

FÉVRIER 2025



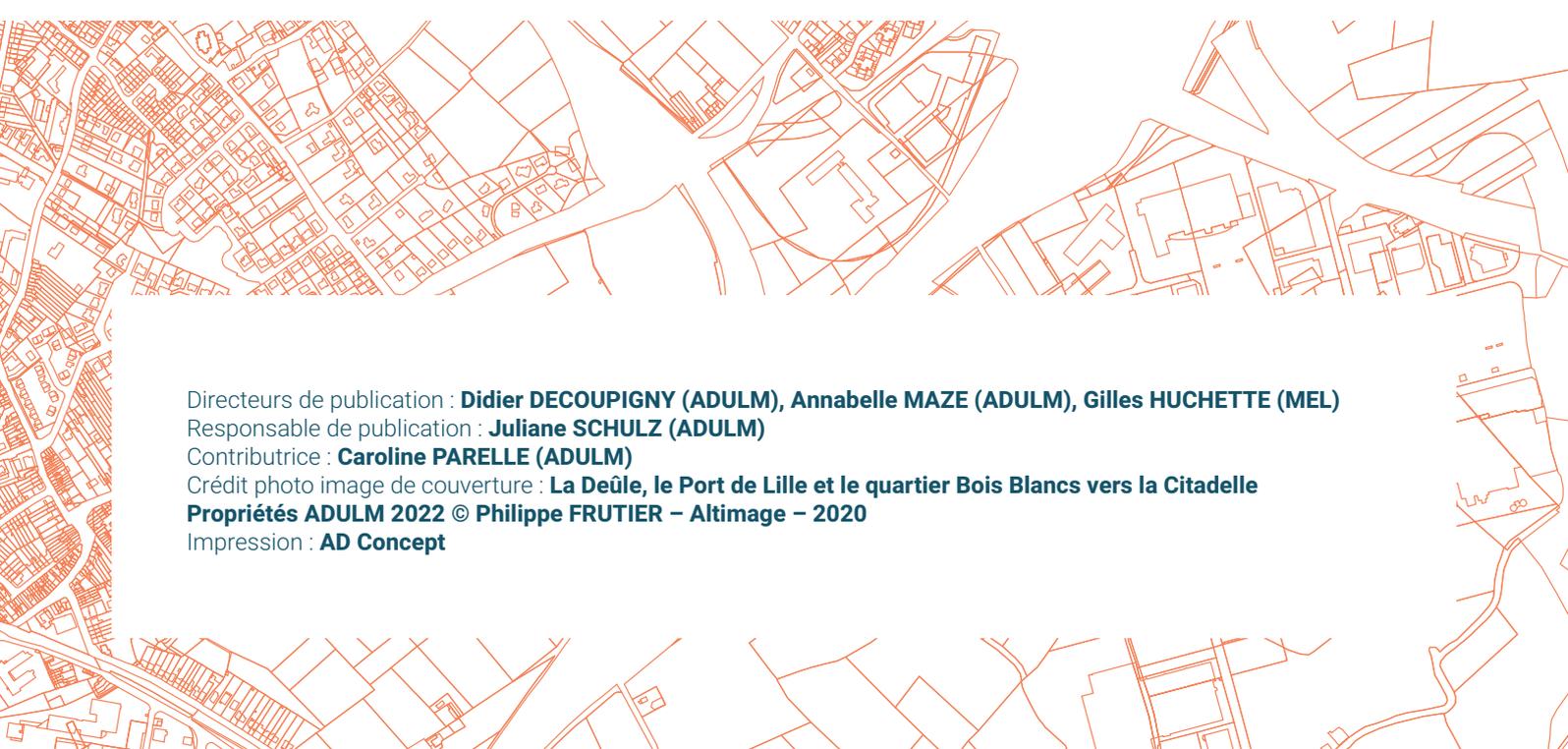
📍 DEMAIN  
SE DESSINE  
AUJOURD'HUI

# SYNTHÈSE D'ATELIERS COMMUNES ET GRAND GABARIT QUELLE PLACE DE LA VOIE D'EAU DANS L'ÉCONOMIE DE LA MÉTROPOLE LILLOISE ?



**MÉTROPOLE**  
EUROPÉENNE DE LILLE





Directeurs de publication : **Didier DECOUIGNY (ADULM), Annabelle MAZE (ADULM), Gilles HUCHETTE (MEL)**  
Responsable de publication : **Juliane SCHULZ (ADULM)**  
Constitutrice : **Caroline PARELLE (ADULM)**  
Crédit photo image de couverture : **La Deûle, le Port de Lille et le quartier Bois Blancs vers la Citadelle**  
**Propriétés ADULM 2022 © Philippe FRUTIER – Altimage – 2020**  
Impression : **AD Concept**

# SOMMAIRE

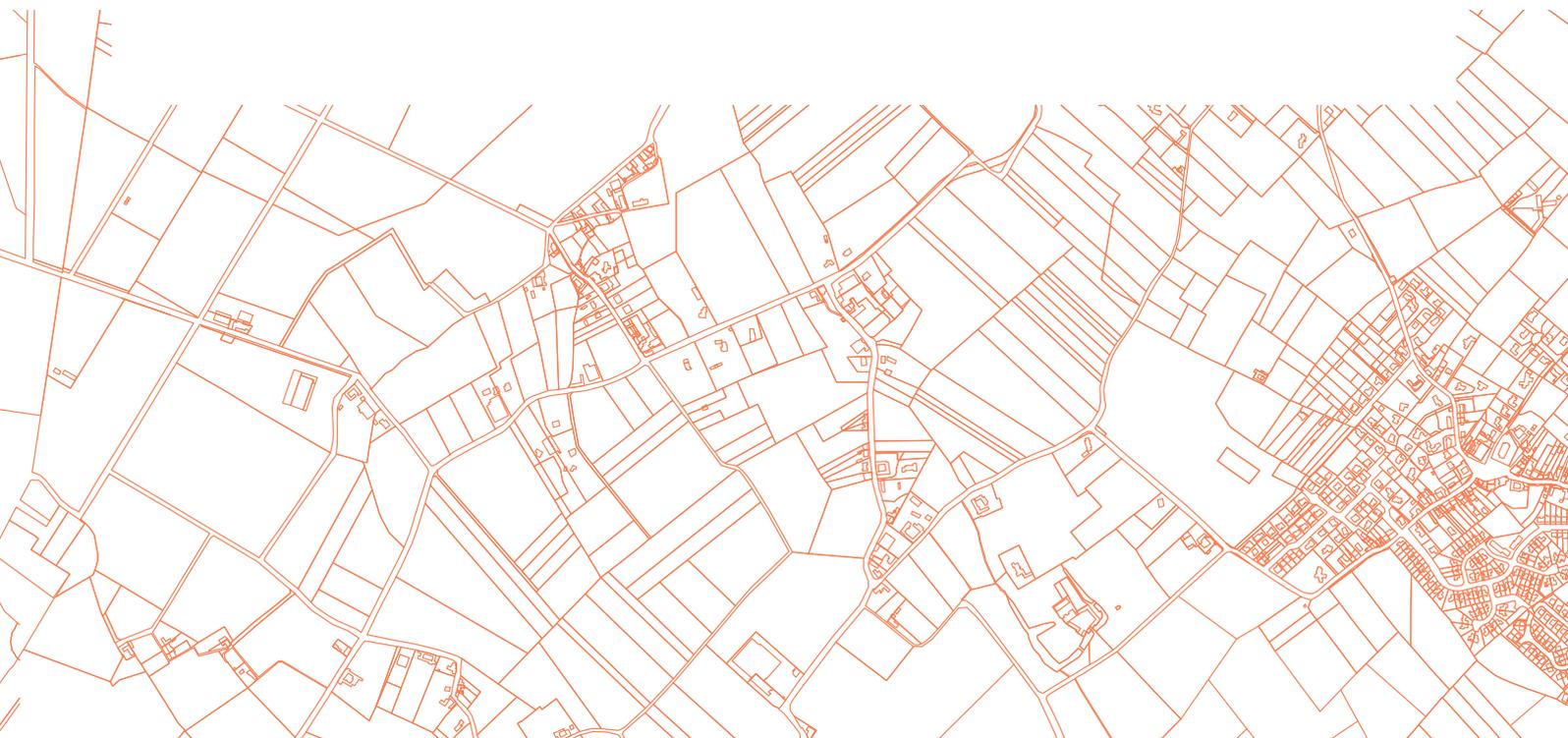
**LA DÉMARCHE : UN CYCLE D'ATELIERS DÉDIÉ AU FLUVIAL ..... 5**

**ATELIER 1 : LES ÉVOLUTIONS DU RÉSEAU MAGISTRAL  
SUR NOTRE TERRITOIRE ET SES USAGES..... 11**

**ATELIER 2 : L'ÉCONOMIE EN BORD À VOIE D'EAU AUJOURD'HUI ..... 20**

**ATELIER 3 : LES OPPORTUNITÉS ÉCONOMIQUES DE DEMAIN ..... 2**

**GLOSSAIRE ..... 32**



# « **DEMAIN SE DESSINE AUJOURD'HUI** »

Sous la devise « **Demain se dessine aujourd'hui** », la Métropole Européenne de Lille (MEL) mène un chantier de réflexion pour travailler avec les parties prenantes sur les principaux défis de l'aménagement de notre territoire.

En 2024, elle a lancé le cycle d'ateliers « **Communes et grand gabarit - quelle place de la voie d'eau dans l'économie de la métropole lilloise ?** » co-organisé avec l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole.

Ce livrable de synthèse restitue les grands enseignements de chaque atelier, ainsi que les focus thématiques réalisés afin d'approfondir certains sujets ciblés.



# LA DÉMARCHE

## UN CYCLE D'ATELIERS DÉDIÉ AU FLUVIAL



Manutention des déchets ménagers dans le port de Loos-Sequedin © ADULM

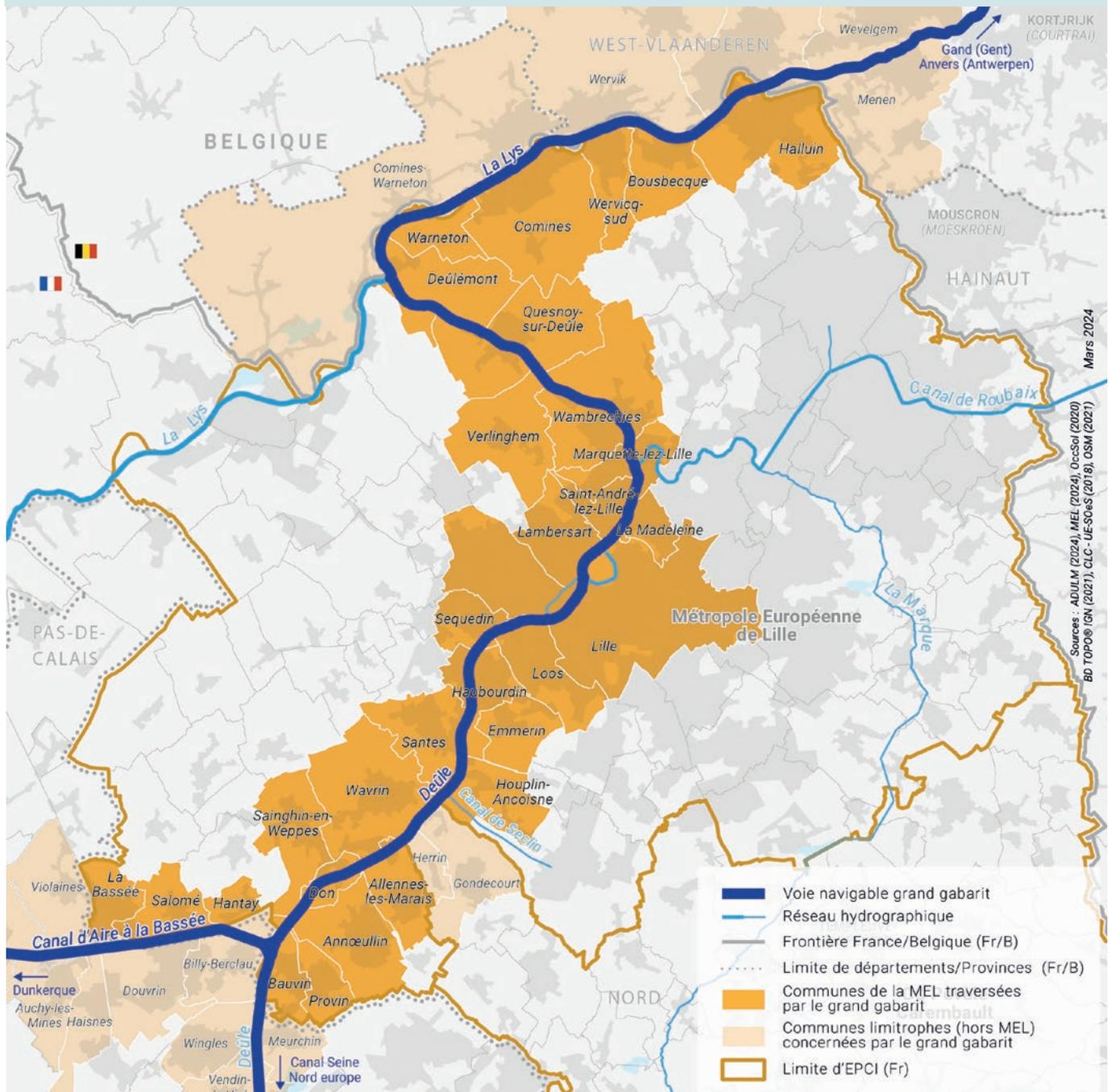


# UNE MÉTROPOLE EN QUÊTE DE SA STRATÉGIE FLUVIALE

La Deûle et la Lys constituent un maillon stratégique de la liaison Seine-Escaut, un vaste réseau fluvial grand gabarit qui sera renforcé par la construction du Canal Seine-Nord Europe d'ici 2030. La mise en œuvre de ce réseau magistral d'envergure européenne, nationale et régionale

représente une opportunité majeure pour notre métropole. Demain, ces évolutions pourraient contribuer au développement de notre économie locale et à un report modal bénéfique pour le cadre de vie métropolitain. Mais dans quelle mesure et à quelles conditions ?

