

# Seine-Escaut : un partenariat industriel et territorial au service des politiques publiques européennes

Par Nicolas BOUR

Voies navigables de France (VNF)

L'ensemble des acteurs économiques et territoriaux de six régions européennes (Normandie, Île-de-France, Grand Est, Hauts-de-France, Flandre et Wallonie) sont mobilisés depuis plus de vingt ans pour construire ensemble le premier réseau multimodal européen de transport fluvial le long des 1 100 km de voies d'eau à grand gabarit reliant cinq grands ports maritimes – Le Havre, Rouen, Dunkerque, Anvers et Zeebrugge – et irriguant trois grandes métropoles européennes : Paris, Lille et Bruxelles.

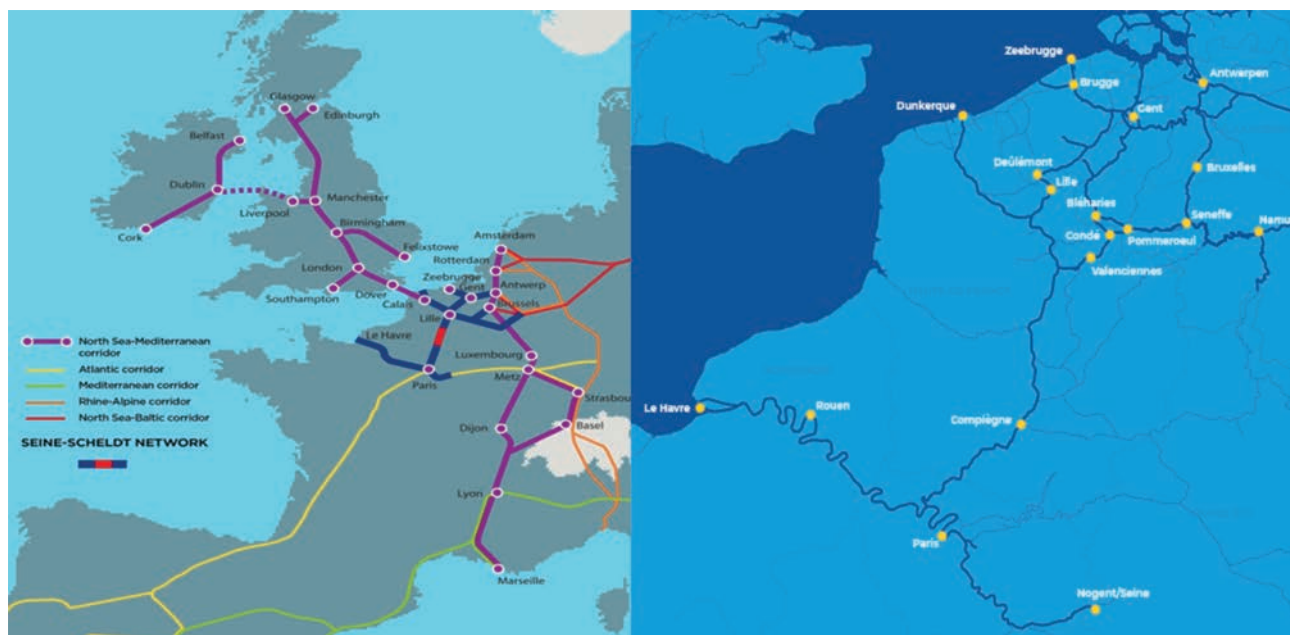


Figure 1 : Corridors multimodaux européens.

Réseau fluvial Seine-Escaut.

Cette mobilisation trouve son origine dans la vocation industrielle du projet : il ne s'agit pas uniquement de créer un nouveau réseau d'infrastructures maillé au niveau européen, ou de développer un nouveau réseau de ports multimodaux créant un nouveau *hub* logistique européen, mais aussi, et surtout, de redévelopper l'activité économique et industrielle (agro-industrie, construction, chimie, bois, acier, recyclage, grande distribution...), grâce au futur réseau multimodal Seine-Escaut, au cœur de ces territoires qui ont porté l'industrialisation en France au début du XX<sup>e</sup> siècle autour des réseaux fluviaux et ferroviaires.

