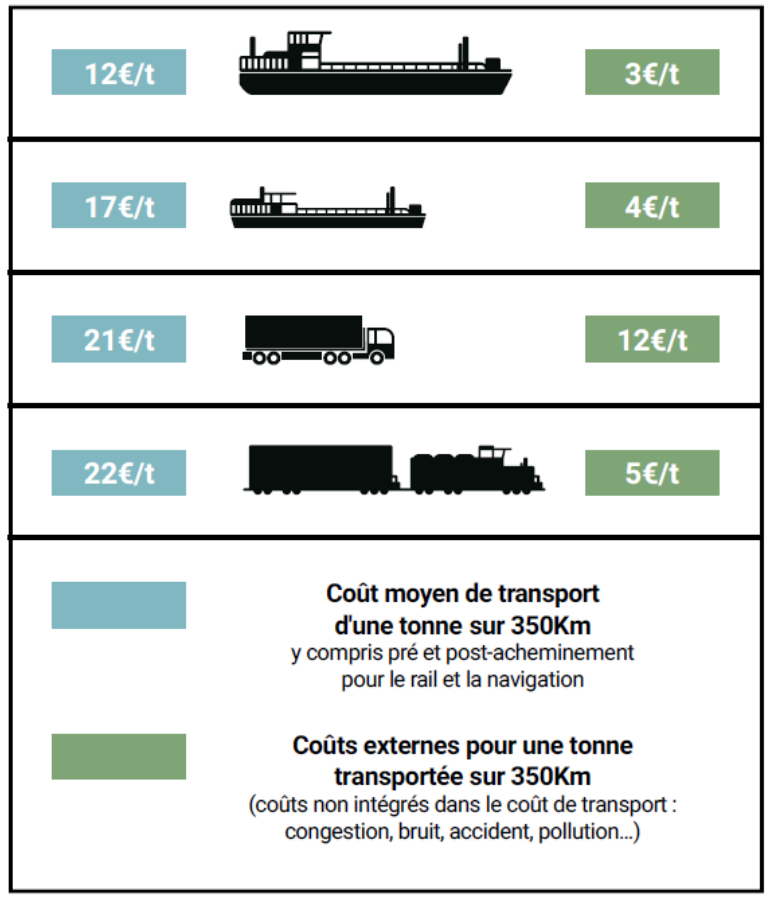
Source : Eurostat

Un enjeu économique

Un enjeu sociétal et environnemental

Un enjeu infrastructurel

Route, rail, navigation : le point sur les coûts de transport



Source : VNF, données 2015

Plan de la présentation

1) Saisir la demande : du développement économique aux circuits logistiques

2) Mettre en lumière les inadaptations de l'offre

3) Dégager des leviers d'action en faveur du report modal

Partir du client :
c'est la demande finale qui déclenche le circuit logistique

Une multiplicité d'acteurs, opérant à l'échelle globale

Une multiplicité d'échelles et des grands équilibres intercontinentaux à saisir

Le client : l'entreprise ou le « chargeur »

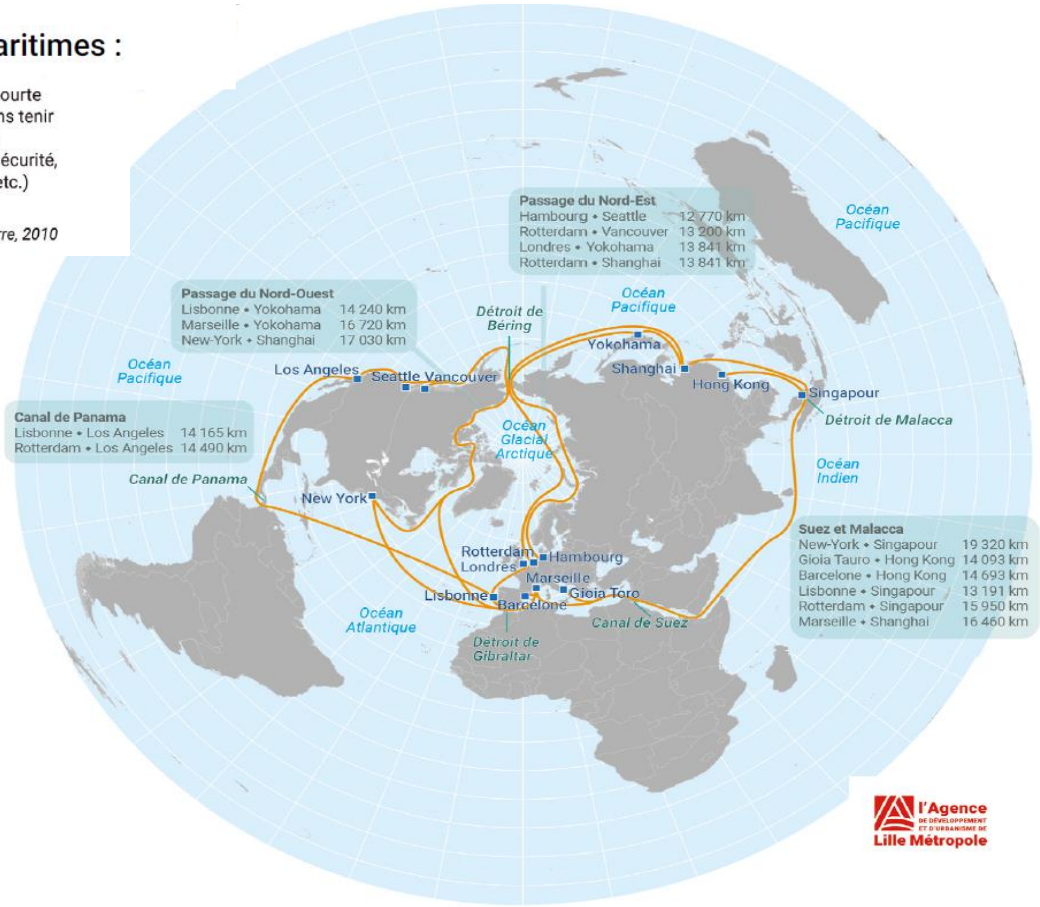
Le prestataire : le « transporteur »

L'intermédiaire ou « affréteur »

Principales routes maritimes :

Route maritime la plus courte entre quelques ports sans tenir compte des contraintes (péages, englacement, sécurité, facteurs géopolitiques, etc.)