## LE GRAND GABARIT DANS LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE



### 6 - Cycle d'ateliers Communes et grand gabarit

Quelle place de la voie d'eau dans l'économie de la métropole lilloise ?

Dans ce cycle d'ateliers dédié au fluvial, le sujet du canal à grand gabarit et son inscription dans le territoire métropolitain a été exploré, afin de construire une vision partagée de notre métropole fluviale. La démarche n'était pas seulement l'occasion de mieux appréhender la place de la métropole lilloise dans le réseau fluvial Seine Escaut, elle a permis également de développer une culture commune de la voie d'eau et d'identifier les différents rôles des acteurs-clés du fluvial. Les trois ateliers ont porté à la fois sur la compréhension du fonctionnement actuel et sur les évolutions à venir.

## Atelier 1 : Les évolutions du réseau magistral sur notre territoire et ses usages

En quoi le projet du réseau Seine-Escaut fait-il évoluer les voies navigables sur la métropole lilloise ? Quelle place occupe notre territoire dans ce réseau fluvial ? Quel lien existe-t-il avec le Canal Seine-Nord-Europe ?

## Atelier 2 : L'économie en bord à voie d'eau aujourd'hui

Quel rôle joue la voie d'eau dans la logistique multimodale de la métropole ? Quels sont les potentiels pour développer le transport fluvial sur le territoire, notamment au regard du foncier économique et du profil des entreprises actuelles ?

## Atelier 3 : Les opportunités économiques de demain

Quelles nouvelles opportunités économiques peut offrir le grand gabarit, à l'heure de la transition écologique ? La logistique multimodale, l'économie circulaire ou le tourisme fluvial représentent-ils des champs économiques prometteurs à investir ? Quelles conditions de réussite faut-il réunir et quels leviers faut-il mobiliser pour encourager le report modal vers la voie d'eau ?

### VOIE D'EAU ET TERRITOIRE

**53,5 km** de voie d'eau à grand gabarit dont 17 km pour la Lys d'Halluin à Deûlémont, 34 km pour la Deûle de Deûlémont à Bauvin et 2,5 km pour le canal d'Aire d'Hantay à Salomé

**31 communes** de la MEL traversées : 6 sur la Lys, 23 sur la Deûle (Deûlémont en commun) et 3 communes sur le canal d'Aire

## Les principes

Ces ateliers sont définis comme étant :

- des temps d'échanges réunissant les communes de la métropole, élus et techniciens, la Métropole européenne de Lille (MEL), la Région, les services de l'Etat (DDTM 59), les partenaires stratégiques tels que Voies navigables de France (VNF), Ports de Lille et des entreprises utilisatrices de la voie d'eau ;
- des espaces de mise en commun et de débat alimentés par :
  - des visites de terrain,
  - des interventions d'experts,
  - des références inspirantes,
  - une mise en perspective par un grand témoin ;
- des lieux de partage des productions réalisées pour ces ateliers, permettant de partager les enseignements.

## LE GRAND TÉMOIN



**Alain LECOMTE**

**Ancien Directeur Général de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction du ministère de l'Équipement**

Présent tout au long du cycle d'ateliers, Alain Lecomte contribue à la démarche avec son regard neuf sur le territoire tout en mobilisant sa riche expérience dans la conduite des réflexions stratégiques d'envergure nationale.

En 2010-2011, il a dirigé une mission exploratoire sur « l'Axe Seine » visant « à développer la Vallée de la Seine au-delà du projet de développement de la Région-Capitale », mission confiée par le ministre Jean-Louis Borloo, à la demande du premier ministre. Il a ainsi contribué au vaste chantier qui a débouché sur l'Axe Seine et HAROPA Ports.

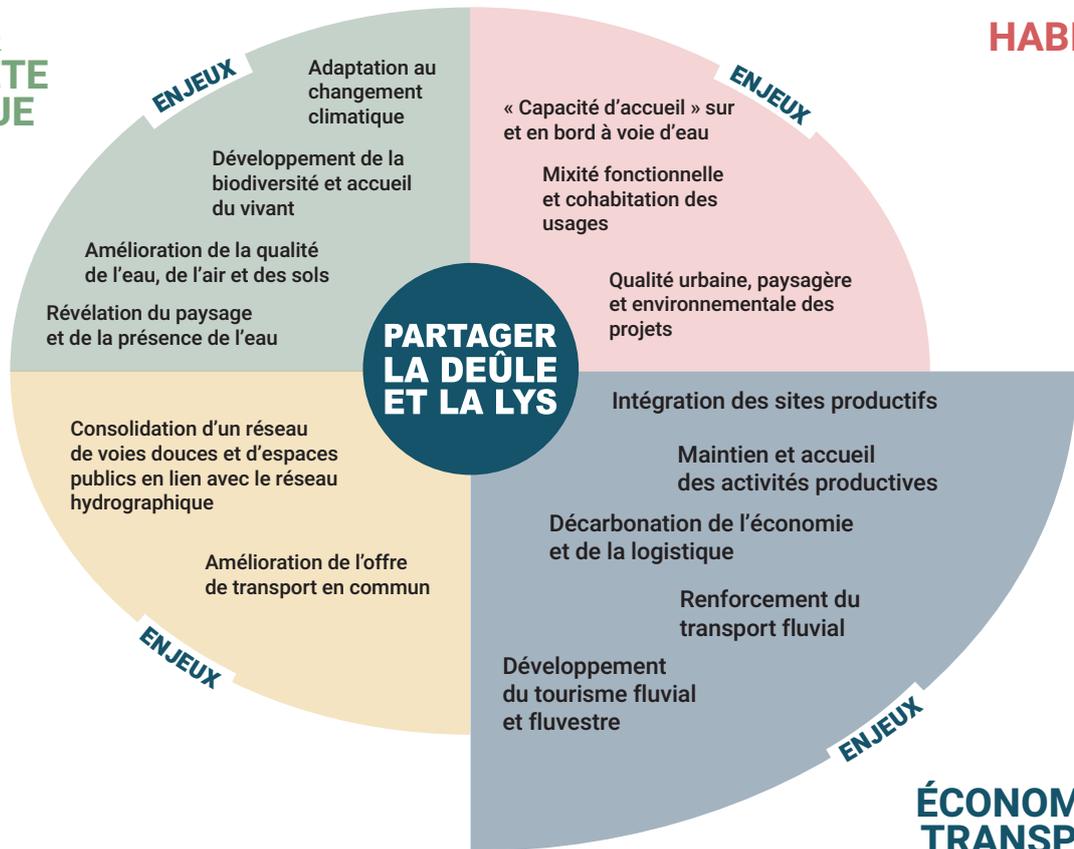
*« Vous avez une localisation géographique extraordinaire, en étant situés dans un territoire transfrontalier au cœur de l'Europe. Il est important de montrer votre exemplarité en développant un nouveau modèle économique qui met à profit le réseau Seine-Escaut. Vous avez déjà beaucoup de projets et d'initiatives qui vont dans ce sens. Il faut capitaliser sur cette énergie ! »*



# LA PLACE DES ENJEUX ÉCONOMIQUES DANS UNE RÉFLEXION GLOBALE

## Quels enjeux pour les territoires de la Deûle et de la Lys d'ici 2050 ?

### PAYSAGE & RECONQUÊTE ÉCOLOGIQUE



### HABITER

### ÉCONOMIE & TRANSPORT FLUVIAL

### ESPACE PUBLIC & MOBILITÉ

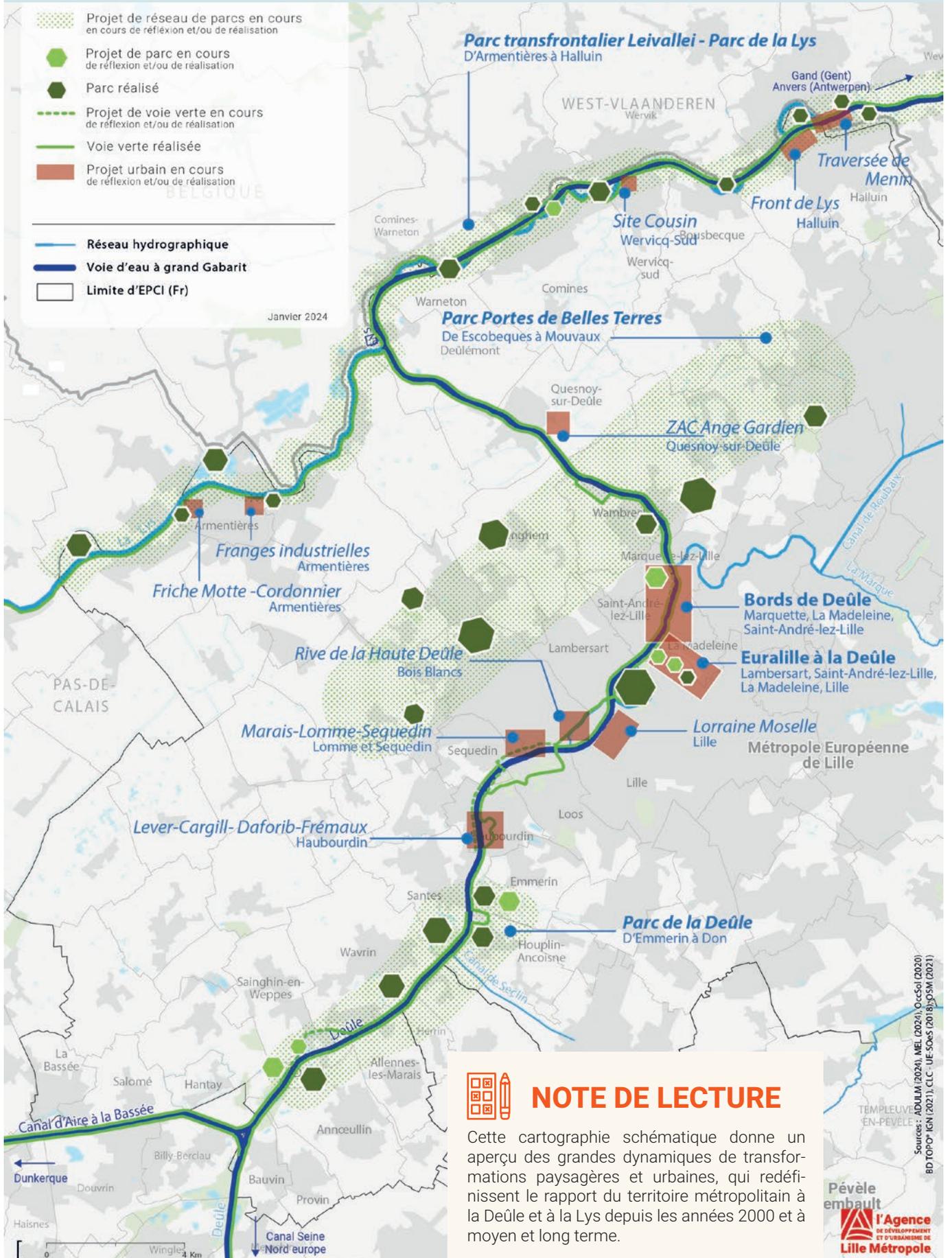
L'eau est un élément fondateur et identitaire du territoire, ayant joué un rôle-clé dans son développement. C'est ainsi que les rivières majeures du territoire, la Deûle et la Lys, ont été transformées en canaux navigables. Alors qu'elle fut affectée, pendant près de deux siècles, aux fonctions industrielles, la voie d'eau devient aujourd'hui un levier de revitalisation du territoire. Ce dialogue renouvelé de la ville avec l'eau se matérialise à travers une diversité de projets d'aménagement mais également par de nouveaux usages qui redéfinissent le lien des habitants à l'eau et favorisent la réappropriation de ces voies navigables par les usagers. Un enjeu majeur se présente aujourd'hui et se posera encore davantage à l'avenir : celui de la cohabitation des différents usages, en particulier dans la perspective du développement du transport fluvial.

La mise à grand gabarit des 1 100 km de canaux du réseau Seine-Escaut représente de formidables opportunités en termes de développement économique et de report modal, notamment pour le territoire de la métropole lilloise idéalement situé au cœur de ce système fluvial. Les intérêts sont nombreux : réduire le nombre de camions circulant sur les axes métropolitains, augmenter la part du transport fluvial en lien avec le ferroviaire, générer de nouveaux emplois, soutenir la décarbonation des activités économiques, etc.

Il a été choisi d'approfondir en priorité les enjeux économiques dans le cadre de ces ateliers. Les réflexions qui en résultent contribuent à nourrir un projet global de transformation du territoire, qui doit intégrer les enjeux urbains, paysagers, environnementaux, d'usages, dans l'intérêt du territoire métropolitain et de ses habitants.