Les chaînes logistiques fluviales et ferroviaires combinées avec le camion permettent des niveaux de mutualisation et de massification essentiels pour la compétitivité de l'industrie, et contribuent à la limitation des externalités négatives du transport, notamment au cœur des grandes agglomérations et des points nodaux que sont les ports maritimes et les ports intérieurs. Ils constituent ainsi des instruments de choix dans la politique de renouveau économique et de développement des territoires.

Ces objectifs sont portés depuis 2004 par l'Union européenne, les États et les régions qui financent déjà le projet de modernisation et de développement de l'infrastructure

tout au long du réseau de 1 100 km s'étendant sur 842 km en France (Seine-Aval, Seine-Amont, Oise, Canal Seine-Nord Europe et canal Dunkerque-Escaut) et connecté *via* Lille au réseau flamand (155 km) par la Lys mitoyenne (Menin-Courtrai) et *via* Valenciennes au réseau wallon (110 km) par le Canal de Pommeroeul-Condé.

Pour améliorer leur compétitivité et rendre le transport de fret plus durable et résilient, les gestionnaires d'infrastructures, les industriels, les transporteurs et les collectivités se sont regroupés au sein de ce partenariat européen pour développer un nouveau *hub* logistique à vocation industrielle qui a pour ambition de devenir en Europe la première porte d'entrée sur le reste du monde, notamment en étant interconnecté aux autres *hubs* européens grâce aux corridors multimodaux européens de fret mis en place par la Commission européenne en 2012.

Projet clé du corridor multimodal européen Mer du Nord-Méditerranée (NSMED), le projet transfrontalier Seine-Escaut sera le moteur d'une politique logistique multimodale permettant de développer la voie d'eau et le rail comme outils à la fois économiques et écologiques d'approvisionnement des grandes zones urbaines et des grands ports maritimes depuis les zones de production des différentes filières industrielles. Il sera également un moyen puissant de réindustrialisation des territoires grâce à un travail concerté entre les acteurs publics et privés.

Les zones logistiques et industrielles situées bord à voie d'eau sont un accélérateur pour les industries européennes et un potentiel de réindustrialisation pour six régions européennes (Normandie, Île-de-France, Grand Est, Hauts-de-France, Flandres et Wallonie). Celles-ci peuvent déjà s'appuyer sur le réseau portuaire intérieur existant le long des 1 100 km du réseau multimodal (Haropa, concessions sur l'Oise et le Canal du Nord, Norlink...), sur les connexions au réseau magistral fret ferroviaire et aux grands axes autoroutiers (A13, A4, A1, A16, A26, A29 et A2). La loi d'orientation des mobilités ouvre ce champ de partenariat aux collectivités et aux industriels des différentes filières.

Digitalisation, économie circulaire, nouvelles méthodes d'exploitation, mutualisation des processus, réseau de ports intérieurs Seine-Escaut, production d'énergies renouvelables, renouvellement de la flotte fluviale, ce sont là autant de champs de développement, d'innovation et de partenariats (mis en œuvre dès maintenant) avec les Comités stratégiques de filière du Conseil national de l'industrie et les territoires.

Au cœur des politiques publiques européennes, c'est sans doute le réseau européen d'infrastructures le plus moderne et le plus intégré de ce XXI<sup>e</sup> siècle, notamment suite à la décision d'exécution de la Commission européenne du 27 juin 2019 portant à 50 % son taux de financement, à parité avec les États membres concernés, dont la France et les régions françaises.

## Un réseau de ports intérieurs multimodaux européens au service de la compétitivité des filières industrielles

Dès la préparation du dossier d'enquête publique du Canal Seine-Nord-Europe en 2004, la dimension européenne et multimodale du projet et donc de son réseau de ports intérieurs à vocation logistique et industrielle a été incluse dans l'évaluation et a permis de décider, après concertation avec les représentants des différentes filières industrielles, des principes de développement des ports intérieurs existants, et de la création de quatre nouveaux sites multimodaux le long des 107 km du canal, en lien avec les chargeurs et les opérateurs des grands ports maritimes du Havre, de Rouen et de Dunkerque.