Source : Pauline Pic, 2020 d'après Lasserre, 2010



Trafic maritime de marchandises en Europe occidentale

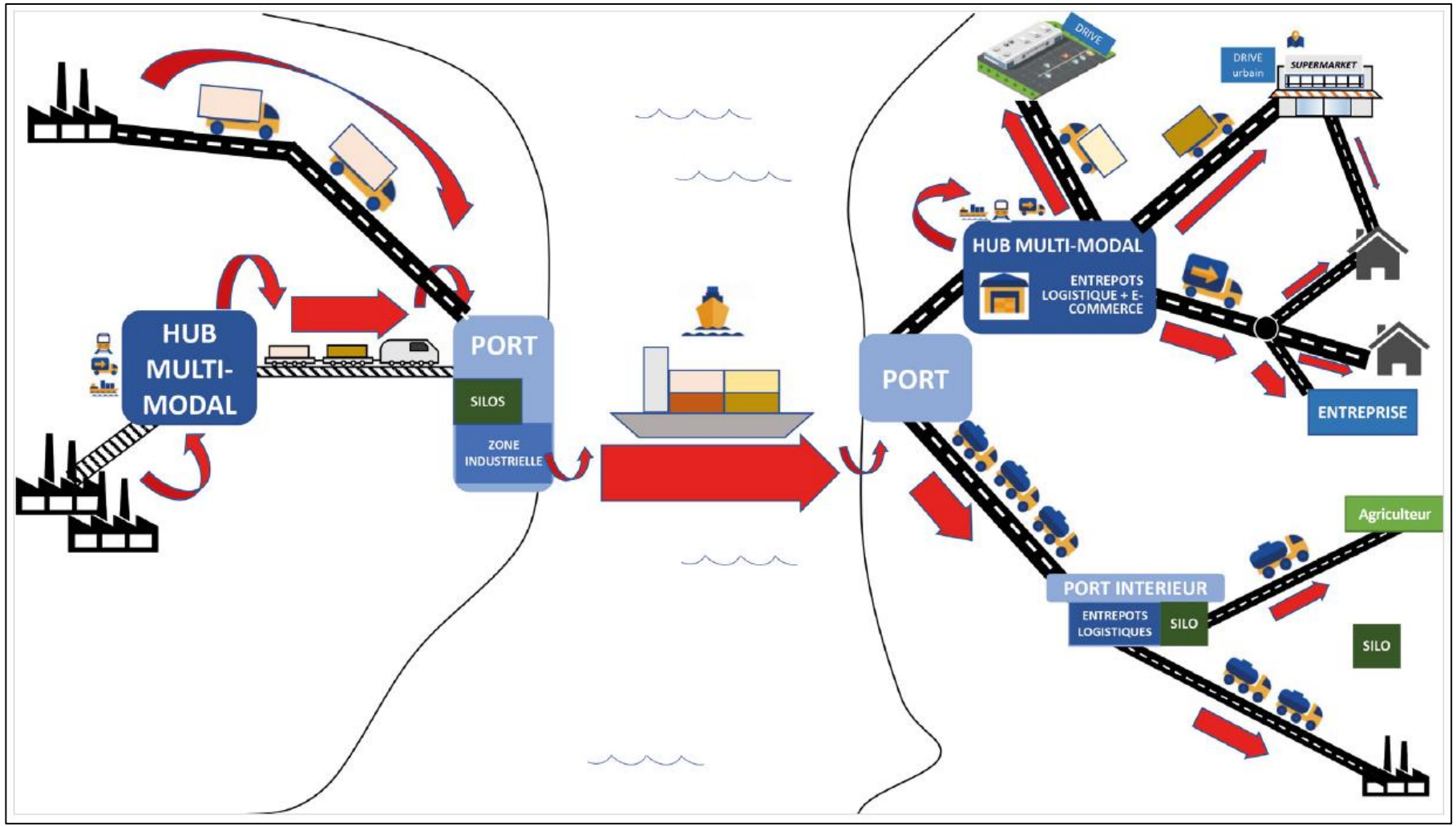
1 350 Mt / an

900 Mt dans les ports du Range Nord 2/3.

450 Mt dans les ports du Range Sud 1/3.

Les déterminants du choix modal

Schéma général d'une chaîne logistique



Source : Schéma réalisé pour les besoins de l'étude d'après Eurostatr-ITF-ONU, Glossaire des statistiques de transport 5e EDITION, 2019