# GRANDS PROJETS PAYSAGERS ET URBAINS EN BORD DE LA DEÛLE ET DE LA LYS



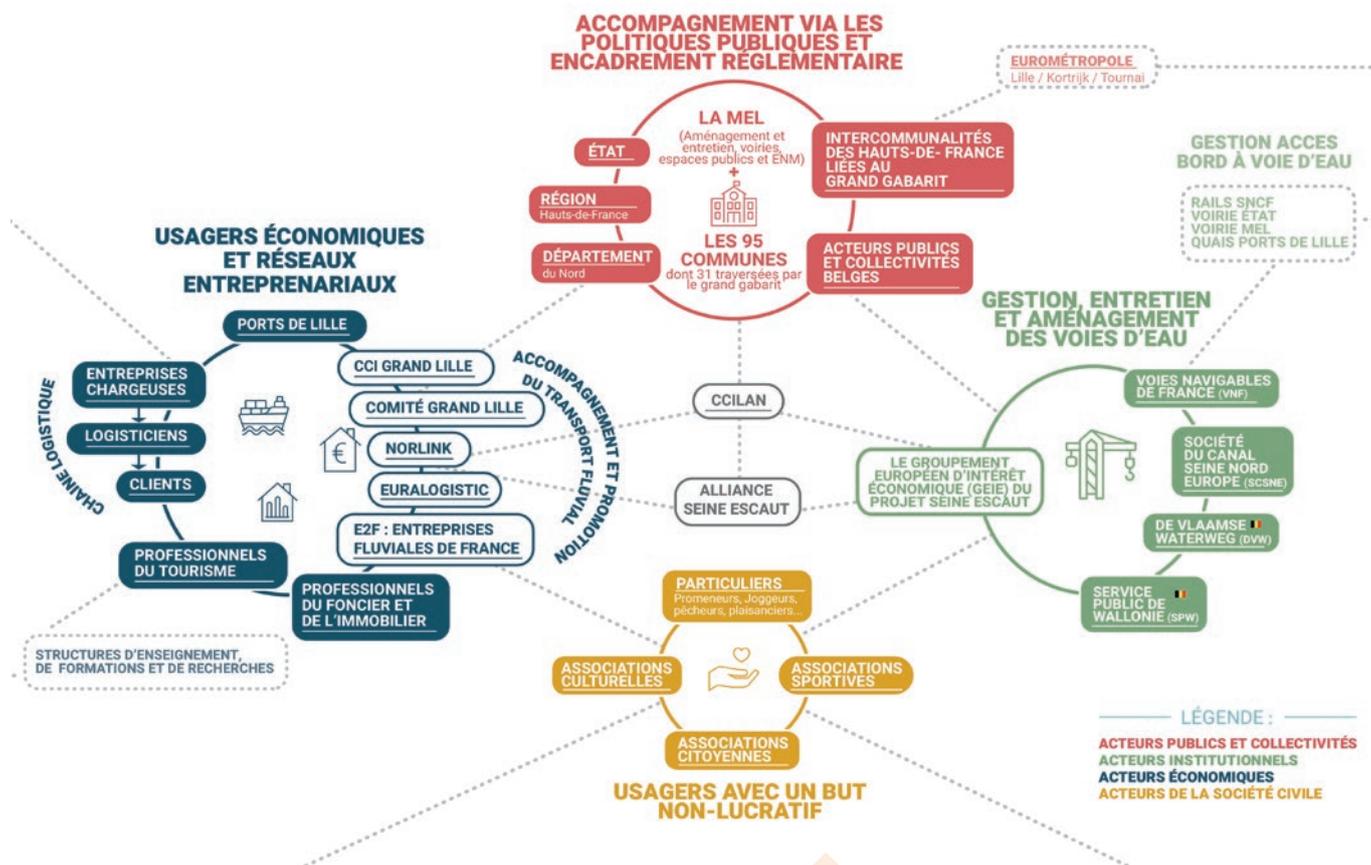
## NOTE DE LECTURE

Cette cartographie schématique donne un aperçu des grandes dynamiques de transformations paysagères et urbaines, qui redéfinissent le rapport du territoire métropolitain à la Deûle et à la Lys depuis les années 2000 et à moyen et long terme.



# UNE MISE EN RÉSEAU DES ACTEURS MÉTROPOLITAINS DU FLUVIAL

## L'écosystème des acteurs du fluvial de la métropole lilloise



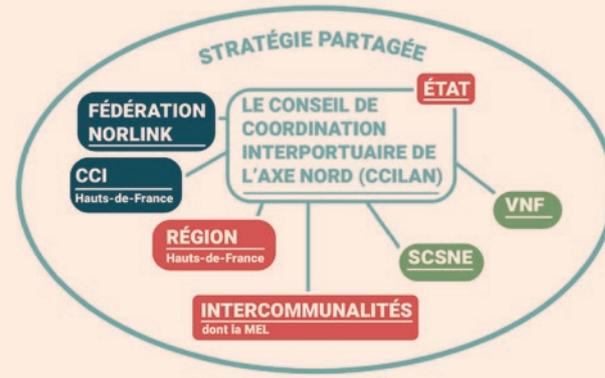
Sur le territoire métropolitain, une diversité d'acteurs publics ou privés interviennent de manière directe ou indirecte dans l'évolution et l'usage des voies d'eau à grand gabarit. Ils opèrent à différentes échelles : de la commune à la métropole jusqu'aux territoires voisins (l'Artois, le Valenciennais, le Dunkerquois), sur le territoire transfrontalier ou régional.

Le cycle d'ateliers a été l'occasion de donner la parole aux différents acteurs engagés dans le projet du réseau Seine-Escaut, notamment aux opérateurs fluviaux tout comme aux acteurs économiques de la voie d'eau. Ceci a permis de mieux appréhender la place de chacun dans cet écosystème et de comprendre leurs enjeux respectifs. C'est également une manière de donner à voir les dynamiques partenariales qui existent déjà à travers des projets engagés et qui constituent un terrain favorable pour des coopérations futures.

### Le CCILAN

Le Conseil de coordination interportuaire et logistique de l'Axe Nord (CCILAN) est une alliance de décideurs publics et privés à l'échelle de la région Hauts-de-France, en capacité de saisir les opportunités liées à la façade maritime et au Canal Seine-Nord Europe. Cette collaboration se concrétise dans des projets stratégiques collectifs favorisant le report modal vers le transport fluvial et ferroviaire.

(créé par Décret du 12/04/2019 et modifié par du 16/04/2021)



# ATELIER 1

---

## LES ÉVOLUTIONS DU RÉSEAU MAGISTRAL SUR NOTRE TERRITOIRE ET SES USAGES



Ecluse de Comines © ADULM



# LE PROGRAMME

## Atelier 1 : Les évolutions du réseau magistral sur notre territoire et ses usages

Le 17 mai 2024 à Comines

### 1. La mise à grand gabarit de la Deûle et de la Lys, concrètement

- **Mot d'accueil :**  
Eric Vanstaen, maire de la ville de Comines
- **Visite in situ - Les aménagements de la Lys, du pont à l'écluse de Comines :**
  - Nicolas Dubois, chef du programme, Service public de Wallonie ;
  - Manuel Phillippe, chef de l'unité opérationnelle de Lille, Voies Navigables de France (VNF).

### 2. Le projet Seine-Escaut : quels enjeux pour le développement du territoire métropolitain ?

- **Introduction :**
  - Francis Vercamer, vice-président, Métropole Européenne de Lille ;
  - Hélène Moeneclaey, vice-présidente, Métropole Européenne de Lille.
- **Table ronde avec les acteurs du fluvial :**
  - Gilles Ryckebusch/Olivier Matrat, directeur territorial et directeur territorial adjoint, Nord-Pas-de-Calais, VNF ;
  - Jean-Yves Dareaud, directeur de directoire Artois-Cambrésis, Société du Canal Seine-Nord Europe ;
  - Jean-Michel Michalak, conseiller régional, Région Hauts-de-France.
- **Débat avec la salle**



Grand'place de Comines et départ de la visite



Ancien bras de Lys renaturé à gauche et Grand gabarit à droite



Table ronde, de gauche à droite : Jean-Yves Dareaud, Gilles Ryckebusch, Jean Michel-Michalak, Francis Vercamer, Hélène Moeneclaey, Olivier Matrat





## L'ATELIER 1, EN BREF

### Le canal à grand gabarit : qu'est-ce que c'est ?

Dans le domaine du transport de marchandises, le réseau fluvial est caractérisé par son gabarit, c'est à dire sa capacité à accueillir des bateaux de marchandises, ayant des dimensionnements et une capacité de chargement plus ou moins importantes.

Selon la classification européenne des voies navigables (CEMT), le grand gabarit correspond généralement aux voies d'eau de classes IV, V et VI (voir détail page 14).

#### Le gabarit d'une voie d'eau est lié :

- **au rectangle de navigation**, déterminant la zone dans laquelle deux bateaux peuvent se croiser en toute sécurité ;
- **au tirant d'air** (hauteur libre sous les ponts) et **au tirant d'eau** (profondeur du chenal) ;
- **aux caractéristiques des infrastructures fluviales**, telle que la longueur des écluses.

### Le réseau Seine-Escaut

Le projet du réseau Seine-Escaut vise à relier ces deux bassins versants et à **mettre l'ensemble des 1 100 km de voies navigables structurantes aux caractéristiques du grand gabarit, selon la classe V** du CEMT. La mise en œuvre de ce chantier d'envergure a démarré en 2012 et doit se clôturer en 2030. Avec un budget de 10 milliards d'euros, cofinancés par l'Europe, l'État et les collectivités locales, il représente le projet d'investissement le plus important du réseau navigable européen. Le Canal Seine-Nord Europe représente quant à lui un nouveau maillon de 107 km au sein de ce réseau. Actuellement en cours de construction, il doit être finalisé en 2028. Le budget de cette nouvelle infrastructure s'élève à 5,1 milliards d'euros.

L'ensemble de ces travaux permettront de **faire circuler, sans rupture de gabarit et avec un temps de parcours garanti, des bateaux pouvant transporter jusqu'à 3 000 t**, entre le Havre, Paris, Dunkerque, Béthune, Lille, Dourges, Valenciennes et les ports de la Belgique et des Pays-Bas.

### Les flux de marchandises actuels et futurs

Avec 67% des flux dédiés à l'import ou à l'export, le trafic de marchandises actuel sur le réseau fluvial du Nord-Pas-de-Calais est fortement orienté vers la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne. Le trafic interne à ce réseau représente quant à lui 25% des flux et le transport fluvial vers le reste de la France est quant à lui très peu développé en raison de la capacité limitée de l'actuel canal du Nord.

Aujourd'hui, ce sont 10 millions de tonnes de marchandises, qui circulent chaque année sur les canaux du Nord-Pas-de-Calais, représentant 8 milliards d'euros (1,5% du PIB régional).

Au sein de ce réseau, la Deûle est le tronçon le plus fréquenté avec 10 000 bateaux par an, soit 1 bateau en moyenne toutes les 30 minutes. Aujourd'hui, environ 5 millions de tonnes de marchandises sont transitées sur cet axe chaque année.

**En 2040, selon les prévisions, le trafic sera multiplié par 2,5 sur les canaux de la métropole lilloise** (la Deûle et Lys mitoyenne) pour atteindre 12 millions de tonnes. La quantité de marchandises transportées en 2070 est estimée à 20 millions de tonnes.

### Le grand gabarit sur le territoire métropolitain

Les 53,5 km des voies navigables à grand gabarit de la métropole lilloise sont séquencés par un nombre important d'infrastructures fluviales et portuaires, indispensables pour le transport fluvial : 5 écluses ; 9 sites portuaires dont 2 ports majeurs avec une plateforme tri-modale (Santes, Lille) et 4 terminaux conteneurs (Lille, Santes, Halluin 1 et 2).

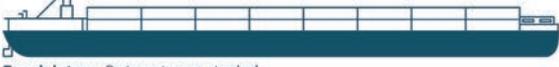
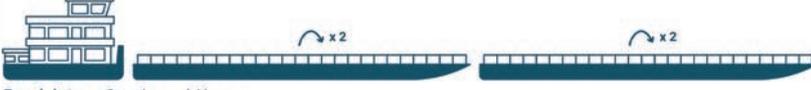
**Sur le territoire de la MEL, la mise à grand gabarit concerne 31 communes.** Les travaux de redimensionnement sur l'axe Deûle-Lys ont pour objectif de permettre la navigation des bateaux allant jusqu'à 3 000 t (classe CEMT Va+) et jusqu'à 4 400 t en alternance (classe CEMT Vb) sur la Lys mitoyenne.

Pour atteindre cet objectif, ce chantier consiste, selon les secteurs, à approfondir le canal par dragage ou à redresser son cours, à allonger des écluses, à développer des services et équipements pour les bateaux leur permettant ainsi de se stationner, se recharger, ou se retourner... Sur la Deûle, la mise à grand gabarit est portée par Voies navigables de France (VNF). Sur la Lys, il s'agit d'un chantier transfrontalier, partagé entre 3 maîtrises d'ouvrages différentes : VNF, le Service public de Wallonie (SPW) et De Vlaamse Waterweg (DVW).

**Une partie des travaux a déjà été réalisée entre 2012 et 2023, d'autres sont en cours ou en étude afin d'être réalisés d'ici 2027.** Aujourd'hui, certaines infrastructures sont en réflexion en complément du programme d'investissement initial, telles qu'un bassin de virement sur la Deûle ou le doublement des écluses. La reprise des franchissements pour garantir un tirant d'air de 7 m n'en fait pas partie pour le moment. Même sans ces travaux, la mise à grand gabarit du canal permet d'ores et déjà un développement capacitaire considérable.

