



## L'APERÇU DE...

**Edouard Dequeker**

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

L'aire métropolitaine lilloise se situe au cœur d'un grand système d'échanges ouest-européen, organisé autour d'un tripôle Paris – Londres – Randstad / Ruhr. Cette position stratégique lui vaut aujourd'hui d'être confrontée à des flux routiers de marchandises de très grande ampleur, qu'elle subit largement et qui se répercutent en des aménagements logistiques trop éparpillés.

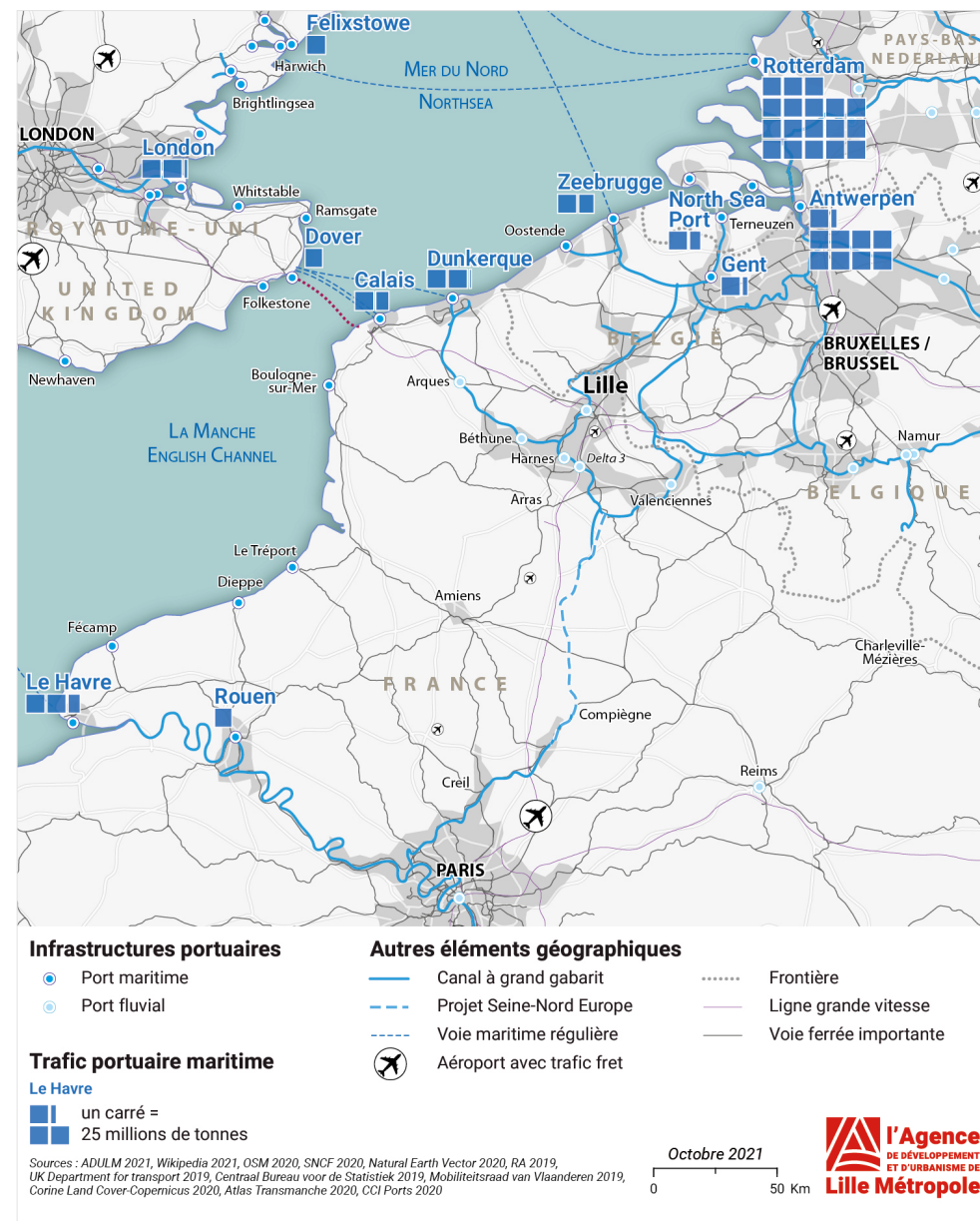
À l'heure où la congestion routière ne cesse de se renforcer et où les impératifs environnementaux montent en puissance, le report d'une partie du fret routier vers les modes alternatifs, ferrés et fluviaux, apparaît comme une nécessité impérieuse pour les années à venir. Anticipant un ensemble de contraintes économiques, environnementales et réglementaires, les entreprises du territoire poussent également dans ce sens.