Les déterminants de la demande logistique

Type de marchandises

Géographie / Ampleur des flux (de la production à la consommation

Pression sur les délais (montée du e-commerce) / politique de stocks

Un arbitrage sous contrainte

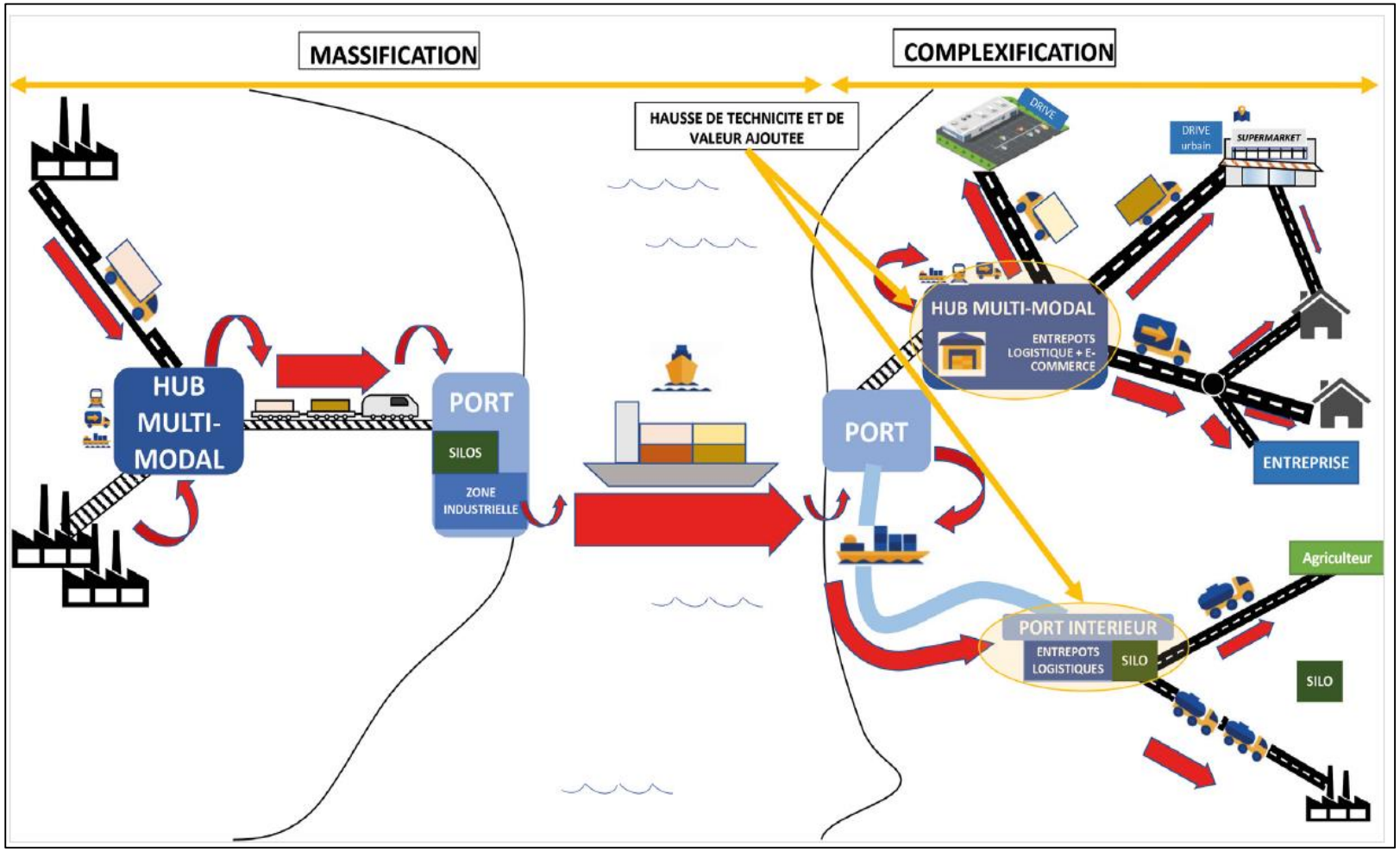
Prix

Délais (« *right time, right place* »)

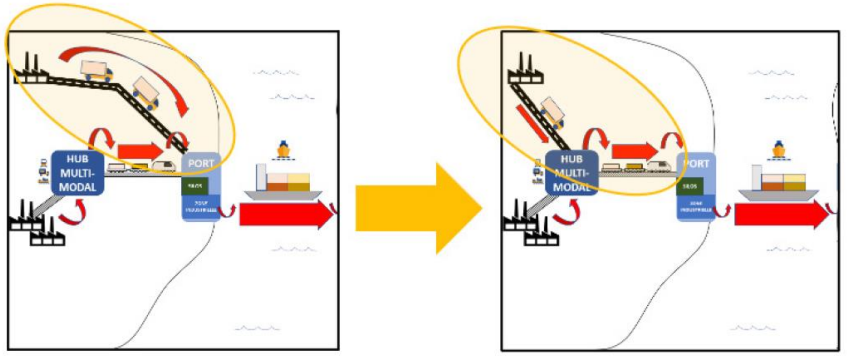
Efficacité / Fiabilité

Tendances et besoins des chargeurs

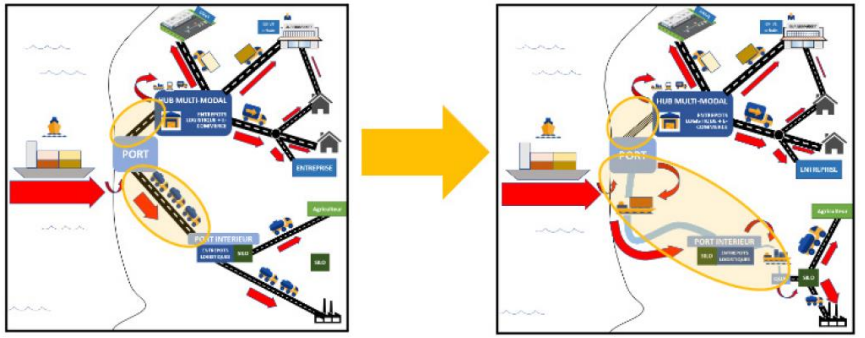
Les flux massifiables identifiés se situent à différentes étapes de la chaîne logistique



Flux amonts massifiables



Flux avals massifiables



Source : Schéma réalisé pour les besoins de l'étude d'après Eurostatr-ITF-ONU, Glossaire des statistiques de transport 5e EDITION, 2019

Le souhait des chargeurs de développer les modes alternatifs

L'anticipation de contraintes économiques, environnementales, réglementaires et d'image

Les stratégies mises en place

Une volonté de mettre en place **un report modal sur certains de leur flux, massifiables et bien identifiés**

Une anticipation de la montée en puissance des **impératifs environnementaux en matière réglementaire comme en matière d'image**

Des difficultés croissantes de recrutement des chauffeurs poids lourds jouent également (questions sociales et de productivité)

1) Optimisation du mode routier

Limitation des consommations de carburant

par le renouvellement des flottes de camions

Investissement dans les carburants alternatifs

Formations des chauffeurs à l'écoconduite

Utilisation d'outils de **monitoring des tournées** (géolocalisation et logiciels d'optimisation des circuits lors des tournées de livraison ou collecte)