# Typologies de bateaux de marchandises

Ce classement de bateaux correspond à la classification des voies navigables intérieures définie par la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT)

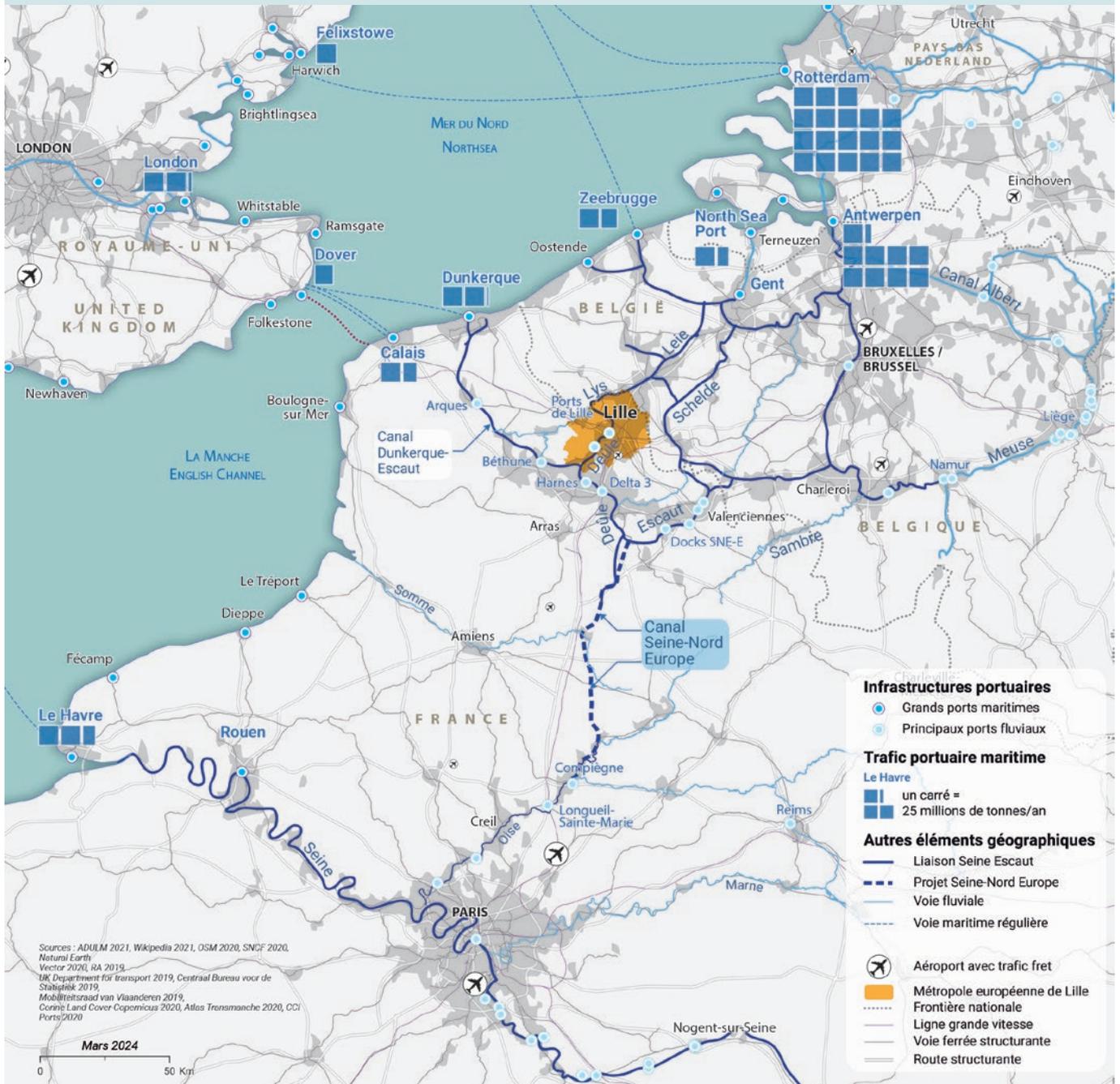
<p><b>CLASSE I</b></p>  <p>Type de bateau : Freycinet</p>	<p>Longueur : 38,50m / Largeur : 5,05m Tirant d'eau : 1,80-2,20m Tirant d'air : 3,70m Tonnage : 250 - 400t</p>		<p><b>33% des bateaux</b> naviguant sur le réseau du Nord-Pas-de-Calais aujourd'hui Source : VNF</p>
<p><b>CLASSE II</b></p>  <p>Type de bateau : Campinois</p>	<p>Longueur : 50-55m / Largeur : 6,60m Tirant d'eau : 2,50m Tirant d'air : 3,70-4,70m Tonnage : 400 - 650t</p>		
<p><b>CLASSE III</b></p>  <p>Type de bateau : Dortmund-EMS-Kanal (DEK)</p>	<p>Longueur : 67-80m / Largeur : 8,20m Tirant d'eau : 2,50m Tirant d'air : 4,70m Tonnage : 650 - 1 000t</p>		
<p><b>CLASSE IV</b></p>  <p>Type de bateau : Rhein-Herne-Kanal (RHK)</p>	<p>Longueur : 80-85m / Largeur : 9,50m Tirant d'eau : 2,50m Tirant d'air : 4,95 ou 6,70m Tonnage : 1 000 - 1 500t</p>		
<p><b>CLASSE Va</b></p>  <p>Type de bateau : Transporteur de véhicules</p>  <p>Type de bateau : Porte conteneurs standard</p>  <p>Type de bateau : Convoi poussé d'une barge</p>  <p>Type de bateau : Grand-Rhenan</p>  <p>Type de bateau : Ro-roship</p>		<p>Longueur : 95-110m / Largeur : 11,40m Tirant d'eau : 2,50 - 4,50m Tirant d'air : 4,95 ou 6,70 ou 8,80m Tonnage : 1 500 - 3 000t</p>	<p><b>33% des bateaux</b> naviguant sur le réseau du Nord-Pas-de-Calais aujourd'hui Source : VNF</p>
<p><b>CLASSE Vb</b></p>  <p>Type de bateau : Porte conteneur classe Jowi</p>  <p>Type de bateau : Convoi poussé à deux barges</p>  <p>Type de bateau : Citerne</p>		<p>Longueur : 172-185m / Largeur : 11,40m Tirant d'eau : 2,50 - 4,50m Tirant d'air : 4,95 ou 6,70 ou 8,80m Tonnage : 3 200 - 6 000t</p>	<p><b>À partir de 2028</b>, des bateaux d'une longueur jusqu'à <b>185 m avec 2 niveaux de conteneurs</b> maximum (High Cube d'une hauteur de 2,90 m) pourront naviguer en alternance sur la <b>Lys mitoyenne</b> Source : VNF</p>
<p><b>CLASSE Via</b></p>  <p>Type de bateau : Convoi poussé 2 barges côte à côte</p>	<p>Longueur : 95 - 110m / Largeur : 22,80m Tirant d'eau : 2,50 - 4,50m Tirant d'air : 6,70 ou 8,80m Tonnage : 3 200 - 6 000t</p>	<p><b>À partir de 2030</b>, des bateaux avec <b>3 niveaux maximum de conteneurs</b> pourront naviguer sur le <b>Canal Seine-Nord</b></p>	
<p><b>CLASSE Vib</b></p>  <p>Type de bateau : Convoi poussé 4 barges</p>	<p>Longueur : 185 - 195m / Largeur : 22,80m Tirant d'eau : 2,50 - 4,50m Tirant d'air : 6,70 ou 8,80m Tonnage : 6 400 - 12 000t</p>	<p>Bateaux pouvant circuler sur le <b>canal Albert</b> en Belgique</p>	





# LA MÉTROPOLE LILLOISE AU CŒUR DU RÉSEAU SEINE-ESCAUT

## LE RÉSEAU SEINE-ESCAUT



### RÉSEAU SEINE-ESCAUT

**1 100 km de voies navigables à grand gabarit**

dont 680 km dans le Nord-Pas-de-Calais

**10 milliards d'euros d'investissements**

dont 5,1 milliards d'euros dédiés au Canal Seine-Nord Europe (2004-2030)

Source : seine-scheldt.eu

### CANAL SEINE-NORD EUROPE

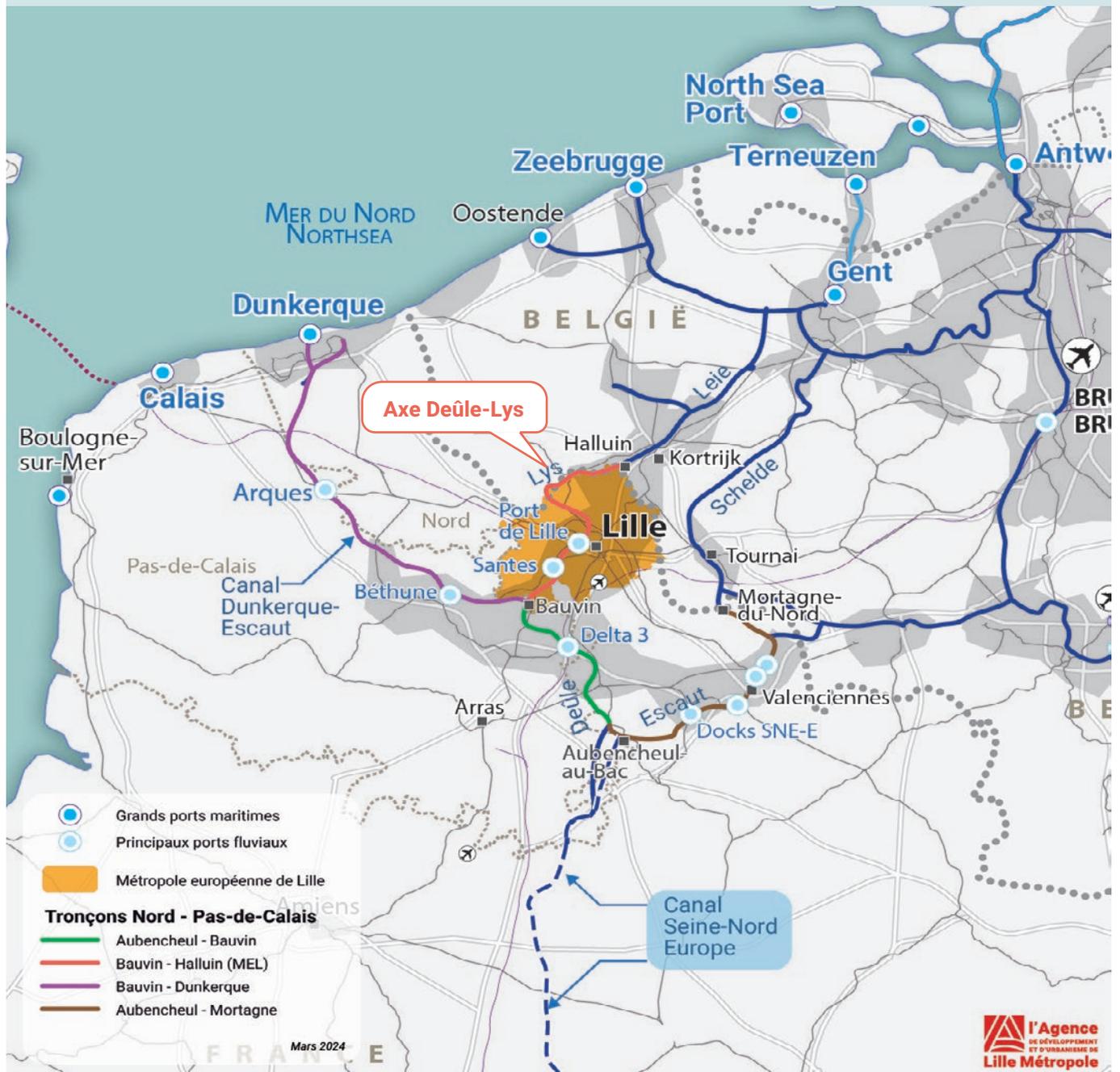
**107 km de canal** de la classe Vb reliant Aubencheul-au-Bac (Nord) à Compiègne (Oise)

**5,1 milliards d'euros d'investissements** (2004-2030)

**Ouverture prévue en 2030**

Source : seine-scheldt.eu

# LE RÉSEAU FLUVIAL À L'ÉCHELLE DU NORD-PAS-DE-CALAIS : 3 ITINÉRAIRES CONCERNÉS PAR LE GRAND GABARIT



## TRAFIC DE MARCHANDISES

Trafic actuel : **5 Mt/an**  
sur l'axe Deûle-Lys

Source : VNF

Trafic 2040 : **12 Mt/an**  
sur l'axe Deûle-Lys

Source : Prévisions selon modélisation de VNF

## TRAFIC DE MARCHANDISES

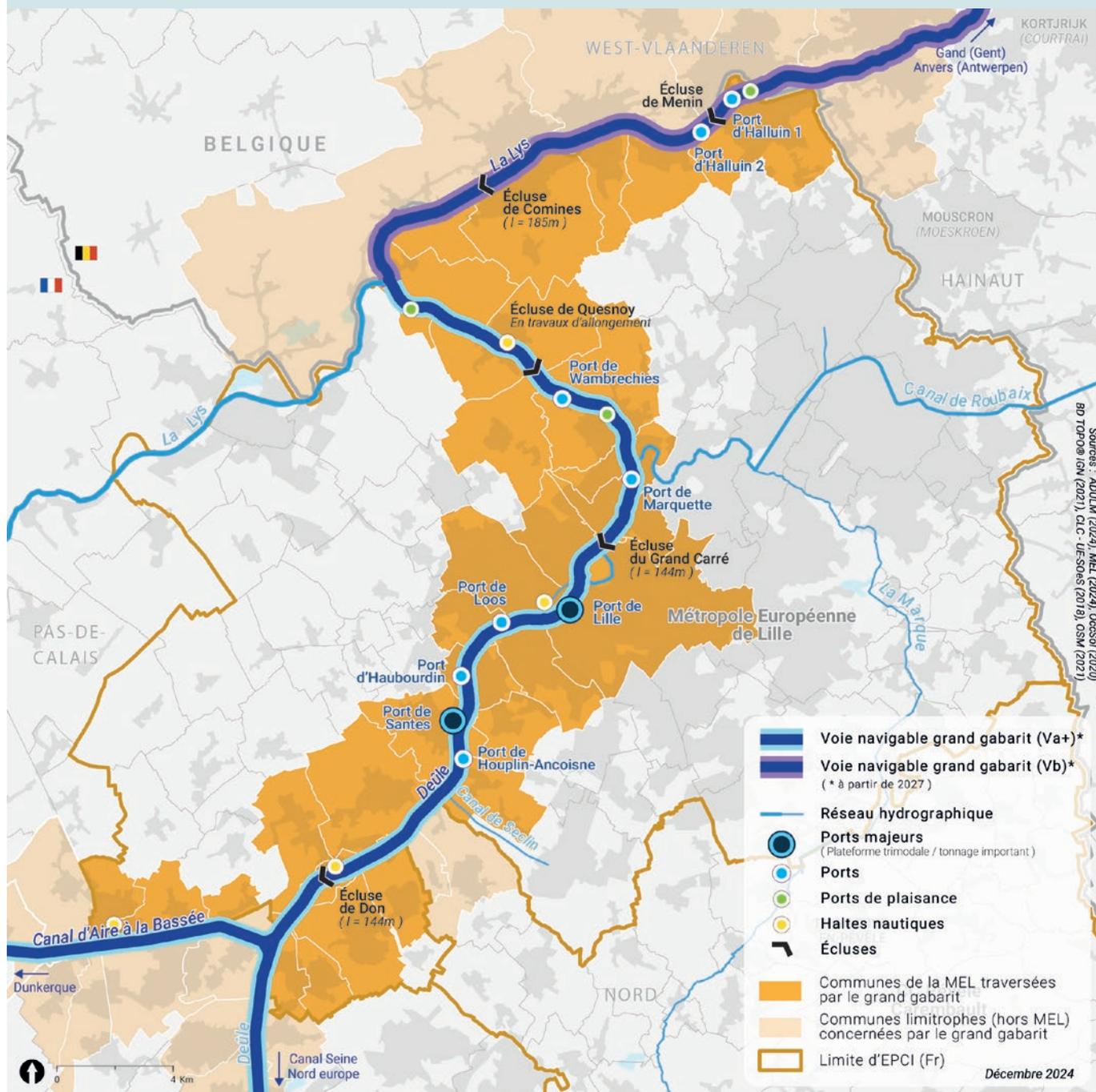
**1 convoi de 3 000 t** (grand gabarit Va)  
= **120 camions** de 25 t de charge utile