Cette concertation réalisée en 2009-2010 a permis de faire émerger les attentes spécifiques des filières industrielles, de Voies navigables de France, des collectivités territoriales et de l'État français pour la mise en œuvre à la fois d'un développement économique local, d'une réimplantation d'activités industrielles et logistiques bord à voie d'eau et d'une politique multimodale plus compétitive aux niveaux régional, national et européen, dans une logique non pas de transit, mais de création de valeur locale au plus près des zones de production et de consommation.

Le bilan économique effectué en 2010-2011 par la Commission intergouvernementale pour évaluer la variation d'excédent brut d'exploitation (EBE) de quatorze ports maritimes et intérieurs de la rangée Nord suite à l'ouverture du Canal Seine-Nord Europe, a été réalisé au profit des différents acteurs impliqués dans la gestion de ces 14 ports. La VAN de la variation d'EBE des ports français (Paris, Rouen, Le Havre, Dunkerque et Lille) représente un gain de 1,38 Mrd€ sur un total de 1,98 Mrd€ pour les 14 ports de l'étude.

Lors des Assises de la Mer, qui se sont tenues le 22 novembre 2017 au Havre, le Premier ministre a fixé des objectifs pour les grands ports maritimes français, précisant notamment que les ports de Dunkerque, Le Havre-Rouen et de Marseille-Fos doivent devenir en France trois portes d'accès à l'Europe et viser 70 % du marché import et export des productions et consommations françaises.

Cet objectif est en rupture majeure avec la politique portuaire de ces quarante dernières années qui a conduit la France à ne voir pour les secteurs économiques utilisant les conteneurs qu'un peu plus de la moitié des parts de marché du secteur français captée par ses ports maritimes.

Le réseau Seine-Escaut représente pour les ports de Dunkerque, du Havre et de Rouen, à l'échelle de l'Europe, une nouvelle porte d'accès multimodale et élargie, grâce à son maillage avec les réseaux fluviaux, ferroviaires et routiers des corridors européens. Cette nouvelle porte d'entrée est reconvenue par les industriels et logisticiens français, comme par les acteurs économiques européens et internationaux. En contribuant à l'atteinte de cet objectif, il permettra aussi, conformément aux objectifs de l'Union européenne, de dé-saturer les réseaux routiers et autoroutiers du nord de l'Europe.