Actions en faveur de l'amélioration de la desserte du dernier km

2) Report modal

Plan de la présentation

1) Saisir la demande : du développement économique aux circuits logistiques

2) Mettre en lumière les inadaptations de l'offre

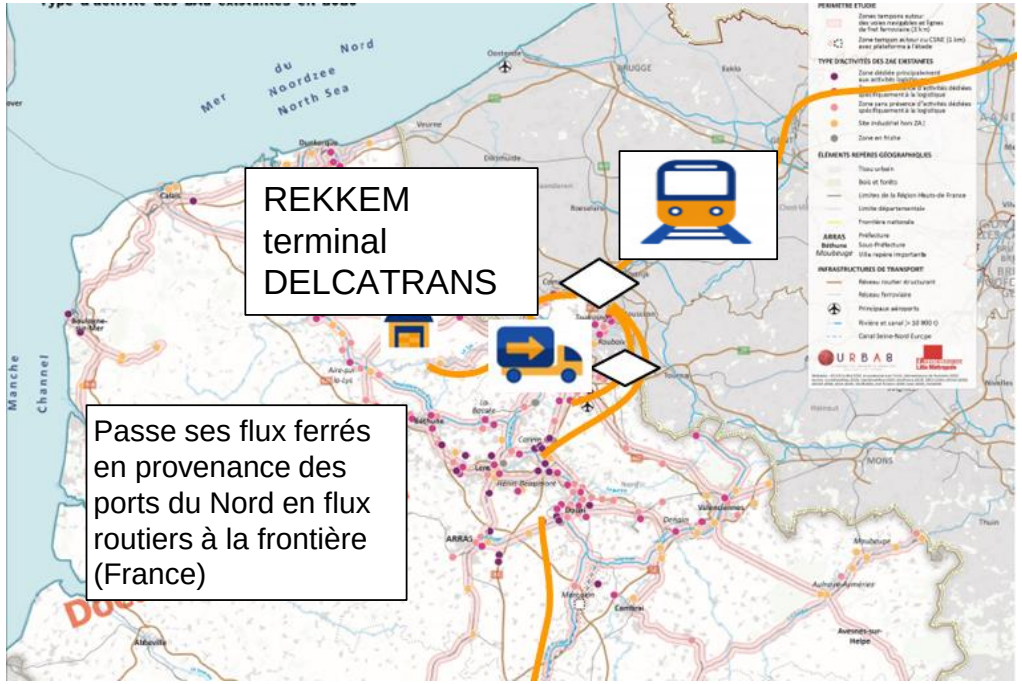
3) Dégager des leviers d'action en faveur du report modal

Un déficit d'infrastructures
en particulier transfrontalières (« effet frontière » encore marqué)

Une incapacité des transporteurs et des chargeurs à gagner leur zone de desserte finale dans l'aire métropolitaine lilloise autrement que par le routier.

Un « effet frontière » entre la France et ses voisins qui renvoie à un sous-investissement et un déficit global en matière d'infrastructures, ferroviaires comme fluviales (un constat unanime chez les chargeurs interrogés).

L'exemple du transporteur Delcatrans : acheminement des flux des ports du Range Nord vers la France (Lille et Paris)



Une offre de services jugée insuffisamment compétitive de la part des opérateurs nationaux, en dépit d'une amélioration ces dernières années

Les acteurs interrogés manifestent une certaine défiance vis-à-vis des opérateurs ferroviaires historiques

Ils souhaitent une politique plus ambitieuse et plus commerciale de Voies Navigables de France (VNF) et SNCF Fret

D'autres facteurs continuent par ailleurs à pénaliser le développement d'offres alternatives

- **L'absence de prise en compte en France des externalités négatives au routier**
- **Le manque d'acculturation des territoires aux enjeux logistiques**
- **La marge de rationalisation du transport routier**

Internaliser les coûts externes du routier

Ecotaxe et Eurovignette : deux dispositifs fondés sur le principe de « pollueur-payeur »

On estime que l'application de l'Eurovignette (augmentation de quelques centimes / tonne-kilomètre) permettrait une augmentation du tonnage fluvial et ferroviaire de 30% (+17% sur le fluvial ; + 15% sur le ferroviaire)

Source : GERIF

Plan de la présentation

1) Saisir la demande : du développement économique aux circuits logistiques

2) Mettre en lumière les inadaptations de l'offre

3) Dégager des leviers d'action en faveur du report modal

Se replacer aux bonnes échelles

L'évolution des flux « longue distance » pour les chargeurs

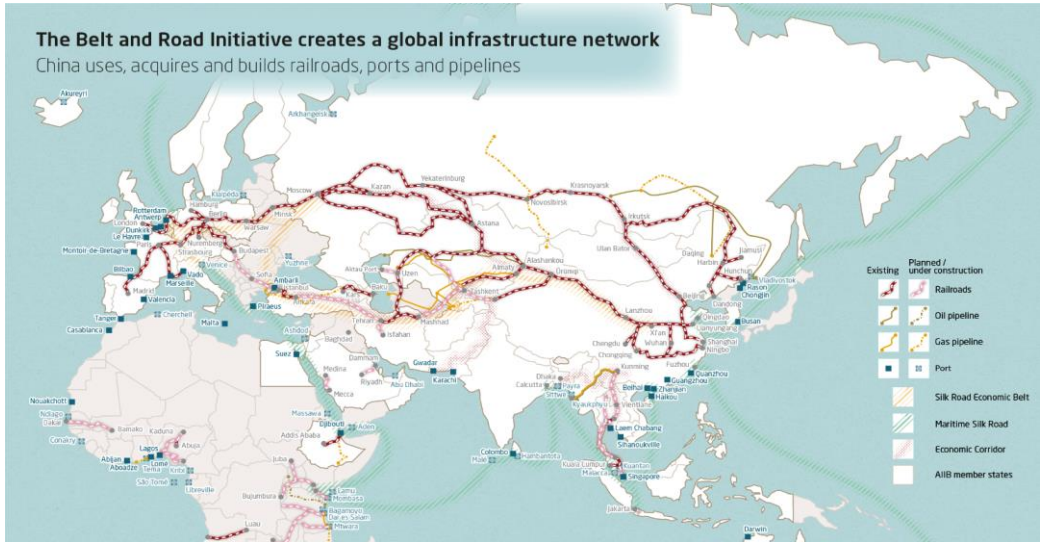
Les bouleversements à l'œuvre à grande échelle