**1 convoi de 4 400 t** (grand gabarit Vb)  
= **176 camions** de 25 t de charge utile

**4 x moins d'énergie** consommée pour transporter une tonne de marchandise par bateaux que par poids lourd



# GRAND GABARIT ET INFRASTRUCTURES FLUVIALES DANS LA MEL



## VOIES D'EAU ET GRAND GABARIT

**2 ports majeurs** sur la métropole : Santes et Lille + 7 autres sites portuaires, tous en gestion Ports de Lille

**5** ponts ferroviaires, **31** ponts routiers et **8** passerelles piétonnes

# MISE À GRAND GABARIT DE LA DEÛLE ET DE LA LYS MITOYENNE

2012-2023 :

- Mise à gabarit Va
- Recalibrage courbure
- Confortement des fondations
- Réhaussement du pont
- Rénovation d'écluse
- Voie de doublement
- Zone d'attente
- Garage d'écluse
- Aménagement Halte nautique
- Création d'une plateforme de traitement des matériaux
- Réaménagement de berges
- Passe à poissons
- Réserve naturelle
- Sortie de faune
- Renaturation bras mort
- Lagunage

2024-2027 :

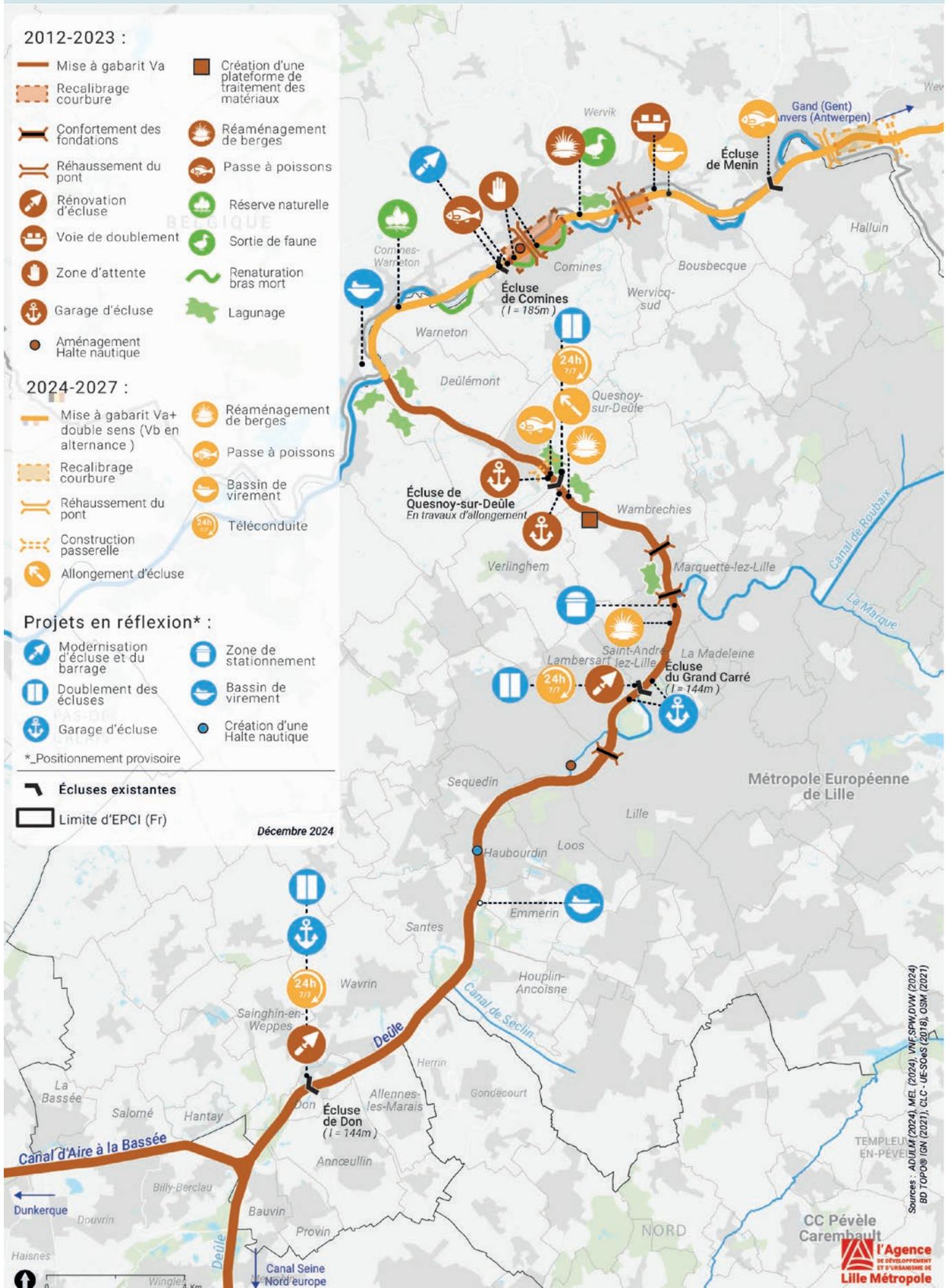
- Mise à gabarit Va+ double sens (Vb en alternance)
- Recalibrage courbure
- Réhaussement du pont
- Construction passerelle
- Allongement d'écluse
- Réaménagement de berges
- Passe à poissons
- Bassin de virement
- Téléconduite

Projets en réflexion\* :

- Modernisation d'écluse et du barrage
- Doublement des écluses
- Garage d'écluse
- Zone de stationnement
- Bassin de virement
- Création d'une Halte nautique

\*\_Positionnement provisoire

- Écluses existantes
- Limite d'EPCI (Fr)



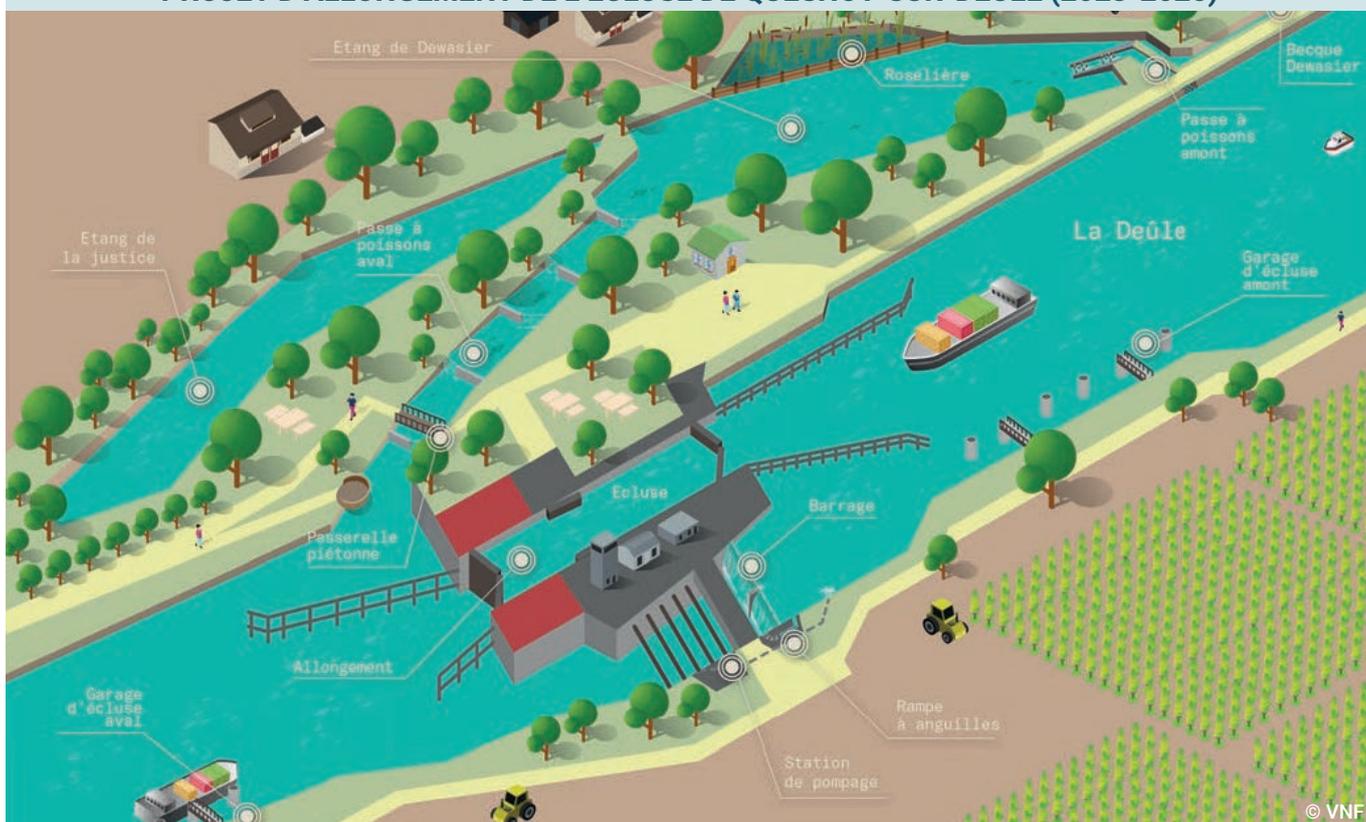
Sources : ADJULM (2024), MEL (2024), VNF-SPW/DJUM (2024), BD TOP000 (IGN (2021)), GLC - UE-Soies (2018), CSM (2021)

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

## LA MISE À GRAND GABARIT DE LA LYS MITOYENNE : UN PROJET TRANSFRONTALIER AVEC 3 MAÎTRISES D'OUVRAGE



## PROJET D'ALLONGEMENT DE L'ÉCLUSE DE QUESNOY-SUR-DEÛLE (2023-2025)



# ATELIER 2

## L'ÉCONOMIE EN BORD À VOIE D'EAU AUJOURD'HUI



Port de Santes © ADULM



20 - Cycle d'ateliers Communes et grand gabarit

Quelle place de la voie d'eau dans l'économie de la métropole lilloise ?



## LE PROGRAMME

### Atelier ② : L'économie en bord à voie d'eau aujourd'hui

Le 5 juillet sur la péniche l'Aléa

#### 1. Quel rôle pour la voie d'eau dans la logistique multimodale de la métropole ?

- **Enjeux : problématisation de l'économie en bord à boie d'eau :**  
Ludovic Grousset, DGA Développement économique et emploi, MEL
- **Pour une définition partagée de la logistique :**  
Alexis Marcot, Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

#### 2. Visite en péniche, les activités économiques vues de la voie d'eau

- **Témoignages :**
  - Jean-Marie Larzabal, Ports de Lille ;
  - Représentants d'entreprises : Galloo, Tikamoon...

#### 3. Développer le transport fluvial : quels potentiels sur le territoire et à quelles conditions ?

- **Premières approches sur le territoire métropolitain :**  
Emma Raudin, Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole
- **Débat avec la salle**



Visite en péniche : la plateforme tri-modale du Port de Lille



Témoignages d'entreprises utilisatrices de la voie d'eau



Présentations et échanges à l'intérieur de la péniche



## L'ATELIER 2, EN BREF

### Le transport de marchandises, un maillon de la chaîne logistique

Dans le contexte économique actuel, la logistique comprend une multitude d'activités constituant une chaîne logistique assez complexe allant du transport des biens (via la réception, l'entreposage, le stockage et l'expédition) à la livraison finale. Avec le développement du e-commerce et des activités de recyclage, la logistique des retours (la « reverse » logistique) prend une place plus importante ces dernières années. Qu'il soit ferroviaire, routier, fluvial, maritime ou aérien, le transport de marchandises correspond donc à un maillon spécifique de cette chaîne logistique, plus ou moins multimodale.

### Le report modal engage les secteurs privé et public

La répartition modale du transport de marchandises sur le territoire métropolitain est proche de la moyenne en France. Le fluvial (4%) et le ferroviaire (10%) représentent conjointement 14% des flux, alors que 86% se concentrent sur la route. Sur les 9 sites portuaires de Ports de Lille, positionné comme le 3ème port intérieur en France, environ 25% des marchandises manutentionnées sont transportées par des modes alternatifs à la route (fluvial ou ferroviaire). **À l'origine fortement orienté sur le vrac, le transport fluvial s'est développé ces dernières années autour du conteneur**, avec 700 barges conteneurs/an en 2024.

Pour encourager un report modal plus vertueux, les acteurs publics doivent collaborer avec **les acteurs privés, qui constituent une grande partie de l'écosystème logistique**. Chargeurs, prestataires logistiques ou clients, ils maîtrisent à la fois les flux, les véhicules de transport et les infrastructures de stockage et concentrent ainsi la majorité de décisions relatives au choix du mode de transport.

À l'échelle métropolitaine, Ports de Lille est un acteur économique important dans l'écosystème du fluvial. Pour le compte de la CCI, il agit à la fois comme opérateur des services logistiques et en tant que gestionnaire du foncier et de l'immobilier des sites portuaires, en concession de VNF.

Complémentaires aux acteurs privés, **les acteurs publics** (la MEL, la Région Hauts-de-France, l'Etat) **et institutionnels** (VNF, SNCF) **sont responsables de l'aménagement et de la gestion des infrastructures de transport**. Ils encadrent également les activités logistiques par la réglementation, ils les accompagnent via la promotion, la recherche, la formation ou la dotation d'aides.