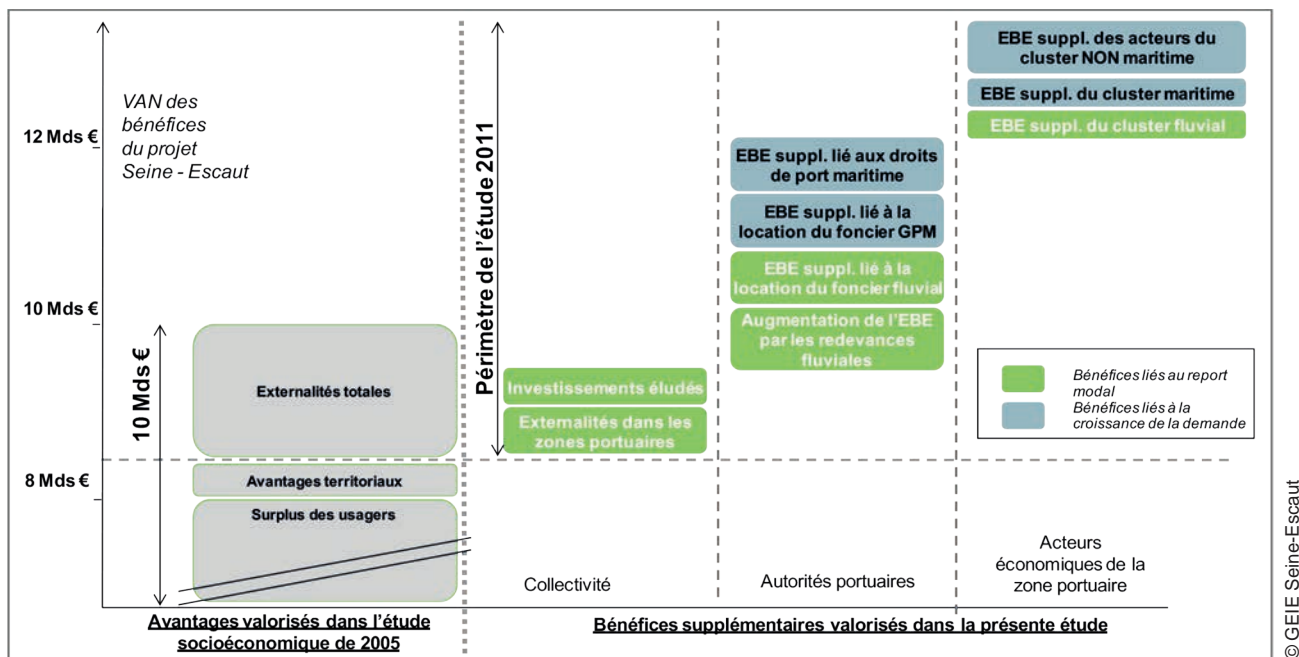


Figure 2 : Bénéfices pour les ports du réseau Seine-Escaut.

## Évaluation de l'impact du réseau Seine-Escaut pour les ports maritimes et intérieurs

À partir de l'évaluation conduite en 2011 au niveau européen en lien avec les principaux ports maritimes et intérieurs, une valorisation financière de l'effet du réseau Seine-Escaut sur les grands ports maritimes et intérieurs français a été réalisée en 2013/2014 dans le cadre de la mission du député Rémi Pavros et de l'actualisation de l'étude socio-économique du réseau Seine-Escaut menée dans le cadre du Mécanisme d'interconnexion européenne – MIE 2014-2020.

En juillet 2016, trois rapports parlementaires portant sur l'attractivité portuaire des axes Nord, Seine et Rhône-Saône ont souligné la nécessité de développer l'*hinterland* des grands ports maritimes, notamment dans le cadre de la liaison Seine-Escaut, pour les deux premiers axes précités, de maîtriser le foncier et d'engager un large travail collaboratif et d'harmonisation.

L'enjeu du réseau Seine-Escaut – un projet qui ne doit pas être appréhendé comme un risque de concurrence lié à la nouvelle infrastructure qu'il représente – est celui du renforcement de l'*hinterland* des grands ports maritimes par la relocalisation de la valeur ajoutée et la réindustrialisation du territoire national grâce à un réseau efficace.

Il permet d'accéder de façon durable au cœur des villes, de transformer nos produits agricoles à proximité des zones de production ou de consommation, de localiser la valeur ajoutée du BTP (préfabrication des bâtiments, des tuyaux, des voussoirs de tunnels, des mâts d'éoliennes...) sur un axe compétitif desservant plus de 40 millions d'habitants, à l'économie du recyclage de bénéficier de la proximité de deux bassins totalisant 50 millions d'habitants (Grand Bassin parisien + Nord de la France et Benelux).

Par son potentiel, ce projet permettra d'attirer les investisseurs français, européens et internationaux, et ce grâce à l'offre d'un nouveau réseau ouvert, multimodal et non congestionné qui bénéficiera d'atouts majeurs par rapport à d'autres ports soumis au risque d'étiages persistants, comme les ports rhénans, ou confrontés à une très forte congestion de leur réseau terrestre, ou plus éloignés des grandes zones européennes de consommation ou de production.

Ce réseau sera aussi une opportunité pour redynamiser l'axe Seine qui souffre d'une perte de compétitivité dans plusieurs secteurs : matériaux de construction pâtissant du manque de ressources alluvionnaires, chimie fragilisée par une relocalisation de cette activité autour des grands lacs américains suite au 11 septembre... Ces filières bénéficient de sites bord à voie d'eau qui peuvent être valorisés sur le volet préfabrication du BTP (notamment grâce aux besoins induits par les infrastructures du Grand Paris et celles des jeux olympiques 2024) et en utilisant la classification Seveso des sites chimiques pour le recyclage des déchets les plus sensibles.