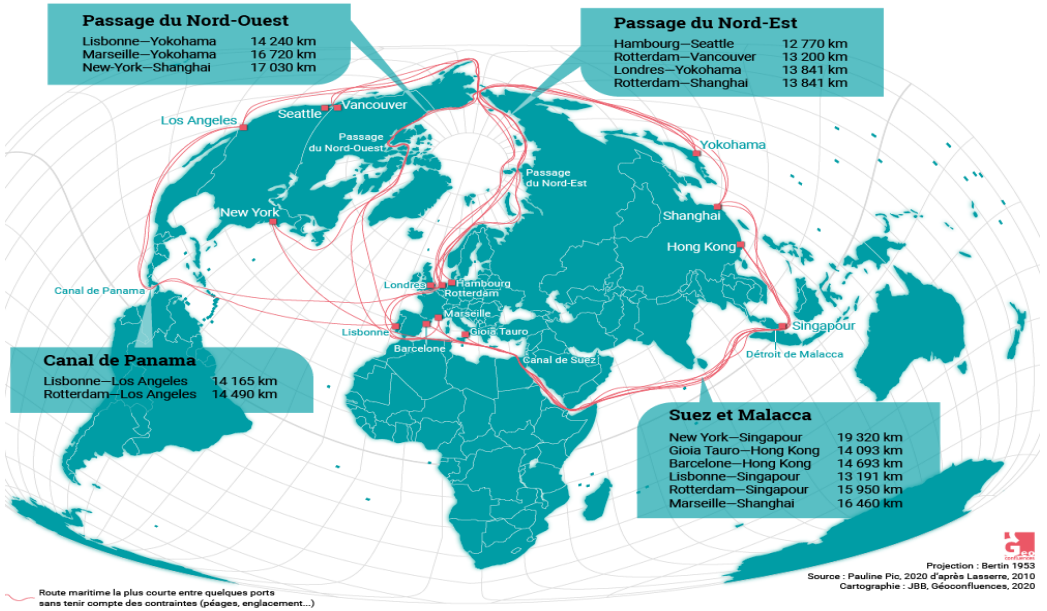
- **Les Nouvelles Routes de la Soie**
- **Les Routes de l'Arctique**
- **Le Brexit**

La fusion des ports une tendance à l'œuvre en Europe du Nord

- **Zeeland Ports en 2011 (fusion Flessinge-Terneuze)**
- **North Sea Ports en 2018 : fusion de Gand et Zeeland (Flessinge et Terneuze)**
- **Fusion d'Anvers et Zeebrugge en 2020**

Quel mouvement / rapprochement pour les ports des Hauts-de-France ? Quid d'une fusion entre Calais et Dunkerque (complémentarités fortes, grande proximité géographique…) pour dépasser l'hétérogénéité des modes de gestion ?





Cibler les bons flux pour le report modal

Schéma d'une chaîne logistique : les flux du dernier kilomètre resteront routiers

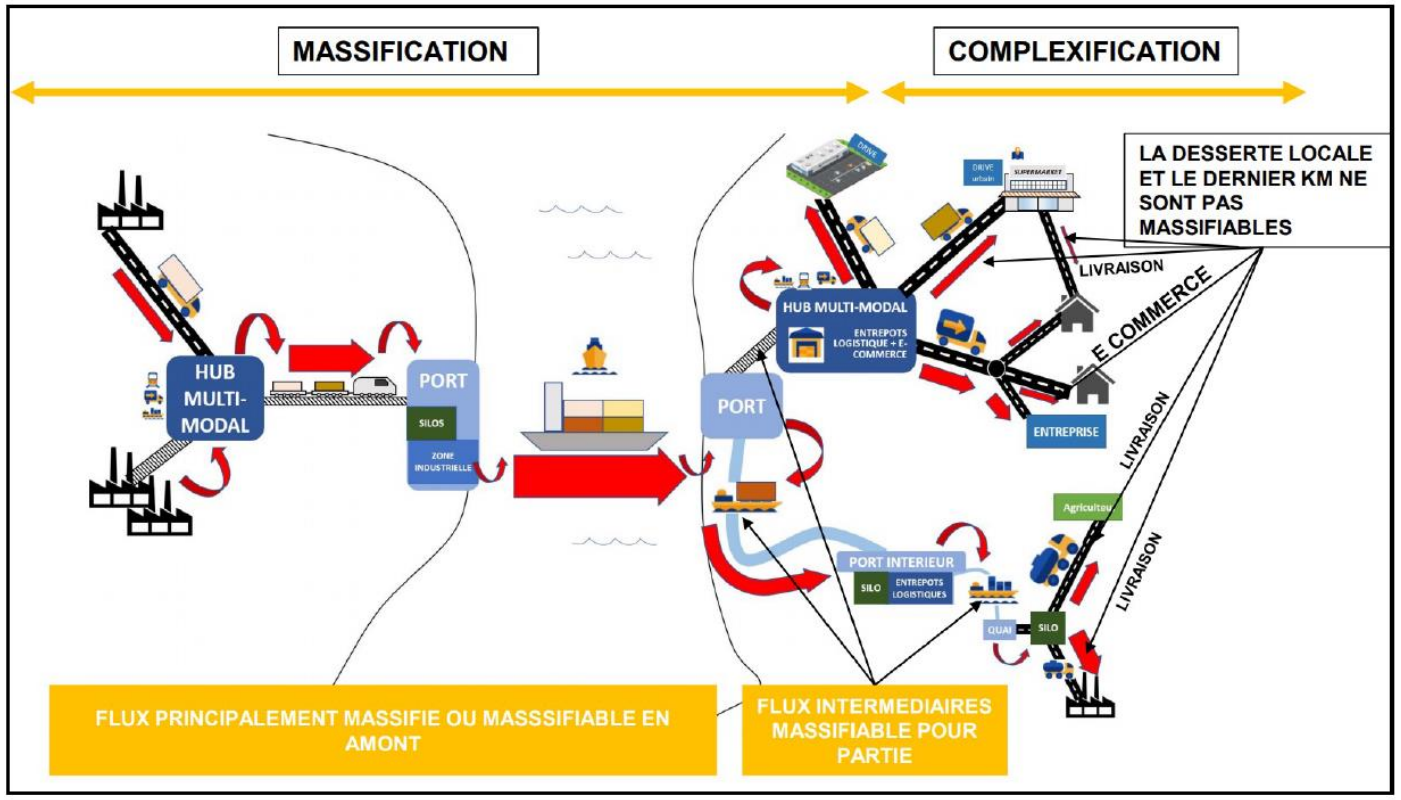
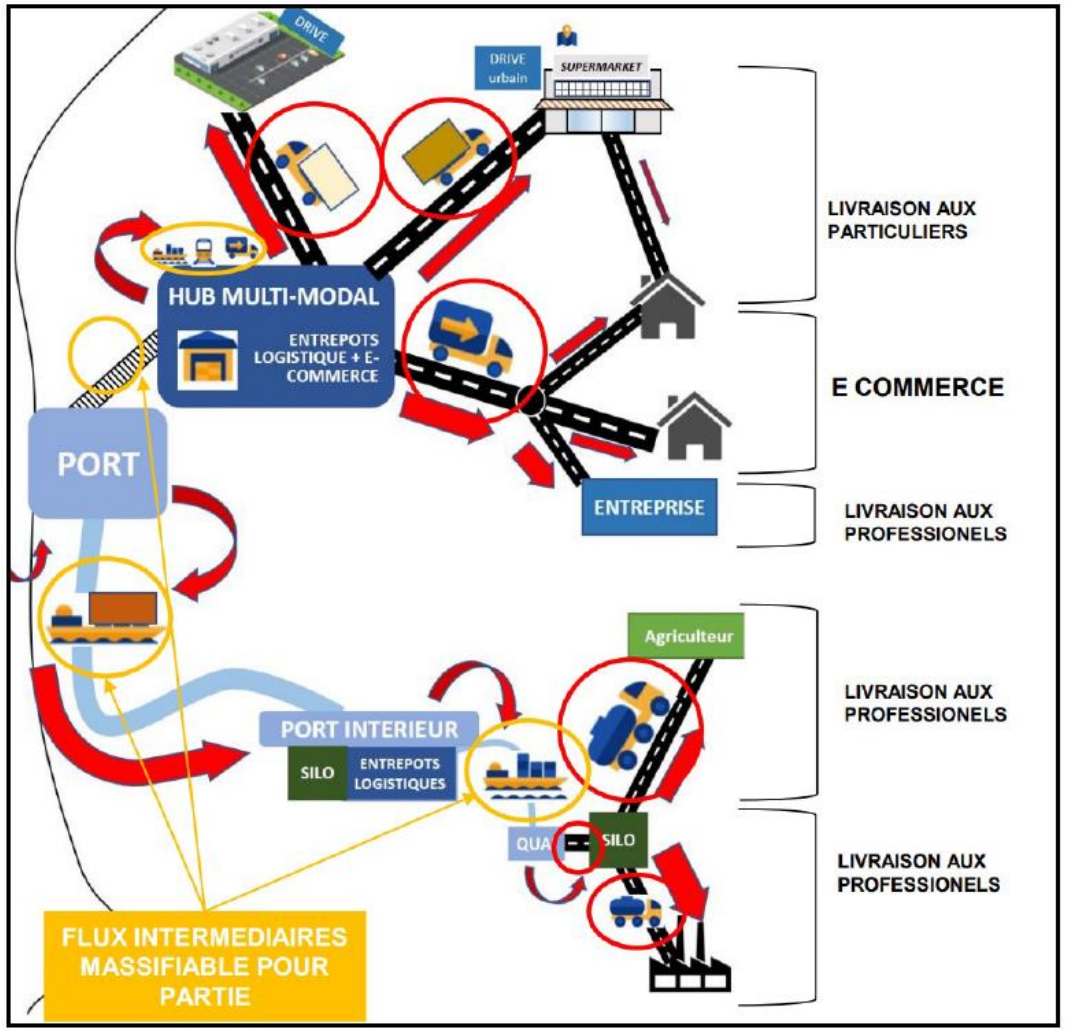