### Un usage du transport fluvial en décalage avec le potentiel

**Avec 1 100 ha, le foncier économique situé à proximité du canal à grand gabarit sur le territoire métropolitain est considérable**. De plus, au sein de ces emprises, 50% des établissements économiques appartiennent à des filières dites « productives », telles que la construction, l'industrie, le com-

merce de gros et le transport-logistique. Ces caractéristiques constituent un potentiel permettant à la fois de répondre aux besoins logistiques des entreprises et d'augmenter l'utilisation de la voie d'eau comme moyen de transport.

**En effet, l'usage du fluvial par les entreprises situées à proximité du grand gabarit est très modeste**. La grande majorité des entreprises qui utilisent la voie d'eau, sont situées au sein d'un site en gestion de Ports de Lille et profitent ainsi de conditions favorables à l'usage de la voie d'eau.

### Des intérêts et des freins de l'usage du transport fluvial

Pour évaluer les intérêts et les freins liés à l'usage du transport fluvial par les entreprises, il est essentiel d'appréhender la chaîne logistique dans sa globalité. **Le recours au fluvial dépend principalement du coût de ce mode de transport, de la fiabilité des voies navigables, dont le temps de parcours ainsi que de l'offre de services** proposés par VNF, Ports de Lille et les prestataires logistiques.

Le choix de recourir au transport fluvial est conditionné également par **des éléments propres à chaque entreprise**, tels que **la nature de son activité ou ses choix stratégiques concernant la prise en compte des aspects environnementaux** :

- pour les entreprises spécialisées dans le recyclage, ou les grands chargeurs massifiant leur approvisionnement, le transport de matières premières en vrac par barges est particulièrement adapté et utilisé depuis longtemps. En revanche, elles se heurtent parfois à des difficultés d'acceptabilité lorsque les sites sont situés dans un contexte urbain  
> **l'exemple de Galloo** ;
- certaines entreprises très engagées privilégient aujourd'hui le transport fluvial plutôt que routier pour acheminer des biens de consommation en conteneurs, dans le but de réduire l'impact environnemental de leurs activités  
> **l'exemple de Tikkamoon** ;
- d'autres entreprises, anticipant un durcissement des réglementations environnementales, commencent à envisager la viabilité du fluvial dans leurs chaînes logistiques.

### L'implantation en bord à voie d'eau et l'accessibilité à la voie d'eau, deux leviers complémentaires

Pour encourager un report modal vers le transport fluvial, il semble indispensable d'intensifier celui des entreprises implantées à proximité de la voie d'eau. En parallèle, il est crucial d'assurer une accessibilité optimale à la voie d'eau pour l'ensemble des entreprises des filières productives de la MEL, en mettant en place des solutions mutualisées (quais partagés, services de brouettage...). La supply chain doit être fluidifiée tout en atténuant les effets de la rupture de charge, afin de mobiliser les nombreuses entreprises productives de la métropole n'étant pas situées dans une zone proche du canal à grand gabarit.





# ZOOM : LES ACTIVITÉS ET LE FONCIER ÉCONOMIQUE À PROXIMITÉ DE LA VOIE D'EAU



## MÉTHODOLOGIE

Afin d'explorer les potentiels existants sur la métropole lilloise en faveur du transport fluvial, **un état des lieux a été mené en exploitant différents données** :

- la présence des filières économiques dans des zones économiques situées à proximité du canal à grand gabarit, générant des flux de marchandises importants;
- l'usage actuel de la voie d'eau par les entreprises situées au sein d'une zone portuaire ou disposant d'un quai privé ;
- l'offre foncière économique existante aujourd'hui à proximité des voies d'eau à grand gabarit.

La cartographie et les éléments chiffrés présentés ici sont issus de ces analyses croisées.

# 1

**L'analyse du profil des activités économiques** cherche à évaluer la présence, dans les zones économiques identifiées, d'entreprises qui ont besoin de transporter de grandes quantités de marchandises. Ces entreprises, en raison de leur activité, pourraient être des utilisatrices de la voie d'eau. L'analyse a porté sur les filières dites « productives » qui génèrent des flux importants de marchandises : la construction, l'industrie, le commerce de gros et le transport-logistique.

## Les composantes du fret fluvial



## VOIES D'EAU ET ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

**730 entreprises** situées dans une zone d'activité à proximité du grand gabarit de la MEL soit **2,5% des entreprises** implantées sur le territoire de la MEL  
Source : ADULM

**35 entreprises** situées au sein d'une zone portuaire ou disposant d'un quai privé, utilisent le transport fluvial dont :  
• 30 via un quai en gestion Ports de Lille ;  
• 5 via un quai privé.  
Source : VNF

**50% des activités économiques** situées dans une zone d'activité à proximité du grand gabarit, appartiennent à des filières générant des flux de marchandises importants :

- l'industrie ;
- la construction ;
- le transport et la logistique ;
- le commerce de gros.

Ces activités représentent **18%** des entreprises sur le territoire de la MEL.

Source : ADULM

**7,4 Mt manutentionnées** en 2023 sur les 9 sites portuaires de Ports de Lille dont :  
• **1,3 Mt** issues du fluvial ;  
• **0,5 Mt** issues du ferroviaire ;  
• **5,5 Mt** issues du routier.

Source : Ports de Lille

## « Tikamoon

### Activité :

Tikamoon est une entreprise spécialisée dans le mobilier en bois massif.

### Ancrage territorial :

Tikamoon a été créée en 2008 dans la métropole lilloise et loue un entrepôt situé sur le Port de Santes.

### L'usage du fluvial :

Afin de diminuer l'impact environnemental de son activité, l'entreprise a l'ambition de transporter **1 500 conteneurs/an** par le fluvial, ce qui correspond à **80% de sa production**.

### Perspective Réseau Seine-Escaut :

L'entreprise souhaite que l'offre de services proposées par les compagnies maritimes, par exemple le groupage de conteneurs, se développe davantage à l'avenir.



## 2

Dans l'**analyse de l'offre foncière économique** sont identifiées toutes les zones économiques existantes qui se situent, pour tout ou partie, à une distance maximale de 200 m de la Deûle, de la Lys mitoyenne et du Canal d'Aire. Elles sont catégorisées selon deux aspects: la proximité à la voie d'eau et la présence d'un quai. Cet état de lieux permet ainsi de mesurer et d'analyser les grandes logiques d'implantation spatiale sur le territoire en fonction du niveau d'équipement.

### VOIES D'EAU ET FAÇADE ÉCONOMIQUE

#### 12 km de façade économique

(foncier en gestion Ports de Lille et privé) sur **53,5 km** de voies d'eau concernées par le passage à grand gabarit

**25 quais** le long du grand gabarit dont **14 quais** en gestion Ports de Lille et représentant un linéaire total de **6,5 km**

Sources : VNF, Ports de Lille

### VOIES D'EAU ET FONCIER ÉCONOMIQUE

#### 1100 ha de foncier économique

situés dans une zone d'activité à proximité d'un canal à grand gabarit :

- **Niveau 1 : 710 ha** dans une zone en bord du canal et équipé d'au moins un quai, dont :
  - 18 ha occupés par les 4 terminaux conteneurs de Ports de Lille (Lille, Santes, Halluin 1 et 2),
  - 242 autres ha en gestion Ports de Lille (Lille, Santes, Halluin 1 et 2, Wambrechies, Marquette, Loos-Sequedin, Haubourdin, Houplin-Ancoisne),
  - 450 ha gérés par des entreprises ou partenaires publics (gare fret de Délivrance gérée par SNCF, Boone Marquette, Ikea, Galloo, Produits chimiques de Loos / Kuhlmann...);
- **Niveau 1bis : 40 ha** dans une zone située, pour tout ou partie, à une distance < 200 m du canal, équipée d'au moins 1 quai (situé dans un rayon de 200 m)
- **Niveau 2 : 150 ha** dans une zone en bord du canal, sans quai ;
- **Niveau 3 : 200 ha** dans une zone située, pour tout ou partie, à une distance < 200 m du canal, sans quai.

Sources : ADULM, Ports de Lille

#### 1. ZONE EN BORD DU CANAL, ÉQUIPÉE D'AU MOINS 1 QUAÏ



Port de Loos-Sequedin au cœur du secteur Deûle urbaine Sud (Lille – Lomme – Loos – Sequedin)

#### 1 BIS. ZONE À PROXIMITÉ DU CANAL, ÉQUIPÉE D'AU MOINS 1 QUAÏ



Site de la Filature à Saint-André

#### 2. ZONE EN BORD DU CANAL SANS QUAÏ



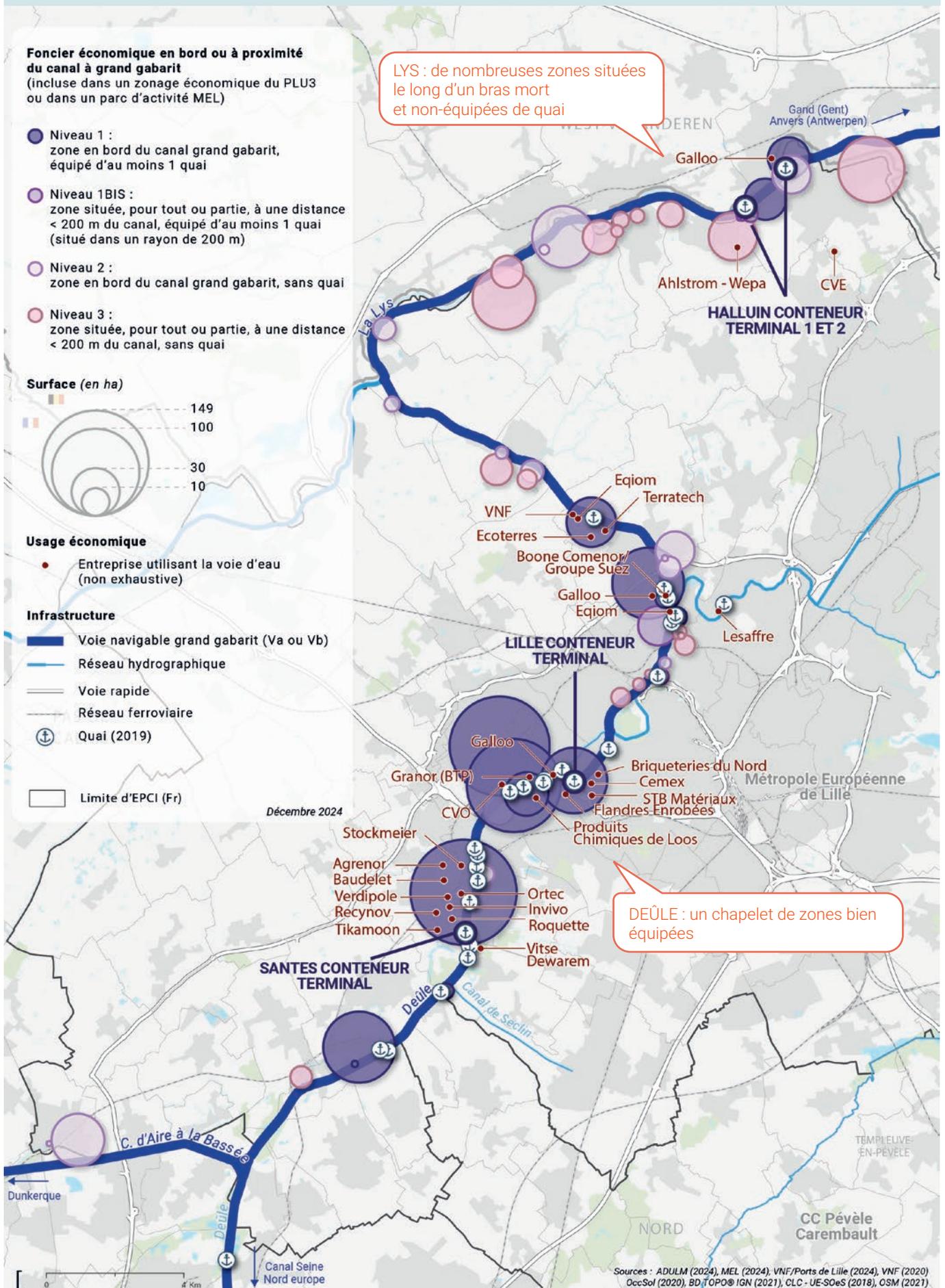
Zone d'activités économiques à Halluin

#### 3. ZONE À PROXIMITÉ DU CANAL SANS QUAÏ



Zone d'activité économique à Wervik

# LE FONCIER ET LES USAGES ÉCONOMIQUES À PROXIMITÉ DU CANAL



# ATELIER 3

---

## LES OPPORTUNITÉS ÉCONOMIQUES DE DEMAIN



Ports de Lille © ADULM



26 - Cycle d'ateliers Communes et grand gabarit

Quelle place de la voie d'eau dans l'économie de la métropole lilloise ?



## LE PROGRAMME

### Atelier 3 : les opportunités économiques de demain

Le 20 septembre au Port de Lille

#### 1. Quelles nouvelles opportunités offrira le grand gabarit, à l'heure de la transition écologique ?

• **Introduction :**

- Francis Vercamer, vice-président, Métropole Européenne de Lille ;
- Isabelle Andrivon, directrice générale Réseaux, Services, Mobilité, Transports, Métropole Européenne de Lille
- Ferenc Szilàgyi, directeur général de Ports de Lille.

#### 2. Visite in situ, le Port de Lille

Jean-Marie Larzabal & Sarah Feugier, Ports de Lille

#### 3. Logistique multimodale, économie circulaire, tourisme fluvial : quelles conditions pour construire une stratégie métropolitaine ?

• **Témoignages et échanges avec des experts du fluvial et des porteurs de projets :**

- Gilles Ryckebusch, directeur territorial, VNF Nord-Pas-de-Calais ;
- Vanessa Fleurisson, Ports de Lille ;
- Benoit Nuns, Géodis ;
- Juliette Faure, Cerema ;
- Richard Lemeiter, Ville de Lille ;
- Stéphane Brenne, Paul Média.