La réalisation définitive du réseau Seine-Escaut permettra à l'ensemble des acteurs des bassins concernés (Grand Bassin parisien et Nord de la France) de concevoir en synergie (acteurs publics et acteurs privés) cette stratégie de relocalisation de la valeur ajoutée et de réindustrialisation du territoire à une échelle pertinente pour nos grands ports maritimes.

Les recommandations suivantes sont celles que formulent de façon convergente les différentes évaluations :

- 1) L'effet du réseau Seine-Escaut sera d'autant plus efficace pour les ports maritimes qu'une politique intermodale et les services de transport associés seront mis en place dans l'optique d'une maximisation de l'utilisation des réseaux des modes massifiés (voie d'eau et rail) ;



- 2) La maîtrise du foncier le long du réseau est une condition essentielle pour cette mise en œuvre (point souligné notamment dans le rapport au Premier ministre sur l'attractivité des ports maritimes de juillet 2016) ;
- 3°) Un travail collaboratif entre tous les ports maritimes et intérieurs du réseau Seine-Escaut est nécessaire pour atteindre les résultats européens et internationaux en termes de trafic et d'investissements bord à voie d'eau sur l'ensemble du réseau afin d'atteindre une dimension critique et majeure pour en faire une porte d'entrée au niveau européen.

## L'engagement des filières industrielles aux échelles française et européenne

Dès le début de la coopération européenne Seine-Escaut, engagée fin 2005 à l'initiative du ministre français des Transports, les partenaires français, wallons et flamands ont été amenés, suite à la déclaration interministérielle de juillet 2007, à engager d'abord en France, en 2008, puis à l'échelle européenne, en 2010, une concertation étroite avec les acteurs des différentes filières industrielles pour identifier leurs attentes sur l'ensemble du réseau Seine-Escaut, du Havre à Dunkerque, et jusqu'à Anvers, en recueillant leurs propositions.

L'engagement des principales filières industrielles s'est amplifié à partir de 2015/2016 après la décision prise dans le cadre du Mécanisme d'interconnexion européenne – MIE 2014-2020 – d'augmenter les subventions européennes en passant leur taux de 20 % à 40 % des travaux du réseau Seine-Escaut. L'engagement des filières précitées s'est aussi concrétisé à travers leur participation massive à l'étude du Corridor multimodal européen « Mer du Nord Méditerranée » sur les trois bassins Seine-Escaut, Rhin-Moselle et Rhône-Saône. Dans le cadre de la trentaine de réunions organisées dès fin 2014 par les dix ports intérieurs européens partenaires de l'étude, plus de 250 chargeurs des différentes filières industrielles ont proposé des solutions pour lever les principaux verrous techniques, commerciaux et administratifs au report modal vers la voie d'eau et le rail.

Les recommandations générales, tout en étant spécifiques à chacun des trois bassins ou à leurs filières respectives, issues de cette concertation ont été transmises aux gouvernements et à la Commission européenne en octobre 2016 pour alimenter les réflexions des coordinateurs européens en charge du pilotage des neufs corridors multimodaux européens. Des recommandations qui ont été mises en œuvre sans attendre par les industriels sur le réseau Seine-Escaut pour faire émerger de nouvelles offres de transport innovantes et multimodales plus intégrées et mutualisées, renforçant ainsi la compétitivité et la lisibilité de l'offre logistique autour de *hubs* multimodaux intérieurs.

Les principaux gains économiques attendus visent à optimiser les *process* industriels, à augmenter la produc-

tivité des installations de manutention et de stockage, à faciliter la gestion de la chaîne logistique et en améliorer la fiabilité, à rentabiliser les équipements lourds de logistique, à gérer la qualité et à réduire les pertes en matière d'approvisionnement et de produits, à inscrire l'entreprise dans une démarche de développement durable lui permettant de pérenniser son activité, à accroître l'aire de marché, à sécuriser le transport, à améliorer le positionnement à l'importation et l'exportation grâce à un accès portuaire massifié et simplifié.