Schéma d'une chaîne logistique : zoom sur le client final (production ou consommation)



Casser l'effet frontière

en se connectant aux points stratégiques qui ne cessent de se renforcer

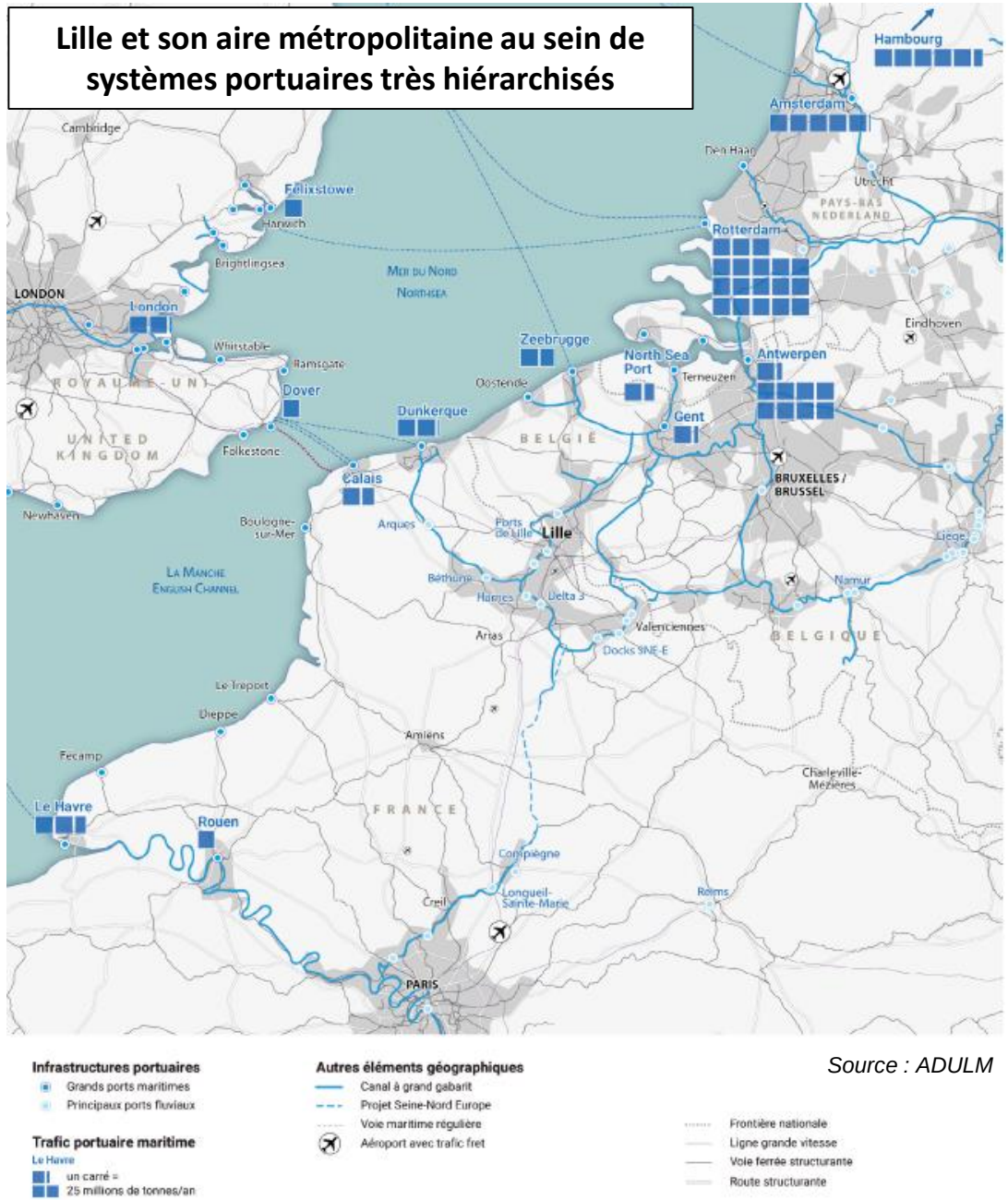
Les hiérarchies portuaires mondiales sont globalement stables et les hubs structurants se renforcent.