• **Débat avec la salle**



Présentations au sein du hangar du CMDU au Port de Lille



Visite du Port de Lille



Échanges et synthèse par Alain Lecomte, grand témoin des ateliers



## L'ATELIER 3, EN BREF

### Une multitude d'initiatives « inspirantes »

Dans le contexte global de la transition écologique et plus spécifiquement de la mise à grand gabarit du réseau Seine-Escaut, diverses activités économiques innovantes, axées autour de l'usage du fluvial, émergent actuellement sur le territoire métropolitain. **Ces projets et initiatives en cours illustrent de quelle manière le territoire peut favoriser l'usage du fluvial et tirer profit du grand gabarit.** Principalement intégrés dans les domaines de la logistique multimodale, de l'économie circulaire ou du tourisme fluvial, ils mettent en lumière de nouvelles opportunités économiques, susceptibles de se développer encore davantage à l'avenir.

**Ces initiatives concourent à la réalisation des objectifs de la Métropole Européenne de Lille** visant à réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre afin d'atteindre la neutralité carbone en 2050 (objectif du Plan Climat Air Energie Territorial), à augmenter de manière significative les parts modales du transport fluvial et ferroviaire d'ici 2035 (Plan de de Mobilité) et à développer l'économie circulaire notamment dans certaines filières prioritaires, comme celle des matériaux de construction (Projet Stratégique de Transformation Économique du Territoire).

S'appuyer sur ces dynamiques, collaborer avec l'ensemble des acteurs déjà engagés (ou encore à mobiliser) **contribuera à la réalisation de la métropole fluviale de demain.**

### Quelles conditions favorables ? Quels leviers d'actions ?

Les échanges avec les représentants des collectivités, les experts du fluvial ainsi que des entrepreneurs et porteurs de projets ont permis de dégager **des conditions de réussite et des leviers d'actions** permettant de soutenir la réussite de ces initiatives et d'engager leur développement à une échelle plus large. Ils sont illustrés ici au travers **de stratégies, d'aides ou d'outils** qui pourraient à l'avenir être mis en place ou déployés davantage :

- **la dimension multi-partenaire** (VNF, Ports de Lille, Collectivités) et **l'expérimentation** sont des composantes essentielles dans le développement de tels projets, qui se veulent à la fois innovants et engagés dans la transition écologique. Les projets suivants s'inscrivent dans ces principes :

- **PROJET : Village des matériaux, du réemploi et de la logistique inversée à vocation fluviale,**
- **PROJET : La fluvialisation des grands chantiers du BTP ;**
- **PROJET : Croisière fluviale ;**

- afin de faciliter la prise d'initiative des acteurs privés et le montage de nouveaux projets, tout en s'alignant avec les stratégies territoriales des collectivités et de VNF, il est essentiel d'offrir **une meilleure visibilité sur les sites en bord à voie d'eau à privilégier pour l'implantation de nouvelles activités** productives, logistiques ou touristiques. Ainsi, des projets, tel que le Bateau Mouche de Lille, pourraient se réaliser plus facilement :

- **STRATÉGIE : Stratégie du développement du tourisme fluvial de VNF ;**

- une vision partagée à l'échelle métropolitaine permettrait également de réfléchir à **des stratégies multisites en lien avec le fluvia**, permettant de tirer parti de la complémentarité des différents secteurs et de certaines nouvelles activités économiques :

- **STRATÉGIE : Un réseau de villages des matériaux avec un accès fluvial sur la métropole ;**

- **le soutien à des démarches spécifiques** impliquant tout un écosystème d'acteurs peut favoriser le développement d'une stratégie, qu'elle soit dédiée à la logistique urbaine durable, l'économie circulaire dans le BTP ou encore le tourisme fluvial :

- **AIDE ET ACCOMPAGNEMENT : le Cerema offre l'encadrement d'une telle démarche via le programme InterLud+ ;**

- **la promotion active du transport fluvial auprès des chargeurs** potentiels du territoire par les différents acteurs (CCI Grand Lille, Comité Grand Lille, Norlink, MEL) avec l'appui de la Délégation générale au développement de l'Axe Nord (DGDAN) reste une étape nécessaire pour faire connaître les avantages du fluvial et rendre son recours plus systématique. La valorisation des entreprises qui se sont déjà engagées de manière exemplaire dans ce domaine doit être intégrée à une démarche pédagogique plus large :

- **ACCOMPAGNEMENT : valorisation des entreprises utilisatrices de la voie d'eau par des acteurs de la promotion du transport fluvial ;**

- il existe **des aides et des soutiens opérationnels qui accompagnent les entreprises dans leur transition** vers le transport fluvial, en rendant ce mode de transport économiquement plus viable. L'accent doit être mis sur l'augmentation du nombre d'entreprises faisant appel à ces dispositifs et qui sont ainsi soutenues par des acteurs tels que VNF :

- **AIDE : programme REMOVE géré par l'Ademe ;**
- **AIDE ET ACCOMPAGNEMENT : programme PARM géré par VNF ;**

- **les pouvoirs publics peuvent inciter voire rendre obligatoire l'usage du fluvial**, en intégrant des clauses spécifiques dans les appels d'offres des marchés publics. Ceci concerne l'ensemble des maîtres d'ouvrages publics comme les collectivités ou les aménageurs et bailleurs sociaux publics :

- **OUTIL : guide des outils juridiques à destination des maîtres d'ouvrages public (VNF) ;**

- les acteurs des différentes sphères impliquées dans le développement d'activités liées au transport fluvial estiment qu'il est nécessaire de **renforcer**, en complément des mesures incitatives, **le cadre réglementaire** en faveur des solutions décarbonées et/ou mutualisées afin de mettre en place un environnement favorable :

- **OUTIL RÉGLEMENTAIRE : zone à faible émission (ZFE) ;**
- **OUTIL RÉGLEMENTAIRE : zone à transport limitée (ZTL) dans l'hypercentre lillois ;**
- **OUTIL RÉGLEMENTAIRE : taxe poids lourds à l'échelle nationale, à l'instar de nos voisins européens.**





# ZOOM SUR 3 CHAMPS ÉCONOMIQUES

## LOGISTIQUE MULTIMODALE

**Une logistique multimodale**, qui favorise les modes alternatifs à la route et à l'aérien, est indispensable pour la décarbonation des flux de marchandises. Le transport fluvial et ferroviaire, beaucoup plus sobres en termes de consommation énergétique et d'émissions en CO<sub>2</sub>, permettent ainsi de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

**La logistique urbaine** correspond quant à elle à l'ensemble des activités qui optimisent le transport et le stockage de marchandises en ville. Elle intègre la logistique du dernier kilomètre », sans s'y limiter.

### RÉPARTITION MODALE

du transport de marchandises à l'échelle de la MEL en 2016 :

**87% du trafic routier**

**9% du transport ferroviaire**

**4% du transport fluvial**

Source : PDM MEL

### OBJECTIF DU REPORT MODAL FER + EAU

flux journaliers de marchandises en % de t/km de la MEL, à horizon 2035 :

passer de **8% à 20%**  
**des flux d'échanges**

passer de **22% à 30%**  
**des flux de transit**

Source : PDM MEL

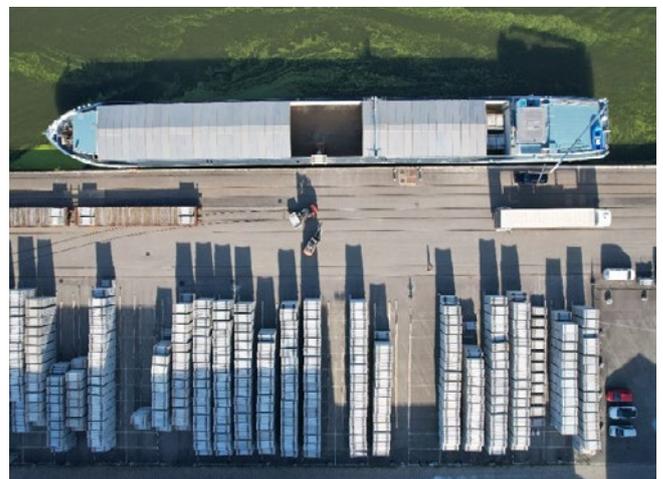
## Projet inspirant

**Fluvialisation des grands chantiers du BTP**  
Porteurs du projet : Ports de Lille, VNF, Ville de Lille, MEL

Promouvoir la voie fluviale auprès des maîtres d'ouvrage, en charge des « grands » chantiers de construction en contexte urbain, est une ambition partagée par VNF, Ports de Lille, la Ville de Lille et la MEL. Le transport fluvial est particulièrement adapté au transport de matériaux en grande quantité et volume, ainsi qu'à l'approvisionnement et l'évacuation de chantiers d'envergure. Aujourd'hui pratiquée par le Port de Lille, grâce à la mise à disposition d'une plateforme, cette activité pourrait être développée à l'avenir sur d'autres sites portuaires du territoire. Les grands projets urbains et d'infrastructures de la métropole (ANRU, SDIT - Extramobile...) constituent des potentiels considérables à cet égard. À ce titre, VNF propose un guide juridique à destination des maîtres d'ouvrage publics explicitant les clauses environnementales à inscrire dans les cahiers de charges (CCTP) afin d'inciter à l'utilisation du fluvial.



Manutention des déblais de Lillenum au Port de Lille © Ports de Lille



Flux bimodal eau-fer : le trafic de traverses pour l'activité De Bonte © Ports de Lille

## ÉCONOMIE CIRCULAIRE

L'économie circulaire consiste à produire des biens et des services de manière durable en limitant la consommation et le gaspillage des ressources et la production des déchets. Elle vise à passer d'une société du tout jetable, basée sur une économie linéaire (extraire, fabriquer, consommer, jeter) vers un modèle économique plus circulaire.

La transition vers une économie circulaire nécessite de progresser dans plusieurs domaines: l'approvisionnement durable, l'éco-conception des produits, la mutualisation des flux, l'économie de la fonctionnalité (qui privilégie l'usage à la possession), la consommation responsable, l'allongement de la durée d'usage des produits ainsi que l'amélioration de la prévention, de la gestion et du recyclage des déchets.

Source : Ministère de la Transition Écologique

### CYCLE DES MATÉRIAUX

#### 13,5 Mt de matériaux de construction

consommés au sein du département du Nord dans les années 2010, dont **20% de matériaux recyclés**

Source : POPSU 2021

### Projet inspirant

#### Village des matériaux à vocation fluviale

Porteurs du projet : Ports de Lille, VNF, Ville de Lille, MEL

Afin de contribuer à une meilleure gestion des chantiers de rénovation urbaine et des flux qui y sont liés, Ports de Lille, VNF, la Ville de Lille et la MEL envisagent la création d'un Village des matériaux, du réemploi et de la logistique inversée, à vocation fluviale. Cette zone logistique aura pour vocation de faciliter le réemploi des matériaux mais également d'approvisionner et d'évacuer le maximum de matériaux par la voie d'eau. Elle sera destinée particulièrement aux artisans et PME actifs dans le cœur métropolitain. Une étude de faisabilité a été lancée au printemps 2024 afin de définir l'envergure du projet, son rayon d'action, les services qui y seront proposés ainsi que son mode de gestion.



La plateforme éphémère du réemploi proposée par la Chaire Industrielle Reconvert, une expérimentation en vue du village des matériaux en mai 2024 © Ports de Lille



# TOURISME FLUVIAL

Les notions de tourisme fluvial et fluvestre englobent, dans une appréhension large, toute activité de tourisme ou de loisirs qui s'organise sur une voie d'eau ou sur les espaces terrestres situés à proximité immédiate d'une voie d'eau. Il peut s'agir :

- de la navigation des paquebots fluviaux, péniches-hôtels, bateaux-promenades, bateaux de location ou de la plaisance privée ;
- du nautisme de proximité comme le canotage, la pêche en barque, le canoë-kayak ou l'aviron, le ski nautique ou de la natation ;
- de la randonnée pédestre ou à vélo, de la pêche, du camping, de la restauration, des guinguettes, etc.

## Projet inspirant

### Croisière fluviale

Porteurs du projet : Ports de Lille, VNF, Ville de Lille, MEL

Dans la perspective de l'ouverture du Canal Seine-Nord-Europe et de futures liaisons rendues possibles, telles que Paris/Amsterdam et Paris/Bruges, Ports de Lille porte l'ambition de se positionner davantage comme une destination des croisières fluviales. Aujourd'hui des bateaux de croisières sont accueillis sur la partie historique du Port de Lille. L'aire d'accostage propose une offre minimum pour ce type d'activité. L'objectif consiste à développer un terminal croisière, permettant d'accueillir des touristes dans un cadre attractif, ainsi qu'à développer une stratégie de commercialisation de la destination.



Escale d'un paquebot fluvial de CroisiEurope au secteur 1 de Port de Lille © Ports de Lille

## OFFRE DE SERVICES ET USAGES

**4 ports de plaisance**  
dont **3 sur le grand gabarit**

**6 haltes nautiques**  
dont **4 sur le grand gabarit**

**164 anneaux**  
dont **107 sur le grand gabarit de la MEL**  
Source : VNF

**617 passages de bateaux de plaisance**  
à l'écluse du Grand Carré en 2023,  
dont **333 bateaux privés**  
Source : VNF

**43 escales**  
de bateaux de croisière au Port de Lille  
entre 2014 et 2024  
Source : Port de Lille



Bateau mouche « La Liberté » à la gare d'eau de Bois-Blancs © ADULM



## Les acteurs du fluvial

### Groupement européen d'intérêt économique Seine-Escaut (GEIE)

Le groupement européen d'intérêt économique (GEIE) Seine-Escaut est une instance partenariale créée le 26 mars 2010, ayant pour mission de coordonner le financement et la réalisation du réseau Seine-Escaut, en lien étroit avec un grand nombre de partenaires. Il réunit 4 acteurs de la voie d'eau en France et en Belgique : Voies navigables de France (VNF), De Vlaamse Waterweg (DVW) et le Service Public de Wallonie (SPW), gestionnaires des voies navigables, ainsi que la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE), en charge de la construction du Canal Seine-Nord Europe.

Source : <https://seine-scheldt.eu/gouvernance/>

### Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE)

Maître d'ouvrage du projet, la Société du Canal Seine-Nord Europe est un établissement public local piloté par la Région Hauts-de-France et les Départements du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme qui financent le projet en partenariat avec l'Etat et avec le soutien de l'Europe. Véritable « chef d'orchestre », il représente un cas unique de décentralisation d'un grand projet européen à l'échelle des territoires.