Les principaux moyens proposés par les différentes filières industrielles pour atteindre ces objectifs sont :

- une meilleure rotation dans les grands silos à grains (filière agriculture, agro-industrie) ;
- l'augmentation des cadences de chargement et de déchargement (filière agriculture, agro-industrie) ;
- l'élargissement des périodes d'activité (filière agriculture, agro-industrie),
- la rentabilité des sites de production, y compris de préfabrication (filière matériaux de construction) ;
- la fiabilisation des acheminements vers des sites de massification et de tri (filière économie circulaire),
- le taux d'utilisation des engins de manutention (filière économie circulaire et grande distribution),
- la réduction des tâches administratives (filières économie circulaire et distribution),
- le stationnement des conteneurs (filière distribution).

## Les enjeux des politiques publiques européennes

L'engagement financier des régions, de l'État français et de l'Union européenne pour placer le réseau Seine-Escaut au premier rang des investissements prioritaires pour améliorer la compétitivité de l'économie européenne et contribuer à la croissance des États membres, est bien sûr motivé par l'engagement réciproque des industriels, mais aussi par les nombreux impacts positifs du réseau Seine-Escaut sur les politiques publiques européennes.

Ces impacts ont été évalués et hiérarchisés progressivement, d'abord avec la région Île-de-France, puis partagés au niveau interrégional avec les Conseils économiques, sociaux et environnementaux des régions Hauts-de-France, Île-de-France et Normandie, et, enfin, consolidés avec les partenaires flamands et wallons pour en mesurer les effets attendus sur les politiques publiques régionales, nationales et européennes.

La Commission intergouvernementale a demandé au GEIE Seine-Escaut d'en faire un axe d'échange avec l'ensemble des parties prenantes du réseau Seine-Escaut et du corridor multimodal européen Mer du Nord-Méditerranée.

Le réseau Seine-Escaut favorise l'investissement bord à voie d'eau grâce à une offre fluviale à la fois économique,





Figures – en haut à gauche : Usine agro-industrielle de Nestlé – Photo©Tereos ; en haut à droite : Usine de préfabrication sur le Canal Albert (Flandre) – Photo©devlaamsewaterweg ; en bas à gauche : Quai de la Bourdonnais, chargement de conteneurs – Photo©portsde-paris ; en bas à droite : Chargement de produits recyclables (Paris) – Photo©vnf.

### TABLEAU DES IMPACTS/ POLITIQUES EUROPÉENNES

Impacts classés par ordre  
d'importance décroissante

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	AMÉNAGEMENT ET COHÉSION DES VILLES ET TERRITOIRES	COMMERCE EXTÉRIEUR	TRANSITION ÉCOLOGIQUE (ENVIRONNEMENT, EAU, PAYSAGE)	INDUSTRIE	TRANSITION ÉNERGÉTIQUE (RESSOURCES, ÉCONOMIE)	ÉCONOMIE	INTERMODALITÉ	AGRICULTURE	EMPLOIS	BUDGET / FISCALITÉ	TOURISME	DIGITALISATION
A	MUTUALISER ET MASSIFIER LES FLUX LOGISTIQUES ET INDUSTRIELS											
B	FAVORISER L'INVESTISSEMENT FR/FL/WA/UE/INTL. BORD À VOIE D'EAU											
C	CRÉER UN RÉSEAU FLUVIAL À GRAND GABARIT MAILLÉ FR, FL, WA ET EU											
D	MODERNISATION OFFRE FLUVIALE (ÉNERGIES/MOTORISATION)											
E	LOCALISATION CENTRES DE DISTRIBUTION EUROPÉENS EN FR/FL/WA											
F	CONTRIBUER À LA RÉDUCTION DES EFFETS DU TRANSPORT SUR LE CLIMAT											
G	DÉVELOPPER, STOCKER ET DISTRIBUER ENR BORD À VOIE D'EAU											
H	RÉDUCTION CONGESTION ROUTIÈRE											
I	CONNECTER LES INDUSTRIES DES TERRITOIRES À L'EUROPE ET L'INTERNATIONAL											
J	DÉVELOPPER DES SOLUTIONS MULTIMODALES VOIE D'EAU/RAILS/ROUTE											
K	DÉVELOPPER DES PARTENARIATS STRUCTURELS EUROPÉENS ET INTERNATIONAUX											
L	DÉVELOPPER UN RÉSEAU DE PORTS INTÉRIEURS MAILLÉ FR, FL, WA ET EU											
M	DÉVELOPPER LES CIRCULATIONS DOUCES (PASSAGERS ET MARCHANDISES)											
N	DÉVELOPPER DE NOUVEAUX PAYSAGES, LIENS URBAINS ET RURAUX											