De nombreux freins demeurent cependant et rendent ces alternatives encore insuffisamment viables. En partant d'une analyse de l'organisation et des tendances des cycles logistiques des chargeurs, c'est-à-dire de la demande économique, la démarche partenariale menée avec les deux agences d'urbanisme de Lille et de l'Artois entend éclairer les décideurs du territoire quant à leur stratégie d'offre.

À partir de l'identification des freins au report modal et des insuffisances de l'offre logistique actuelle, l'étude propose de grandes orientations programmatiques pour l'aire métropolitaine lilloise, afin que celle-ci transforme sa position géographique au cœur d'un grand système ouest-européen d'échanges en de véritables opportunités économiques. Seule une action volontariste et coordonnée à grande échelle en matière d'aménagement permettra ainsi de tirer vraiment profit des grands projets d'infrastructures à venir.

## LA CARTE DU MOIS

### LILLE ET SON AIRE MÉTROPOLITAINE À L'INTERFACE DES GRANDS PÔLES LOGISTIQUES D'EUROPE DU NORD-OUEST



La carte ci-dessus permet de bien comprendre les atouts et enjeux de la localisation de la MEL et de son aire métropolitaine :

- Sa situation d'abord entre la région parisienne et l'ensemble des ports du « Range nord » (de Calais à Anvers et au-delà vers Rotterdam et Amsterdam), ce qu'en France on appelle aujourd'hui l'« Axe nord » ;
- Sa localisation sur les corridors reliant la Grande Bretagne à l'Europe et en particulier à l'Europe rhénane et centrale : une situation que les contraintes de circulation liées au Brexit demande de conforter ;
- La complémentarité des modes de transport apportés par le CSNE : un mix voies d'eau et voies ferrées comme alternatives désormais possibles à la route.

L'Aperçu est une publication de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole



adulm59 adulm  
adu-lille-metropole.org

Directeur de publication : Didier DECOUPIGNY  
Responsable de publication : Amélia DUVAL  
Rédaction : Thierry BAERT

Centre Europe Azur, 323 avenue du Président  
Hoover 59000 Lille // +33 (0)3 20 63 33 50

# L'APERÇU

de l'Agence N°7 · Novembre 2021

## LES ACTUALITÉS



### LA DEÛLE PARTAGÉE

L'Agence organise cette année l'atelier du club Projet Urbain & Paysage de la FNAU, qui s'attachera à proposer une vision d'ensemble des 34 kilomètres de la Deûle. Lancement le 7 octobre dernier, avec une visite in-situ autour de l'eau ! Avec le concours de la Métropole Européenne de Lille, 30 collaborateurs d'autres agences de développement et d'urbanisme de France ont pu découvrir le parc de la Deûle à pied. Ils ont ensuite pris place sur une péniche pour une découverte interactive présentée par Voies Navigables de France et Ports de Lille. L'après-midi était consacrée à une présentation du projet Rives de la Haute Deûle et à une balade à vélo le long des berges, à la découverte de grands projets urbains entre Lille et Marquette-lez-Lille. Rendez-vous fin mars 2022 pour les résultats du workshop.

### PORTRAITS DE COMMUNES 2021

Outil pérenne et mis à jour annuellement, les portraits de communes (anciennement fiches communales) 2021 sont en ligne ! Chiffres clés, statistiques, analyses, cartes : de nombreuses données sont compilées dans ces portraits pratiques, permettant d'avoir un panorama des principaux indicateurs, à travers 8 thématiques. À destination des élus et techniciens, ce support, ressource de l'Agence, permet en un regard de visualiser la démographie, le parc de logements, les revenus des ménages d'une commune...