Source : <https://www.canal-seine-nord-europe.fr/les-acteurs/>

### Voies navigables de France

Voies navigables de France est un établissement public opérateur de l'Etat en charge de la transition écologique dans le fluvial. La direction territoriale Nord-Pas-de-Calais emploie près de 400 agents, et gère 680 km de rivières et de canaux dont plus de 250 km de réseau à grand gabarit. Elle est au cœur d'un territoire extrêmement dynamique, qui concentre près de 20% du trafic national de fret fluvial empruntant le réseau de VNF.

Le réseau géré par VNF, dans le périmètre de la région Hauts-de-France, irrigue les territoires et répond à plusieurs usages : environnementaux, sociaux et économiques, car il est connecté au réseau fluvial nord-européen. Avec ses 90 écluses, et plus de 100 ouvrages de régulation des niveaux d'eau, ses agents contrôlent finement la ressource en eau dans l'intérêt général et le respect de l'environnement.

Propriétaire des 2 000 hectares de domaine public fluvial de ce territoire, Voies navigables de France crée également les opportunités de développement des activités sur et autour du fleuve en favorisant de nouveaux modèles économiques et écologiques en faveur du fret bas carbone et du tourisme durable. Elle met à disposition son foncier économique en bord à voie d'eau dans le cadre des concessions portuaires.

Dans le cadre de la mise à grand gabarit de la Lys mitoyenne Voies navigables de France collabore avec le Service public de Wallonie et De Vlaamse Waterweg SA. en assurant la maîtrise d'ouvrage des travaux sur la section 1, entre Deûlément et le pont de Comines.

Source : VNF

### Service public de Wallonie (SPW)

Le Service public de Wallonie a pour mission de mettre en œuvre la politique décidée par le Gouvernement de la Région wallonne. La Direction Mobilité et Infrastructures est en charge de la gestion intégrale du réseau des voies hydrauliques dans sa multifonctionnalité en agissant sur 4 volets : le transport fluvial, la gestion de l'eau, la production énergétique et le maintien des écosystèmes. La Cellule Programme Seine-Escaut gère et coordonne l'ensemble des projets d'aménagement situés sur le territoire wallon et qui dépendent de ce projet européen.

Dans le cadre de la mise à grand gabarit de la Lys mitoyenne le Service public de Wallonie assure la maîtrise d'ouvrage des travaux sur la section 2 entre le pont de Comines et la frontière Wallonie/Flandre à Wervik.

Source : <https://spw.wallonie.be/administrations/departement-expertises-hydraulique-et-environnement/cellule-programme-seine-escaut>

### De Vlaamse Waterweg SA

De Vlaamse Waterweg SA est l'opérateur fluvial, qui gère et exploite les voies navigables en Flandre, la Région flamande de la Belgique. L'acteur parapublic assure 3 missions principales : promouvoir et développer le transport fluvial, assurer la gestion de l'eau et renforcer l'attractivité des voies navigables pour les loisirs, le tourisme et l'expérience de la nature. La gestion des quais et des zones industrielles liées à l'eau fait partie intégrale de ses activités. Les 1 300 collaborateurs de la structure travaillent depuis le siège social à Hasselt et ses 5 filiales territorialisées.

Dans le cadre de la mise à grand gabarit de la Lys mitoyenne De Vlaamse Waterweg SA assure la maîtrise d'ouvrage des travaux sur la section 2, entre la frontière Wallonie/Flandre à Wervik jusqu'au pont de Menin.

Source : <https://www.vlaamsewaterweg.be/over-ons>

### Ports de Lille

Avec ses 90 salariés, Ports de Lille prend en charge deux rôles principaux : celui de l'opérateur des services logistiques et celui du gestionnaire de terrains et bâtiments des sites portuaires.

Avec ses 13 sites, dont 9 situés sur la métropole lilloise, Ports de Lille constitue un complexe portuaire stratégique et un véritable outil de décarbonation (hub multimodal) de la région. Par voie fluviale, il est relié aux grands ports maritimes européens comme Dunkerque et Anvers et bientôt au bassin pa-

risien avec le futur canal Seine-Nord. Il est aussi connecté à plusieurs villes du sud de la France via des lignes ferroviaires journalières.

Ports de Lille (-> exploitant) assure la gestion du patrimoine portuaire et de ses infrastructures telle que fixée dans le contrat de concession entre la Chambre de Commerce et d'Industrie Hauts-de-France-Grand Lille (-> concessionnaire) et Voies navigables de France (-> propriétaire-concédant).

Sur une surface de plus de 300 hectares et de 310 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts et bureaux, Ports de Lille accueille environ 300 entreprises, générant 6 000 emplois directs et indirects. Il contribue ainsi significativement à l'économie locale.

Ports de Lille est spécialisé dans divers secteurs, notamment les conteneurs, l'économie circulaire, le BTP, les produits agroalimentaires et la distribution urbaine. Il est un acteur clé dans le développement durable, favorisant le transport massifié pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et décongestionner les routes de la métropole tout en recherchant une bonne intégration urbaine.

Source : Ports de Lille

## CCI Grand Lille

La Chambre de Commerce et d'Industrie Grand Lille appartient au réseau des sept CCI locales, de la CCI des Hauts-de-France qui forment ensemble un établissement unique régional au service des entreprises et des territoires. Elle assure trois missions principales pour répondre aux besoins des entreprises : conseiller et accompagner les entreprises, former les collaborateurs dont elles ont besoin et gérer des infrastructures nécessaires au territoire. À ce titre, elle est concessionnaire des sites portuaires, exploités par Ports de Lille.

Source : <https://hautsdefrance.cci.fr/cci-hauts-de-france/missions/>

## Comité Grand Lille

Le Comité Grand Lille a été créé en 1993. Depuis plus de 30 ans, cette assemblée informelle d'acteurs du territoire (monde économique, politique et institutionnel, entreprises, société civile, etc.) se rassemble autour de notions comme : le brassage des mondes et des opinions, les débats, l'impulsion de projets en faveur du développement économique, de l'attractivité et du rayonnement du Grand Lille. C'est un lieu de travail coopératif qui regroupe près de 1 500 membres, acteurs du développement de la métropole lilloise. Le projet du réseau Seine-Escaut fait partie des sujets investis par le Comité Grand Lille.

## Norlink

**Norlink** fédération est dédiée à la promotion du transport et de la logistique à l'échelle des Hauts-de-France, et constitué de quatre associations.

**Norlink Ports** est l'association des ports des Hauts de France, qui rassemble une vingtaine de ports et sites portuaires. Sa mission consiste à assurer la promotion des infrastructures portuaires de la région et de rapprocher les ports de la façade maritime aux ports intérieurs afin de valoriser collectivement les opportunités logistiques des Hauts-de-France. L'identification des flux pouvant faire l'objet d'un report modal sur fer ou fleuve et l'aide au montage de services multi-modaux fait partie de ses actions.

**Norlink Ferroviaire** regroupent près d'une quarantaine d'intervenants de la chaîne logistique fret ferroviaire en Hauts-de-France : chargeurs, opérateurs de transports, commissionnaires, formations, acteurs institutionnels, etc. Elle a pour mission d'accroître au travers de projets portés par l'ensemble des intervenants du fret ferroviaire, la part modale de ce mode de transport de marchandises dans les Hauts-de-France. L'association intervient notamment via l'accompagnement des entreprises et des territoires dans la mise en œuvre de projet d'aménagement « fret ferroviaire ».

**Norlink Fluvial** œuvre depuis plus de 60 ans pour le développement de projet de valorisation de la batellerie et de la voie d'eau. Elle est au service de ses membres et de l'ensemble des bateliers désirant moderniser leur outil de travail, pour construire des projets de développement de ce mode dans les Hauts-de-France. L'association propose notamment la conception des formations aux transports et à la logistique fret fluvial.

**Le Pôle d'excellence régional Euralogistic** a pour vocation de diffuser et de promouvoir ces savoir-faire dans l'ensemble de la région Hauts-de-France auprès des acteurs économiques, des collectivités mais aussi des organismes de formation, de recherche et de l'emploi.

Source : <https://www.norlink.fr>

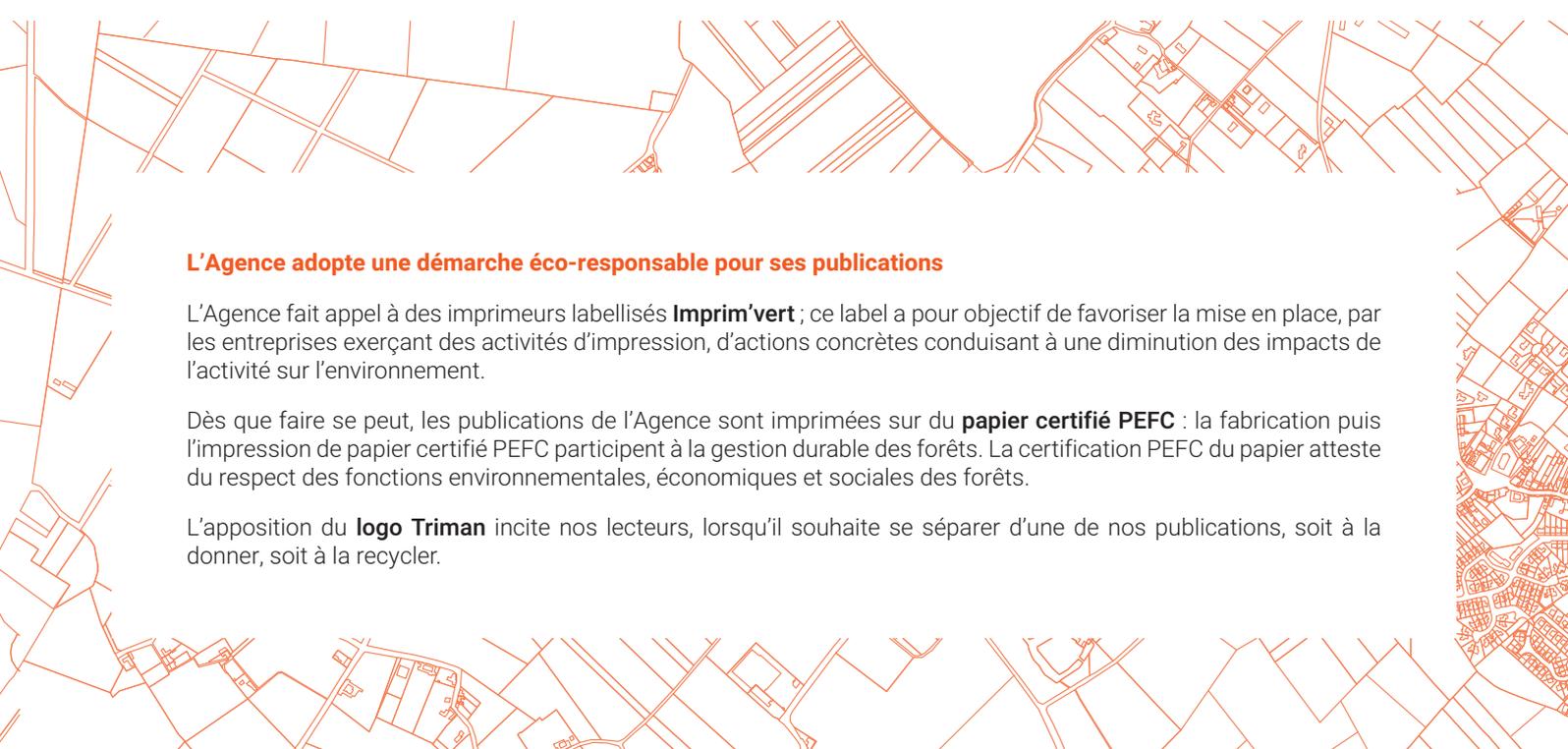
## Entreprises fluviales de France (E2F)

Entreprises fluviales de France est un réseau entrepreneurial qui a pour objectif de réunir tous les acteurs du transport fluvial pour trouver ensemble des réponses aux défis du transport et de la mobilité, tout en donnant de la visibilité à la filière pour qu'elle puisse se faire davantage entendre et se développer.

E2F définit et met en œuvre une politique globale et cohérente en faveur des entreprises de transport fluvial, assure la défense des intérêts de tous les partenaires associés et porte la voix du transport fluvial dans les instances professionnelles et auprès des pouvoirs publics locaux, nationaux et européens.

Source : <https://entreprises-fluviales.fr/presentation-e2f>



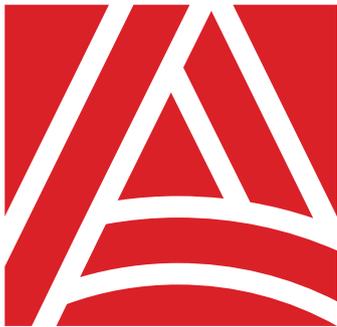


### L'Agence adopte une démarche éco-responsable pour ses publications

L'Agence fait appel à des imprimeurs labellisés **Imprim'vert** ; ce label a pour objectif de favoriser la mise en place, par les entreprises exerçant des activités d'impression, d'actions concrètes conduisant à une diminution des impacts de l'activité sur l'environnement.

Dès que faire se peut, les publications de l'Agence sont imprimées sur du **papier certifié PEFC** : la fabrication puis l'impression de papier certifié PEFC participent à la gestion durable des forêts. La certification PEFC du papier atteste du respect des fonctions environnementales, économiques et sociales des forêts.

L'apposition du **logo Triman** incite nos lecteurs, lorsqu'il souhaite se séparer d'une de nos publications, soit à la donner, soit à la recycler.



**L'Agence de développement  
et d'urbanisme de Lille Métropole**

+33 (0)3 20 63 33 50  
agence@adu-lille-metropole.org  
Centre Europe Azur / 323 Avenue du Président  
Hoover / 59000 Lille



[adu-lille-metropole.org](http://adu-lille-metropole.org)



**Métropole Européenne de Lille  
(MEL)**

+33 (0)3 20 21 22 23  
2, boulevard des Cités Unies  
59040 Lille



[lillemetropole.fr](http://lillemetropole.fr)