Le décrochage des ports français sur le trafic conteneur (en million de conteneurs : EVP)

	Rouen	Le Havre	Dunkerque	Anvers	Zeebrugge	Rotterdam	Brème	Hambourg	TOTAL
1990									
EVP	0,1	0,8	0,1	1,6	0,3	3,7	1,1	2	9,7
Part de marché (%)	1%	8,2%	1,0%	16,5%	3,1%	38,1%	11,3%	20,6%	100%
2019									
EVP	0,1%	2,4	0,2	8,5	2,5	11,1	4,9	7,9	37,6
Part de marché (%)	0,3%	6,4%	0,5%	22,6%	6,6%	29,5%	13,0%	21,0%	100%
TCAM EVP (1920-2019)	4%	7%	8%	11%	9%	8%	8%	8%	9%
Évolution Parts de marché (%)	-0,6%	-1,9%	-0,2%	9,4%	0,4%	-6,0%	-0,7%	-0,4%	0

Source : Sites internet des ports de Rouen, Le Havre, Dunkerque, Anvers, Zeebrugge, Rotterdam, Brème et Hambourg,

Lille et son aire métropolitaine au sein de systèmes portuaires très hiérarchisés



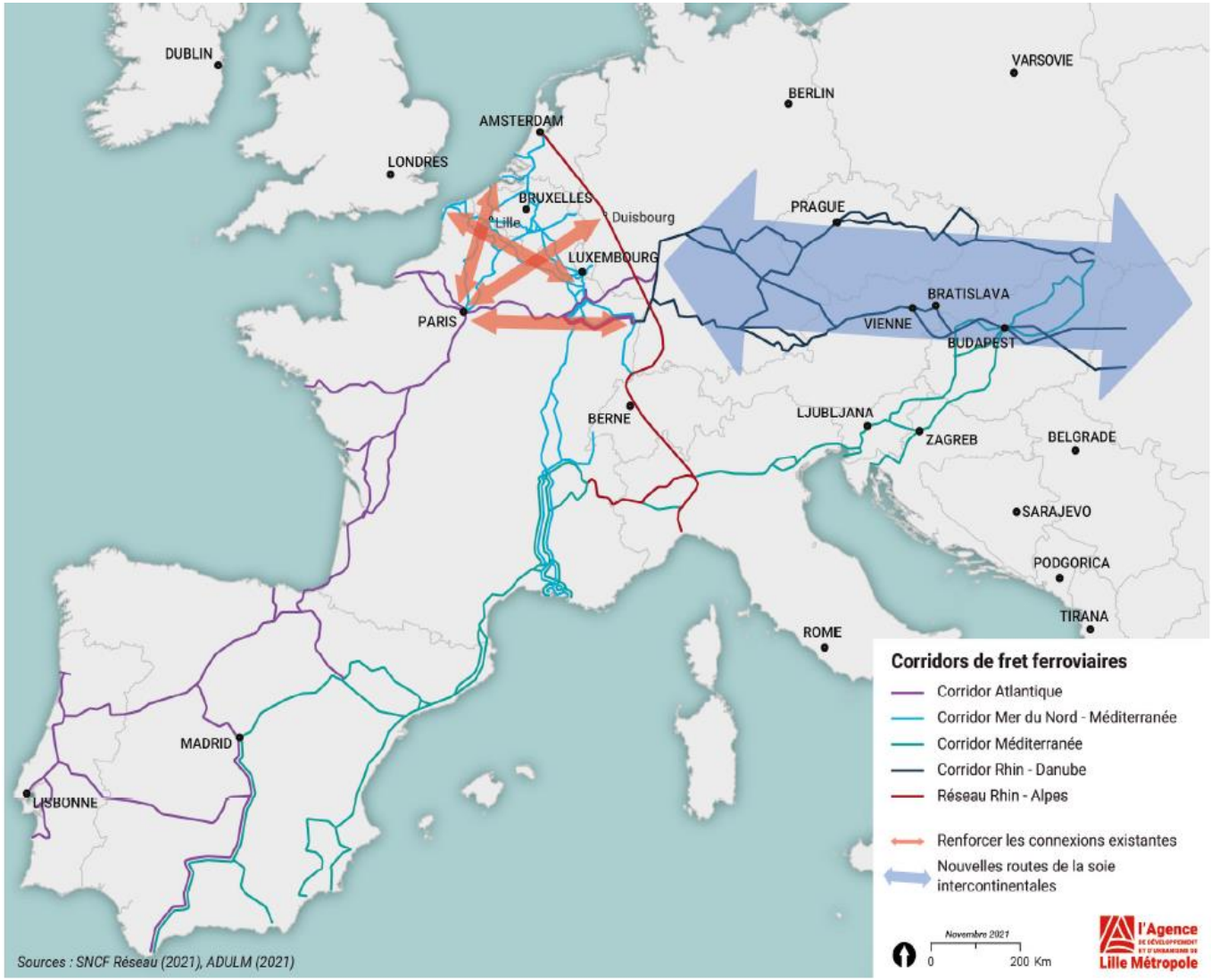
Source : ADULM

Casser l'effet frontière

en se connectant aux points stratégiques qui ne cessent de se renforcer

Développer les liaisons ferroviaires avec l'Allemagne et les débouchés des Routes de la Soie et avec les ports du Range Nord

Transformer la continuité hydrographique entre les bassins en une continuité de gabarit et de réseau



Faire réussir
le Canal Seine Nord Europe

Mettre l'ensemble du réseau à grand gabarit

Permettre une massification stratégique des plateformes

Focaliser les efforts sur Nesle et Marquion

Régler les questions de tirant d'air

Quid des études de dimensionnement / de faisabilité ?