Figure 4 : Réseau économique du Canal Albert (en Flandre).

verte et modernisée. Les impacts positifs induits concernent les principales politiques publiques suivantes : l'aménagement et la cohésion des villes et territoires, le développement du commerce extérieur, la transition écologique, la réindustrialisation des territoires, la transition énergétique et l'économie des ressources.

Que ce soit le développement de nouvelles activités portuaires mutualisées entre plusieurs acteurs, l'émergence d'une nouvelle offre fluviale (Multiregio en France et Watertruck en Flandre) <sup>(1)</sup>, le développement des énergies renouvelables bord à voie d'eau, la réindustrialisation portée par le secteur de l'agro-industrie et de la construction, l'élargissement du gisement de recyclage et de fourniture de matières premières secondaires à un bassin de près de 50 millions d'habitants, ou le rééquilibrage des marchés export grâce à l'ouverture d'ici à 2028 d'une nouvelle porte d'entrée en Europe, les coopérations sont nombreuses et vont se développer durant plusieurs décennies à l'instar du Canal Albert en Flandre.

Grâce à la création d'une agence dédiée au début des années 2000, a pu être construit un réseau participant au développement économique, puisqu'il a permis en quinze ans de porter le trafic fluvial de 15 à 40 millions de tonnes et de 0 à 500 000 conteneurs, ainsi que la réalisation au

(1) Les projets Multiregio et Watertruck portés respectivement par les industriels français et les industriels flamands visent au développement de nouvelles cales fluviales multi-lots et multi-usages d'une capacité unitaire de 500 t, permettant, d'une part, le fonctionnement sans rupture de charge entre le gabarit intermédiaire et le grand gabarit et, d'autre part, une mutualisation entre plusieurs filières industrielles pour augmenter l'empont des flux retour. En France, le projet Multiregio s'appuie sur des solutions intégrées, automatisées et industrielles, d'une mise en œuvre 24H/24 (transport fluvial/passage portuaire/pré- et post-acheminement routier), avec un personnel dédié fonctionnant en rotation, comme les équipages aériens, un allègement des charges (plus de logement de fonction) et la mise en œuvre de solutions « zéro émission ».

plan local de 100 opérations de développement économique cofinancées par les acteurs publics et privés.

## Un projet partenarial fédérateur

Dans l'ensemble de ses dimensions, le réseau s'appuie sur une association pérenne à l'échelle européenne des services des États, des collectivités territoriales, des ports maritimes et intérieurs, des opérateurs de transport et des chargeurs industriels et logistiques, tous mobilisés autour d'un projet d'intérêt général.

Que ce soit la compétitivité européenne dans les échanges régionaux, nationaux, européens et internationaux, la réindustrialisation des territoires, la transition écologique et énergétique à ses différentes échelles, les acteurs français et européens du réseau Seine-Escaut ont su partager dans la durée sur ces différents enjeux, tout comme ils ont su nouer les partenariats essentiels à la mise en œuvre des politiques publiques favorisant la compétitivité des entreprises, qu'il s'agisse des gestionnaires d'infrastructures ou des autres industriels.

Face à la crise économique qui s'annonce suite à la crise sanitaire mondiale de Covid-19, leur rôle va encore être renforcé pour arriver à concilier relance économique, relocalisation d'activités et réindustrialisation des territoires, et « *green deal* », grâce à de nouvelles solutions logistiques mutualisées, innovantes et intégrées s'appuyant sur un réseau multimodal de ports intérieurs et ports maritimes. Dans cette démarche, les initiatives des filières industrielles et leur engagement dans la durée constituent une garantie essentielle pour concrétiser la croissance et les emplois que doivent générer les investissements importants consentis par la puissance publique aux niveaux régional, national et européen.

Pour plus d'informations, voir : <https://www.seine-scheldt.eu>