À télécharger sur le site internet de l'Agence : [adu-lille-metropole.org](http://adu-lille-metropole.org), onglet Cartes et data.



### ÉVÈNEMENT : LE CANAL SEINE NORD EUROPE, VERS UNE STRATÉGIE LOGISTIQUE MÉTROPOLITAINE



Saisir pleinement les opportunités économiques et logistiques de la mise en place du Canal Seine Nord Europe suppose une mobilisation de l'ensemble des acteurs publics et privés, autour d'une stratégie concertée de valorisation du report modal vers la voie d'eau. Quels projets mener en priorité ? Avec quels outils et quels moyens ? L'étude menée par l'Agence avec l'ESSEC et l'AULA propose d'apporter quelques premières réponses à ces questions. **Rendez-vous jeudi 25 novembre de 17h30 à 19h00 à la CCI Hauts-de-France pour en discuter !**

Inscription sur le site internet de l'Agence : [adu-lille-metropole.org](http://adu-lille-metropole.org) – Pass sanitaire obligatoire

# LE DOSSIER THÉMATIQUE

## LA RÉALISATION DU CANAL SEINE NORD EUROPE : L'OPPORTUNITÉ D'UNE STRATÉGIE LOGISTIQUE POUR LILLE ET SON AIRE MÉTROPOLITAINE

Une étude menée en partenariat entre l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille métropole, l'Agence d'urbanisme de l'Artois et la Chaire d'Economie urbaine de l'ESSEC permet de faire le point.

Avec la réalisation effective dans moins de dix ans du canal Seine Escaut, c'est l'ensemble du réseau fluvial régional qui mettra demain en connexion le bassin de la Seine et les ports de l'Europe du nord. La nouvelle infrastructure permettra la navigation de convois de très grande taille (jusque 4400 T), comme ceux circulant aujourd'hui par exemple le long du Rhin. Pour les territoires desservis - dont la Métropole Européenne de Lille (MEL) et l'Artois - il s'agit donc d'une formidable opportunité de développement économique mais aussi de réduction des impacts environnementaux du trafic routier.

Nos territoires se voient offrir l'opportunité de profiter à plein de leur localisation au croisement des principaux flux européens nord-sud et est-ouest, situés comme ils sont à l'interface des trois principaux pôles structurant l'Europe du Nord-Ouest : les métropoles londonienne et parisienne et l'ensemble constitué par les ports des deltas (Anvers, Rotterdam, Amsterdam, etc.) et leur hinterland rhénan (Ruhr, Düsseldorf, Cologne etc.).

Cette situation ne comporte pas que des avantages, **les flux de marchandises circulent aujourd'hui très majoritairement par la route** avec des impacts importants en matière de congestion et d'émission de gaz à effet de serre, mais aussi des risques d'accidents et des atteintes graves à la santé et à l'environnement. **Un report du maximum de ces flux vers les modes ferroviaires et fluviaux s'avère donc crucial** pour la qualité de vie comme pour notre développement économique.

Pour parvenir à un tel report, il importe de **bien comprendre et anticiper la demande, celle des acteurs économiques comme celle des consommateurs**. Quels sont les circuits du commerce international ? Comment impactent-ils notre territoire ? Quelles sont les chaînes de valeur liant développement économique et logistique ? Quels effets induits de la numérisation et des choix énergétiques sur la logistique ?

Quand on entreprend de répondre à ces différentes questions en interrogeant les



Ports de Lille © ADULM

grands donneurs d'ordre, on s'aperçoit que ceux-ci sont sensibilisés à la nécessité de choix plus verts mais qu'ils se heurtent à l'insuffisance de l'offre alternative au routier. Les obstacles sont multiples et de natures diverses : manque de certaines infrastructures ferroviaires ou fluviales, faiblesse des services offerts, avantage donné de fait au routier qui ne paie pas les infrastructures qu'il utilise et ne compense pas ses impacts environnementaux, etc.