Quels tronçons prioriser (axe Anvers / Paris ? Axe Dunkerque / Valenciennes – Strasbourg ?…)

Réaliser les autres projets structurants

- **La réouverture de l'ancienne ligne ferroviaire entre Valenciennes (France) et Mons (Belgique)**
- **La réouverture du Canal de Condé-Pommeroeul**

Source : Société du Canal Seine Nord Europe

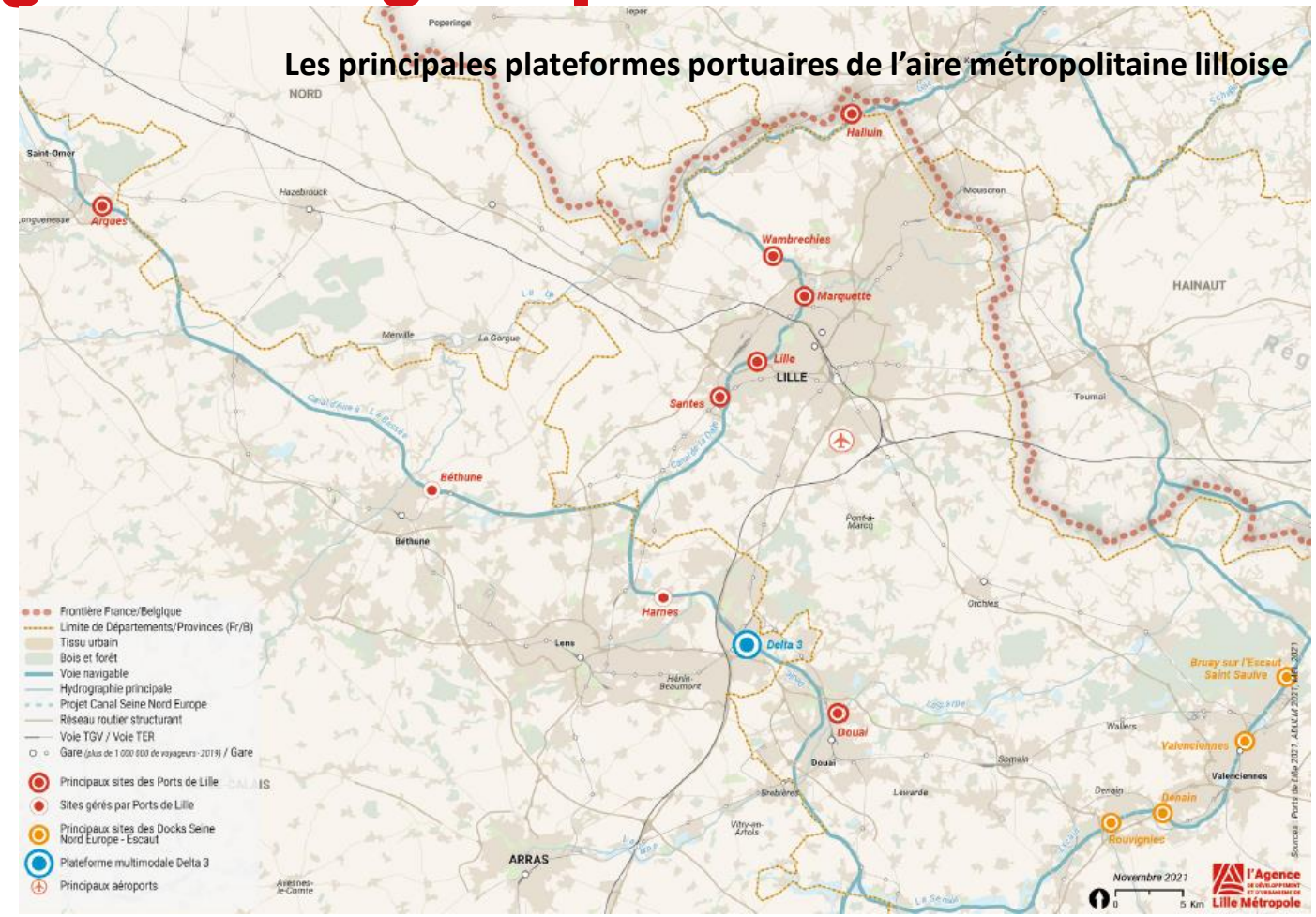
Anticiper ces projets
par une stratégie d'aménagement logistique à la bonne échelle

3 SECTEURS A ENJEUX POUR UN DEVELOPPEMENT LOGISTIQUE DE GRANDE AMPLEUR

1) **En arrière-port de la façade littorale, une arrière base logistique et portuaire**

2) **Sur la partie centrale de l'aire métropolitaine lilloise une méga-plateforme logistique**

3) **Pour tout le reste du territoire, privilégier le développement de zones industrielles embranchées**



Une stratégie d'offre doit se fonder sur une compréhension de la demande

Source : ADULM

Vos questions ?
Vos remarques?

CONCLUSIONS

M. Francis Vercamer
Président de l'ADULM
Vice-Président de la MEL

Mme Corinne Laversin
Présidente de l'AULA,
Vice-présidente de la CABBALR

M. Bruno Fontaine
Président de Norlink Ports
Président de la CCI du Hainaut

MERCI POUR VOTRE ATTENTION.

l'Agence DE DÉVELOPPEMENT ET D'URBANISME DE Lille Métropole

AULA AGENCE D'URBANISME DE L'ARTOIS

ESSEC BUSINESS SCHOOL

AVEC LE SOUTIEN DE :

NORLINK

CCI HAUTS-DE-FRANCE