Identifier les leviers d'actions suppose de prendre en considération l'ensemble de l'écosystème de la logistique, afin de bien cibler les actions et projets les plus impactants (y compris au niveau local). Il importe d'abord de se placer aux bonnes échelles de réflexion, celles des grands acteurs, et de comprendre ainsi que, dans la majorité des cas, la concurrence entre territoires infra-régionaux est contreproductive. Il est ensuite nécessaire de cibler les bons flux : flux intercontinentaux, interrégionaux, intrarégionaux et locaux, ne relèvent pas des mêmes logiques, et ne privilégient donc pas les mêmes solutions de transport, y compris quand les acteurs sont les mêmes entreprises.

Dans cette optique, **il est crucial de casser l'effet frontière** et de ne pas cantonner la vision au seul territoire national. D'une part, la majorité des échanges se fait à une échelle bien différente. D'autre part, parce que les plus grands ports et plateformes logistiques d'Europe sont situés de l'autre côté de la frontière. Il est donc crucial d'assurer le lien avec elles. Les travaux de mise à très grand gabarit se terminent en Belgique sur la Lys comme sur l'Escaut, alors que rien ne semble indiquer une vraie mobilisation côté français pour procéder aux mêmes travaux entre le débouché du

Canal Seine Nord Europe et la frontière.

Les atouts du territoire ne se résument pas à sa localisation : des ports et plateformes de haut niveau existent, qui ne demandent qu'à monter en puissance. Ils restent à ce jour nettement sous-dimensionnés par rapport à ceux créés, ou réaménagés, ces dernières décennies chez nos voisins : port de Liège, plateforme de Bettembourg par exemple, ou encore de Duisbourg, plus grand port intérieur d'Europe. Il faut s'interroger sur l'intérêt de réaliser de nouvelles infrastructures d'un égal niveau d'ambition au sein des Hauts-de-France, si l'on vise à la fois le développement du « hub logistique » et un report modal massif.

Il faudra pour cela dépasser la tentation récurrente de l'émiettement, même si le Canal va offrir à tous les territoires concernés une véritable occasion de réindustrialisation avec un minimum d'impact carbone.

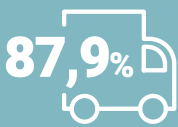
Il faudra surtout parvenir à mobiliser les différents acteurs publics et privés autour d'une stratégie d'ensemble, largement concertée, de valorisation d'une logistique voulue et non subie, avec l'ambition d'un report modal massif vers la voie d'eau et le fer.

Pour en savoir plus :

Retrouvez prochainement la synthèse de cette étude sur le site internet de l'Agence : [www.adu-lille-metropole.org](http://www.adu-lille-metropole.org)

Rendez-vous jeudi 25 novembre de 17h30 à 19h00 à la CCI Hauts-de-France pour un événement co-organisé par l'Agence de Lille et l'Agence de l'Artois, en partenariat avec Norlink (voir actualités de ce numéro).

# LES CHIFFRES CLÉS



Part du mode routier dans le transport de marchandises en France en 2019

Belgique : 73,4 % / Allemagne : 77,4 % / Pays-Bas : 50,9%

(source : Eurostat)

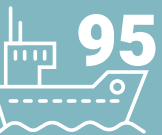


Croissance des flux routiers de marchandises en France entre 2002 et 2019

(source : Eurostat)



Nombre des points de franchissement par la voie ferrée subsistant de la frontière entre la Belgique et les Hauts-de-France

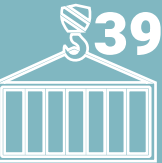


millions de tonnes de trafic total de marchandises des ports de Dunkerque et Calais en 2019

(source : Rapports d'activité des ports)

En comparaison : 318 millions de tonnes pour les ports belges (dont 238 pour Anvers) et 456 millions de tonnes pour Rotterdam

(source : Cbs (NL) et MrvV (BE))



millions de conteneurs transitent par les ports du nord de l'Europe en 2018

dont 14 millions par Rotterdam, 11 millions par Anvers et 3 millions par Rouen et Le Havre

(source : Ports & corridors)



Gabarit maximum des bateaux et péniches pouvant circuler sur le Canal Seine Nord (soit 220 camions)

En comparaison : 3000 T env. aujourd'hui sur le Canal à grand gabarit Dunkerque-Lille-Valenciennes

(source : VNF)



Delta 3 © ADULM